UNIVERSITÀ DI PARMA

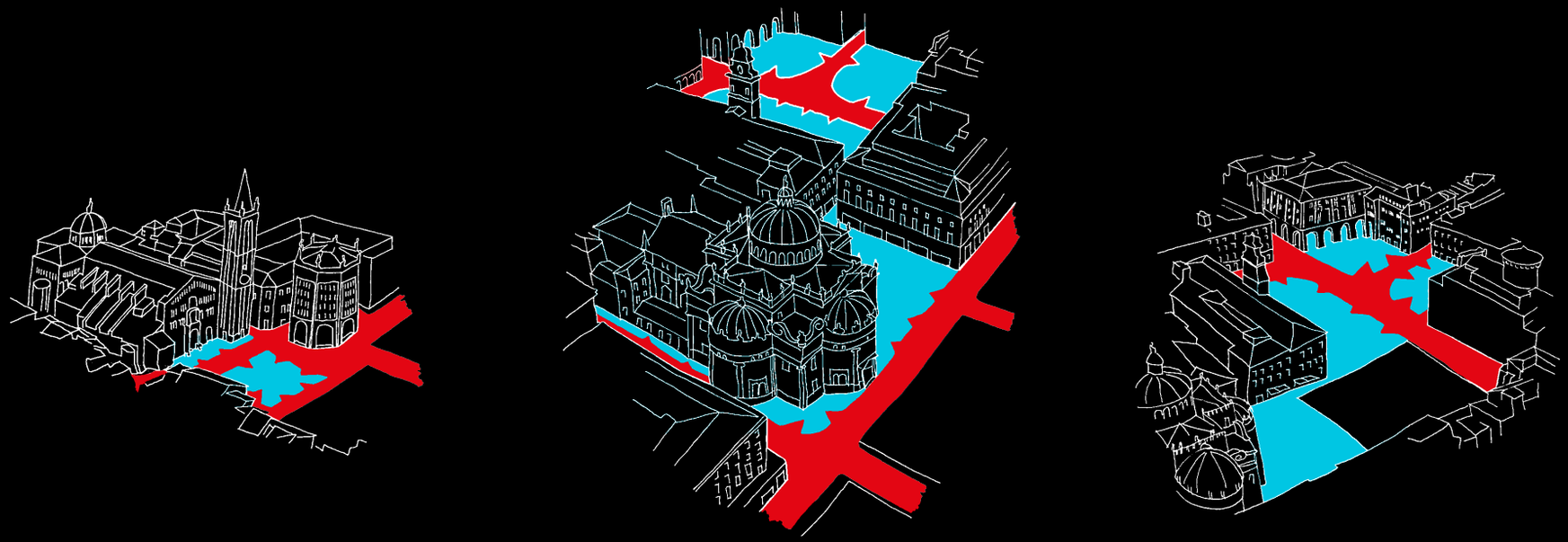
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PARMA

DOTTORATO DI RICERCA IN
Ingegneria Civile e Architettura

XXXV° Ciclo

Ascoltare l'anima della città

Attualità della lezione di Giancarlo De Carlo, tra progetto urbano e partecipazione,
verso la costruzione degli indirizzi per la Smart City in Emilia-Romagna



Coordinatore
Chiar.mo Prof. Andrea Spagnoli

Tutore
Chiar.mo Prof. Dario Costi

Co-tutore
Chiar.mo Prof. Antonello Alici

Dottorando
Emanuele Ortolan

Anni Accademici 2019/2020 – 2021/2022

In copertina:
rielaborazione grafica dei disegni preparatori per il
Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace,
Parma, 1979-1983,
De Carlo Giancarlo.

Collaboratori:
Carlo Nepi,
Susanne Wettstein,
Mirko Zardini.

Particolari della tavola 6,
“Notazioni sul sistema delle 4 Piazze-Parco
e su ciascuna delle quattro piazze”, 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

UNIVERSITÀ DI PARMA

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PARMA

DOTTORATO DI RICERCA IN
Ingegneria Civile e Architettura

XXXV° Ciclo

Ascoltare l'anima della città

Attualità della lezione di Giancarlo De Carlo, tra progetto urbano e partecipazione, verso la costruzione degli indirizzi per la Smart City in Emilia-Romagna

Coordinatore
Chiar.mo Prof. Andrea Spagnoli

Tutore
Chiar.mo Prof. Dario Costi

Co-tutore
Chiar.mo Prof. Antonello Alici

Dottorando
Emanuele Ortolan

Anni Accademici 2019/2020 – 2021/2022

Contenuti

PRIMA PARTE

Cronaca della ricerca.
Una collaborazione tra università, PA, Enti e stakeholder per guidare la transizione ad una città intelligente e sostenibile nella stagione della Quarta rivoluzione industriale

IL CONTESTO ISTITUZIONALE

16 **Il Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB**

- Struttura
- Condivisione e sviluppo dei temi in un dialogo trasversale

UNA RICERCA INTERDISCIPLINARE COME ORIZZONTE PER LA CITTÀ FUTURA

24 **Premesse**

- Rivoluzioni industriali e città
- Contesto
- Smart | Green | Wise

36 **Progetto Urbano Strategico**

- Metodologia
- 20 applicazioni dimostrative

48 **La dimensione internazionale**

- Ambito di svolgimento della ricerca sul contesto europeo
- Dall'analisi dei ranking alla selezione delle 30 città
- Coerenze e corrispondenze tra progettualità europee e Progetto Urbano Strategico

SECONDA PARTE

Giancarlo De Carlo oggi.
Una lettura delle analogie di approccio nei progetti urbani e una riflessione critica rispetto agli strumenti di trasformazione della città contemporanea

LO STATO DELL'ARTE

66 **Premesse sulla metodologia del PUS**

68 **Rigenerazione urbana e sviluppo sostenibile**

- Evoluzione del concetto
- Il contesto internazionale
- Linee guida nazionali
- L'Emilia-Romagna e il Consumo zero di suolo

80 **Partecipazione**

- Origini
- Il contesto italiano del dopoguerra
- Criteri e principi odierni

PERCHÉ GIANCARLO DE CARLO

94 **Progetto urbano e partecipazione: l'interesse per Giancarlo De Carlo, la ricerca e gli sviluppi collegati *"GDC at 100"***

98 **Il contesto storico**

- Divaricazione tra pianificazione e architettura
- La formazione culturale

118 **Rilevanza delle questioni e dei nodi dell'attività di Giancarlo De Carlo**

- Esigenza dell'attualizzazione dell'esperienza di De Carlo
- Tre temi centrali nella ricerca sul progetto urbano

COSTANTI E ANALOGIE NEI PROGETTI URBANI

126 **La necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura**

- Integrazione tra piano e progetto: il rapporto tra città e contesto
- La scala intermedia: disposizione dei servizi e studio della mobilità
- Lo studio progettuale della storia della città

146 **Il progetto urbano come strumento di indagine e ricomposizione dell'identità dei luoghi**

- La contaminazione con l'ambiente: fotografie e cartoline dei luoghi
- Lettura critica del contesto e analisi qualitativa: rappresentazioni grafiche e viste urbane
- Vuoti urbani e movimento al centro: diagrammi e frecce come traduzione di dialettiche e logiche di fruizione

166 **L'architettura per la società**

- L'interesse di De Carlo per il dialogo: alcune premesse
- Inclusione dal basso: mostre, modelli, interviste
- Coinvolgimento dall'alto: questionari e dialogo con enti e istituzioni

L'ANALISI DI UN'ESPERIENZA PROGETTUALE: LA VICENDA DI "PIAZZA DEI GUASTI" A PARMA

184 **Storia**

- Profilo storico dell'area dalle origini all'epoca borbonica
- Trasformazioni del Piazzale dal '700 al secondo dopoguerra
- Progetti e idee precedenti alla proposta di Giancarlo De Carlo

200 **Antologia**

- Lo studio della storia del tessuto urbano: le coordinate per il progetto
- Esplorazioni e ricognizioni fotografiche: la centralità dello spazio pubblico
- La ricomposizione dell'identità urbana: un riferimento per le funzioni

210 **Progetto**

- Il progetto urbano degli spazi pubblici e della mobilità
- Forme, funzioni e relazioni del progetto architettonico

236 **Cronaca**

- Fonti della ricerca
- Ricostruzione cronologica della vicenda
- L'eredità attuale

STRUMENTI
Apparati e schede

APPENDICE

272 **18 casi studio di verifica della metodologia del Progetto Urbano Strategico**

292 **Conversazioni su Giancarlo De Carlo**

- Dialogo con Carlo Nepi
- Dialogo con Paolo Ceccarelli
- Dialogo con Susanne Wettstein Sandro Volta, Antonio Troisi e Monica Mazzolani

342 **Interviste sulla città della Quarta rivoluzione industriale**

378 **Glossario dei termini**

- Smart
- Green
- Wise

394 **Indici**

- Indice bibliografico
- Sitografia e collegamenti utili

Sintesi

In che modo il progetto urbano e l'architettura possono dare una risposta alle sfide del nostro tempo?

Per provare a rispondere a questa domanda l'attività di ricerca, di durata triennale, è stata sviluppata con una prospettiva di studio multidisciplinare attraverso l'apporto e il contributo culturale di numerose competenze trasversali coinvolte nel processo di trasformazione della città contemporanea e futura. Oggi infatti, le sfide poste dal cambiamento climatico, crisi sociali, energetiche ed economiche, il bisogno di ridurre le emissioni e, per ultima, la pandemia causata dal *Covid-19* hanno messo in evidenza la necessità di lavorare non solo sugli aspetti tecnologici, ma anche ambientali legati al contesto urbano, evidenziando la necessità che la tecnologia sia al servizio delle persone e del miglioramento della qualità dell'ambiente antropizzato e di quello naturale che caratterizzano una città e un territorio.

Partendo da questo presupposto, la struttura del lavoro è suddivisa in due parti principali, una interdisciplinare e di cronaca della ricerca e una che si inserisce nel Settore Scientifico Disciplinare *ICAR/14* legata allo studio dei temi della composizione architettonica e urbana.

La prima parte comprende la ricerca collettiva sulle tematiche di *Smart City* che nel corso del triennio sono state sviluppate all'interno del *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB*. Partendo dal contesto istituzionale in cui sono stati svolti i lavori, questa parte ha lo scopo di contestualizzare e dare un taglio di partenza e impostazione alla ricerca, a partire dall'analisi critica e dalla messa in discussione del concetto stesso di *Smart City*, raccontando premesse e ragioni per la promozione di scenari di trasformazione urbana dove la tecnologia è al servizio dei cittadini e delle comunità, non viceversa.

Si inseriscono in questa parte della ricerca il "Glossario dei termini della città contemporanea" e le "Videointerviste sulla città della Quarta rivoluzione industriale", con l'obiettivo di dare una chiave di lettura e di partenza utile per il posizionamento critico dell'intero lavoro.

Le grandi sfide del nostro tempo, come appunto la pandemia, l'emergenza climatica, le crisi politiche, sociali ed energetiche, hanno in comune il dibattito tra l'individuo e la comunità. A seguito di un'analisi dei modelli di *Smart City* però, è possibile riscontrare pochi elementi di attenzione per le dinamiche di trasformazione fisica della città che mettano al centro il cittadino.
Attraverso lo studio della bibliografia di riferimento sulla cosiddetta *Smart City* è stato possibile infatti riscontrare l'affermarsi di un modello di sviluppo urbano che si fonda su un *mix* tecnologico di automazione, digitalizzazione, connessione e programmazione la cui conseguenza è un cambio totale dei paradigmi tecnologici e culturali.
Muovendo da queste premesse, per fornire risposte adeguate, è necessario pertanto interrogarsi e definire un nuovo punto di partenza rispetto al vasto ed eterogeneo panorama dei concetti e dei termini utilizzati nella letteratura scientifica per descrivere i modelli di sviluppo, di organizzazione e di controllo della città a partire dall'inizio del XXI secolo fino ad oggi.
Il "Glossario dei termini della città contemporanea" ha avuto quindi lo scopo di raccogliere, catalogare e analizzare in chiave critica il concetto, di *Smart City*, ancora semanticamente poco chiaro e alcuni modelli, di recente concezione, legati ad esso: la *Green City* e la *Wise City*.
La ricerca analizza infatti come oggi, da una città *smart* ci si stia spostando verso modelli *green*, dove i temi ambientali sono sempre più prevalenti e come, oltre alla velocità e all'intelligenza assicurati della *Smart City* e alla salubrità conseguibile attraverso il raggiungimento di un'elevata qualità ambientale, si possa immaginare una *Wise City*, cioè una città saggia e riflessiva riorganizzata intorno alle persone e ai rapporti sociali. Da qui, il lavoro riscontra come oggi, nella letteratura scientifica non sia ancora presente una definizione condivisa di *Wise City*, dimostrando come il dibattito per una transizione ad una città saggia e sostenibile per le comunità è ancora aperto.
La transizione verso una città intelligente, ma anche saggia e sostenibile, nella stagione della *Quarta rivoluzione industriale*, ha bisogno dunque di un progetto multidisciplinare informato, di molte competenze integrate e di un approccio trasversale.
Per inquadrare il concetto di *Wise City*, e proporre il superamento del programma della *Smart City* e dalla predominanza della cultura della tecnica a favore di una dimensione umana, la ricerca condivisa interna al *Laboratorio*, ha visto la realizzazione di cinque "Videointerviste sulla Città della Quarta rivoluzione industriale". Tra queste, l'attività di ricerca qui documentata ha seguito lo sviluppo e la redazione dell'intervista rivolta all'ingegnere dell'informazione Alberto Broggi, come contributo teorico interdisciplinare originale e fondamentale per inquadrare i temi della città contemporanea.
Poste le premesse riguardanti i modelli di città contemporanea, nella stagione della *Quarta rivoluzione industriale*, la ricerca affronta 18 casi applicati della metodologia del *Progetto Urbano Strategico*, mettendoli a confronto con il contesto internazionale delle città europee sostenibili svolto in un filone di





▷ Copertine del "*Glossario dei termini della città contemporanea*" e delle "*Videointerviste sulla città della Quarta rivoluzione industriale*".

Locandina del convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari*, 25.06.2021, nel corso del quale sono stati presentati gli esiti delle ricerche sul glossario e sulle videointerviste.

studi sviluppato in accordo con SNA – Scuola Nazionale di Amministrazione e l'Università LUM – Giuseppe Degennaro.

La metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è strumento di elaborazione di uno scenario architettonico complessivo per la città contemporanea, finalizzato ad attuare la rigenerazione urbana, e rappresenta una integrazione alla pianificazione convenzionale attuabile attraverso due principi fondamentali: il progetto urbano e la partecipazione

Attraverso un'analisi delle 18 esperienze tenute a partire dal 2016 ad oggi, che ha visto diversi gruppi di lavoro affiancare alcune Pubbliche Amministrazioni delle Regioni Emilia-Romagna e Puglia nello sviluppo e nell'affinamento di scenari di rigenerazione urbana complessiva, la ricerca mette in evidenza come la metodologia del *Progetto Urbano Strategico* possa rappresentare il timone per la progettazione della città futura. Lo scenario storico che le città stanno affrontando è infatti caratterizzato dal *Consumo zero di suolo*, dalla *rigenerazione urbana* e dall'affermarsi della *Quarta rivoluzione industriale*.

Questo contesto sollecita un intervento integrato che metta in valore le nuove tecnologie abilitanti al servizio delle persone.

Inoltre, la prospettiva delineata dalle politiche europee (New Bauhaus, Next Generation UE, Horizon Europe) e lo scenario di realizzazione del Recovery Plan offrono alle città una straordinaria occasione di intervento ad una scala complessiva che può essere guidata dal progetto urbano.

I 18 casi di applicazione della metodologia del *Progetto Urbano Strategico* sono stati messi successivamente a confronto con un campione di 30 città medie, virtuose dal punto di vista della sostenibilità, che ha permesso di individuare coerenze e corrispondenze nelle attività di rigenerazione urbana e partecipazione.

Il campione di città, che per dimensioni e caratteristiche sono comparabili agli insediamenti emiliani, è stato individuato partendo dall'analisi dei principali *ranking* e *rating* internazionali e nazionali per la valutazione dei centri urbani.

Le progettualità attuate e realizzate all'interno di questi contesti europei sono state studiate e approfondite per essere messe a confronto con gli obiettivi e le azioni previste dalla metodologia del *Progetto Urbano Strategico* evidenziando, attraverso una sintesi interpretativa, coerenze e corrispondenze.

Per completare il quadro generale sullo stato dell'arte della città contemporanea la ricerca prende in esame due principi fondamentali del *Progetto Urbano Strategico*, e allo stesso tempo centrali per lo sviluppo di centri urbani e di comunità sostenibili e inclusive: la rigenerazione urbana e la partecipazione.

Per il primo è stata approfondita l'evoluzione del concetto attraverso lo studio della letteratura scientifica e dei principali documenti e trattati internazionali, nazionali e regionali in cui è riportata la nozione di sviluppo urbano sostenibile.

Per il secondo la ricerca indaga le origini, a partire dai primi anni del Novecento per poi approfondire il contesto italiano del dopoguerra e dare, infine, una panoramica su quelli che sono i criteri e i principi odierni di partecipazione e *social innovation*.

La progettazione urbana multiscalare e la condivisione delle scelte con le persone sono stati due cardini su cui si è basata l'opera di Giancarlo De Carlo che, rispetto alle carenze degli strumenti odierni per il governo e la trasformazione dei centri abitati, risulta ancora oggi attuale.
In Italia infatti, gli strumenti pianificatori hanno decretato la predominanza della zonizzazione, a differenza di molti altri stati europei dove, grazie ad un approccio integrato e multidisciplinare, le componenti sociali, economiche, ambientali, sanitarie e urbanistiche hanno contribuito ad una progettazione urbana sostenibile. Inoltre, dalla fine del Novecento, progettazione territoriale complessiva e ridisegno di singole parti di città si sono progressivamente distaccate decretando numerose carenze nel controllo dell'insieme urbano.
La crisi dei primi anni Duemila ha poi lasciato in eredità città caratterizzate da parti separate, dallo stato di abbandono dei brownfields, dalla mancanza di mixité funzionale e dal dilagare del degrado sociale che hanno rimarcato le carenze degli strumenti vigenti e la necessità che essi riacquisiscano una dimensione progettuale puntuale.
In questo scenario, rileggere in chiave odierna il lavoro di decodifica dei luoghi e ascolto delle istanze degli abitanti avanzato da Giancarlo De Carlo, può essere utile per dedurre le coordinate utili all'elaborazione di un quadro di trasformazione urbana delle città contemporanee che possa essere un ulteriore sviluppo della metodologia del Progetto Urbano Strategico. Sarà così possibile immaginare di ripartire da uno sforzo complessivo di interpretazione e disegno della città e dei territori, alle diverse scale, e da una mobilitazione dei cittadini, delle pubbliche amministrazioni, degli stakeholder e di tutte le parti interessate.
La seconda parte della ricerca propone quindi un'attualizzazione dell'esperienza di lettura, indagine e disegno della città attraverso l'approccio metodologico multiscalare e le azioni di condivisione e ascolto ricorrenti nelle esperienze di Giancarlo De Carlo, come chiave interpretativa per orientare la trasformazione della città media contemporanea in ottica intelligente e sostenibile.
La scelta di questa chiave di lettura è dettata anche dalla necessità di includere, all'interno del dibattito scientifico relativo alla *Smart City,* le tematiche disciplinari relative al progetto urbano e all'architettura. L'architettura infatti, ha la possibilità di dare forma ai luoghi in cui vivono le persone e può rappresentare una risposta e una sintesi alle complesse questioni odierne e, in quest'ottica, la responsabilità verso la collettività e il bene comune era evidente per De Carlo.
Partendo da questi presupposti, guardando a ritroso, nel lavoro progettuale e nelle riflessioni di Giancarlo De Carlo è possibile rintracciare temi centrali e ricorrenti che risultano anticipatori rispetto alle questioni ancora rilevanti nella ricerca e nelle pratiche di progettazione architettonica e urbana. Tra questi, tre risultano particolarmente attuali nella lettura e nell'ascolto della città, per definire alcuni punti fermi da cui ripartire per poter costruire gli indirizzi per le *Smart* e *Wise City* dell'Emilia-Romagna: l'inscindibile legame tra architettura e pianificazione, la capacità di lettura della città per ricomporre l'identità dei luoghi e l'attenzione alla dimensione sociale del progetto.



Questo lavoro di studio intorno ai temi ricorrenti e ai nodi centrali dell'approccio progettuale di De Carlo è stato sviluppato in un contesto di ricerca che ha visto la partecipazione a workshop, seminari e convegni collegati alle iniziative "*GDC at 100*", promosse in occasione del centenario della nascita. Una condizione che ha permesso un confronto costante con numerosi studiosi nazionali e internazionali, favorendo l'approfondimento del contesto culturale e del vasto panorama di progetti. Costituisce una parte fondamentale e originale della ricerca il lavoro di approfondimento progettuale della proposta di Giancarlo De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma (1979-1983) attraverso una lettura e uno studio delle vicende suddivisa in quattro filoni: storia, antologia, progetto, cronaca.

Il primo, la storia, ripercorre le vicende e la genesi dell'area precedentemente all'affidamento a De Carlo dell'incarico di sistemazione. Tramite una ricerca bibliografica svolta sui principali volumi che descrivono la storia della città di Parma e dell'area è stata brevemente tracciata l'origine e gli episodi rilevanti della formazione del tessuto urbano di Piazzale della Pace dalla metà del Duecento al secondo dopoguerra.

L'antologia ha invece l'obiettivo di ricostruire e analizzare l'approccio di Giancarlo De Carlo nell'interpretare e leggere temi e luoghi della città.

Il terzo, il progetto, rappresenta una verifica e una testimonianza del lavoro di De Carlo, alla scala urbana e architettonica, di lettura e ascolto della città per la definizione del progetto dello spazio urbano per le persone.

L'ultimo, la cronaca, ripercorre le vicende storiche, i dibattiti pubblici, il contesto culturale e il dialogo con la Pubblica Amministrazione.

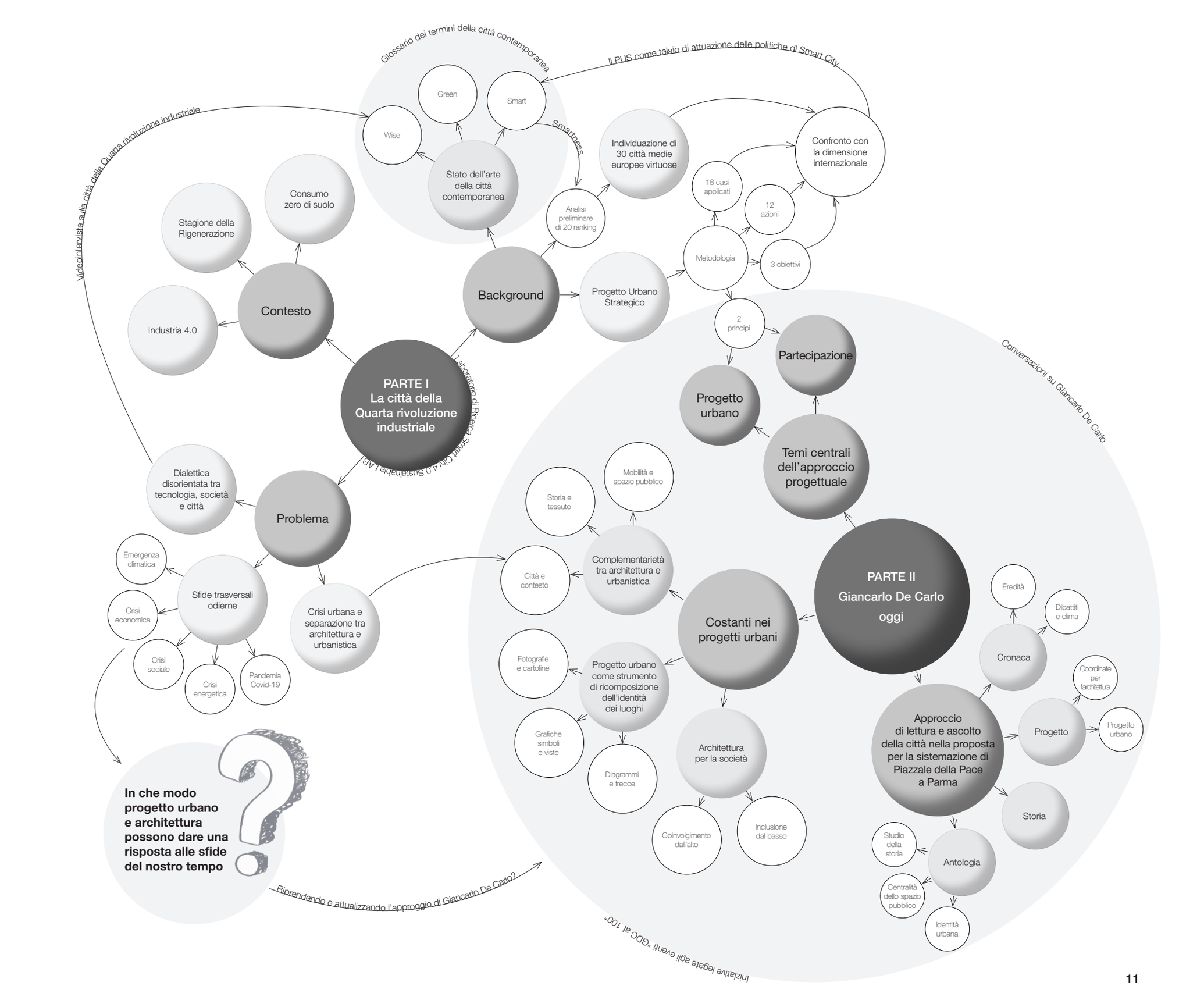
Molti dei materiali inediti con i quali è stata condotta la ricerca progettuale della proposta De Carlo e di quelle che l'hanno preceduta sono stati raccolti presso l'Archivio Storico del Comune di Parma, il Fondo Leonardo Benevolo e il Fondo Giancarlo De Carlo custoditi entrambi all'Archivio Progetti dell'Università IUAV di Venezia. Il clima culturale e le vicende storiche tra il 1979 e il 1983 sono invece state ricostruite attraverso la ricomposizione del vasto scambio di punti di vista intrattenuto da De Carlo nelle corrispondenze del tempo e la consultazione del periodico locale presso l'Archivio Storico della Gazzetta di Parma, custodito all'Emeroteca comunale della Biblioteca Civica di Parma.

Completano e costituiscono uno strumento di lavoro fondamentale per la costruzione e l'orientamento della ricerca le interviste ad alcuni collaboratori di De Carlo come Paolo Ceccarelli, Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Sandro Volta, Monica Mazzolani e Antonio Troisi.

Le testimonianze raccolte conversando con chi ha avuto l'occasione di lavorare a contatto con Giancarlo De Carlo, coprendo un arco temporale che va dagli anni Sessanta fino ai primi Duemila, sono da intendersi come contributo al vasto dibattito sulla città contemporanea e sul ruolo che l'architettura ha nel dare forma ai luoghi in cui vivono le persone, rappresentando una risposta e una sintesi alle complesse questioni odierne.

◁ La locandina di una delle iniziative organizzate in occasione del centenario della nascita di De Carlo: Ri-leggere e ri-visitare Giancarlo De Carlo 100;

▷ Diagramma delle tematiche di ricerca e loro interdipendenza.


Glossario dei termini della città contemporanea
Il PUS come telaio di attuazione delle politiche di Smart City
Videointerviste sulla città della Quarta rivoluzione industriale
Green
Smart
Wise
Smartness
Stato dell'arte della città contemporanea
Individuazione di 30 città medie europee virtuose
Confronto con la dimensione internazionale
18 casi applicati
12 azioni
3 obiettivi
Analisi preliminare di 20 ranking
Metodologia
Consumo zero di suolo
Stagione della Rigenerazione
Contesto
Background
Progetto Urbano Strategico
Industria 4.0
PARTE I
La città della Quarta rivoluzione industriale
Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAR
2 principi
Partecipazione
Progetto urbano
Conversazioni su Giancarlo De Carlo
Temi centrali dell'approccio progettuale
Dialettica disorientata tra tecnologia, società e città
Problema
Mobilità e spazio pubblico
Storia e tessuto
Complementarietà tra architettura e urbanistica
Città e contesto
PARTE II
Giancarlo De Carlo oggi
Eredità
Dibattiti e clima
Cronaca
Emergenza climatica
Sfide trasversali odierne
Crisi economica
Crisi sociale
Crisi energetica
Pandemia Covid-19
Crisi urbana e separazione tra architettura e urbanistica
Costanti nei progetti urbani
Fotografie e cartoline
Progetto urbano come strumento di ricomposizione dell'identità dei luoghi
Grafiche simboli e viste
Diagrammi e frecce
Architettura per la società
Coinvolgimento dall'alto
Inclusione dal basso
Approccio di lettura e ascolto della città nella proposta per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma
Coordinate per l'architettura
Progetto
Progetto urbano
Storia
Antologia
Studio della storia
Centralità dello spazio pubblico
Identità urbana
In che modo progetto urbano e architettura possono dare una risposta alle sfide del nostro tempo
Riprendendo e attualizzando l'approggio di Giancarlo De Carlo?
Iniziative legate agli eventi "GDC at 100"

PRIMA PARTE
Cronaca della ricerca

Una collaborazione tra università,
PA, Enti e stakeholder per guidare la
transizione ad una città intelligente e
sostenibile nella stagione della
Quarta rivoluzione industriale

Il contesto istituzionale

Il Laboratorio di Ricerca
Smart City 4.0 Sustainable LAB

Struttura

I problemi urbani e le opportunità di azione si affrontano spesso con poche possibilità di interazione strutturata o la prospettiva di condividere una risposta completa, organica e integrata affrontando con determinazione la sfida di promuovere le città intelligenti e sostenibili di oggi.

Ad ogni latitudine, il riscaldamento globale, le emergenze climatiche e ambientali, i problemi urbani come la qualità dell'aria, il degrado degli spazi fisici e sociali, la mancanza di sicurezza, la necessità di rinnovare le reti tecnologiche urbane e, più recentemente, la crisi causata dal *Covid-19*, sono solo alcuni dei problemi emergenti che riguardano la vita all'interno e all'esterno delle città.

Lo scenario italiano aggiunge i propri problemi specifici a questo quadro, con città densamente popolate con poca, se non nessuna, possibilità di espansione del suolo[1], trame urbane spesso particolarmente preziose e fragili[2], identità culturali locali profondamente radicate, politiche volubili e la seconda più grande percentuale di anziani del mondo, la prima in Europa.[3]

Queste peculiarità richiedono un approccio profondamente interdisciplinare in cui l'impiego delle nuove tecnologie vada di pari passo con la pianificazione urbana. In questo contesto scientifico, amministrativo, politico, sociale e culturale è stato istituito il *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB*,[4] che ha visto il coinvolgimento delle Università di Piacenza (Cattolica e Politecnico), Bologna, Ferrara, Reggio Emilia e Modena oltre a Parma capofila dell'iniziativa.

Il 26 marzo 2018 infatti, con la presentazione istituzionale presso l'Università degli Studi di Parma, il Laboratorio ha iniziato il proprio lavoro a supporto di Enti pubblici, istituzioni, e stakeholder del territorio.

Una serie di incontri preliminari con i comuni di Modena, Reggio, Parma e Piacenza hanno fatto emergere le esigenze delle città emiliane per l'elaborazione di una serie di tematiche da affrontare.

La successiva costituzione di un coordinamento di docenti, studiosi e

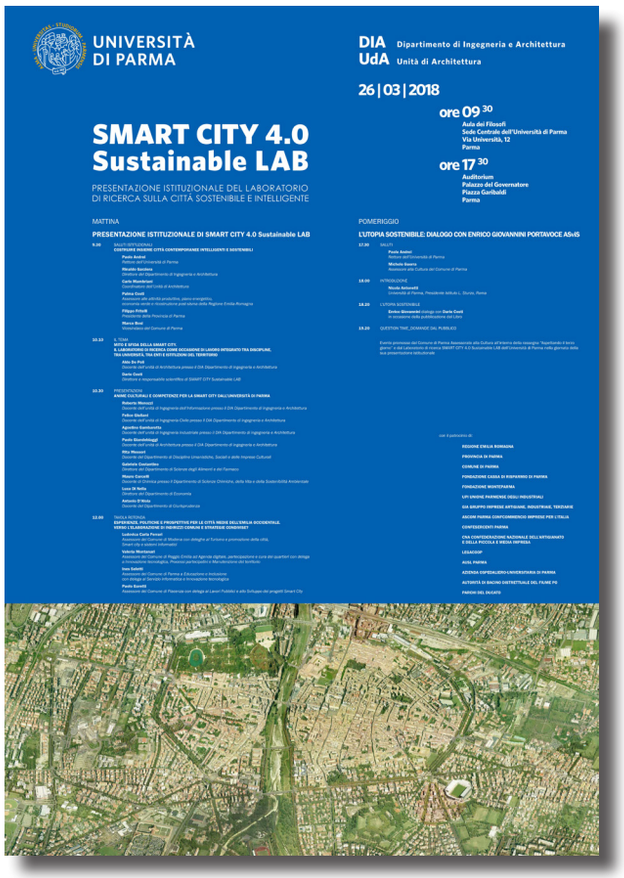
ricercatori delle materie interessate e delle tecnologie innovative applicabili alla città, afferenti a numerose Università della Regione ha attivato un progetto per la condivisione di tempi e strategie.
Sulla base di questa impostazione la firma di un *Protocollo d'Intesa*[5] tra Università degli Studi di Parma, Regione Emilia-Romagna e Lepida del 20 maggio 2019 ha definito l'obiettivo principale di individuare gli indirizzi di *Smart City* per le città emiliane in tre anni e un programma che si articola in 8 direzioni di lavoro[6].
In questo contesto, dal Novembre 2019, 10 dottorandi dei vari Atenei del territorio hanno iniziato la loro ricerca in maniera integrata. Il Laboratorio di ricerca sulla *Smart City* di Parma ha visto così la costituzione di una rete di ricercatori articolata su base regionale ed il delinearsi di un assetto in quattro livelli:

1. Il *Comitato Scientifico Regionale* di livello internazionale costituito da 24 docenti e ricercatori delle università del territorio, da esperti invitati da tutto il mondo, da rappresentanti della Regione Emilia-Romagna e da un rappresentante di Lepida.

2. Il *Tavolo Territoriale* per la città contemporanea dell'Emilia-Romagna. Per condividere gli scenari sui temi della formazione e lavorare sui progetti pilota proposti il Laboratorio si è dotato di un tavolo di consultazione che ha visto l'adesione di ANCE, ANCI, CNA, Legacoop e Federazione regionale degli ordini professionali.

3. Il *Network interdisciplinare/interuniversitario* composto da 46 gruppi e 292 ricercatori dei vari Atenei coinvolti che costituisce una base scientifica articolata su tutte le discipline che possono dare un contributo all'innovazione e alla valorizzazione della città contemporanea. Il network è completato attraverso il coinvolgimento di aziende specializzate, categorie professionali e federazioni del territorio.

4. Il *Gruppo di lavoro interdisciplinare e interuniversitario* composto da 10 dottorandi, 10 relatori dalle sedi universitarie della Regione.
   L'8 luglio 2019, con la delibera della Giunta regionale n°1114, infatti, il *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB* ha visto l'attivazione, attraverso il bando "*Progetti di formazione alla ricerca per Alte competenze per la Città contemporanea intelligente e sostenibile*", POR FSE 2014/2020, obiettivo tematico 10, di 5 borse di dottorato sostenute dalla Regione Emilia-Romagna nelle varie sedi universitarie. Queste 5 borse sono integrate da altre 5 sostenute dai gruppi di ricerca e di lavoro delle università partecipanti con l'obiettivo di produrre gli indirizzi sulla *Smart City* e sulla *Smart Land* attraverso uno sforzo collaborativo a lungo termine.



▷ Locandina della giornata di presentazione istituzionale del *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB*, Parma, 26.03.2018.

I progetti di ricerca di dottorato hanno riguardato i seguenti temi:

- Il *Progetto Urbano Strategico* come strumento per la progettazione dello spazio pubblico nella città contemporanea (Università degli Studi di Parma).
- Il *Progetto Urbano Strategico* come strumento per lo sviluppo di scenari di trasformazione globale della città contemporanea (Università di Parma).
- Modellazione di *microgrid* energetiche intelligenti e *smart sensing* per applicazioni di energia rinnovabile (Università degli Studi di Parma).
- *Smart City* e accessibilità urbana nelle città emiliane con particolare attenzione ai legami tra l'idea di smart city e quelle di rigenerazione urbana e mobilità sostenibile (Università degli Studi di Parma).
- Il ruolo della pianificazione urbanistica nell'affrontare gli effetti del cambiamento climatico nelle città emiliane: limiti, ostacoli esistenti e potenziali benefici (Università degli Studi di Parma).
- *Smart mobility* e guida autonoma, con particolare attenzione al territorio modenese, dove sono state integrate nel tessuto urbano infrastrutture di prova nella *MASA – Modena Automotive Smart Area*[7] (Università di Modena e Reggio Emilia).
- Il suolo produttivo: Progettazione dei siti produttivi e dei rapporti tra tecnologia, conoscenza e risorse (Università di Bologna).
- Piccole città intelligenti: la cultura digitale come comunità e risorsa urbana; indagare le relazioni tra comunità, identità storica e trasformazione urbana nei piccoli centri urbani (Università di Ferrara).

La ricerca qui documentata, di durata triennale, si è svolta quindi in maniera coordinata con altri dottorandi e ricercatori di diverse discipline, all'interno delle attività del *Laboratorio*.
Il lavoro si è articolato in una ampia azione di radicamento nel territorio, di stabilizzazione del *Laboratorio* e di apertura internazionale per supportare le Pubbliche Amministrazioni, gli Enti istituzionali, gli *stakeholder* del territorio, le aziende, i professionisti e gli operatori di settore nella transizione delle città in ottica di *Smart City*. L'iniziativa ha attivato una collaborazione collettiva tra le sedi universitarie coinvolte, promuovendo un approccio profondamente interdisciplinare e olistico allo sviluppo di città intelligenti ma anche sagge, che comprende l'applicazione delle nuove tecnologie, l'attuazione di politiche sostenibili, la valorizzazione del patrimonio artistico e culturale e un principio di inclusività applicato sia alle persone che ai luoghi.[8]



△ I partner del Laboratorio *Smart City 4.0 Sustainable LAB* all'interno del percorso di formazione finanziato dalla Regione Emilia-Romagna.

▽ Parma, 21.04.2022, giornata inaugurale del percorso di Alta Formazione "Smart City. I decisori".

Condivisione e sviluppo dei temi in un dialogo trasversale

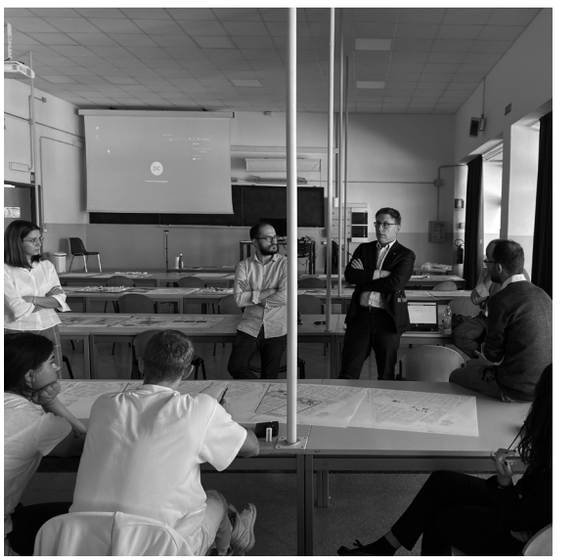
Nel prossimo futuro l'attività del *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB* mira a coinvolgere le amministrazioni, le istituzioni pubbliche e gli stakeholder privati in una serie di progetti a lungo termine in un ampio spettro di aree di intervento tra cui la sanità, un settore drammaticamente critico al giorno d'oggi, e la mobilità, per migliorare la resilienza e l'integrazione di tecnologie all'avanguardia nei contesti urbani e sociali storici italiani. I principi ispiratori sono la sostenibilità, la scalabilità, dalle grandi città alle località più piccole, e l'accessibilità dei servizi abilitanti a un numero sempre maggiore di cittadini. In quest'ottica il *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB*, nel 2021 ha proposto 8 progetti pilota di ricerca attivabili per il rilancio delle città emiliano-romagnole dopo il *Covid-19*, da consegnare alla Regione Emilia-Romagna dopo un anno di lavoro, attraverso delle sperimentazioni puntuali applicabili a diversi casi.

I progetti pilota immaginati sono stati sviluppati all'interno della filosofia e della visione dell'*Agenda 2030* per lo sviluppo sostenibile con particolare attenzione al *Nuovo Patto per il Lavoro* e per il *Clima della Regione Emilia-Romagna*.

Gli obiettivi dei progetti pilota, volti ad allineare le proprie azioni condivise con le *Linee Programmatiche della Regione Emilia-Romagna*, riguardano i seguenti argomenti:

- Una rete sociale di negozi di farmacia interconnessi come roccaforte contro il *Covid-19* e le emergenze future per la prevenzione, la pre-diagnosi e il *follow-up* delle condizioni di salute.
- Riqualificazione delle stazioni ferroviarie dismesse nei piccoli centri urbani in *hub* per l'aggregazione sociale, l'istruzione e l'informazione.
- Riqualificazione degli alloggi pubblici per il lavoro intelligente e il *co-working* come un modo per contrastare il *de-population* del centro città.
- Re-design e interconnessione di parchi e aree vuote per promuovere la mobilità individuale lenta e verde e per aggiungere valore sociale alla mobilità *home-workplace*.
- Re-design delle infrastrutture stradali urbane in vista dello sviluppo di *autopooling* di veicoli a guida completamente o semi-autonoma con l'obiettivo di ridurre l'80% dell'impronta del parcheggio, gli incidenti automobilistici e l'inquinamento legato ai veicoli.
- Riqualificazione attraverso l'interconnessione di piccoli musei dispersi e la loro integrazione in una rete culturale che coinvolge la comunità con eventi nelle strade e nelle piazze della città.
- Una *Small Smart Town Network* per rafforzare e consolidare attraverso l'introduzione di nuove tecnologie i legami economici, commerciali e sociali esistenti tra le piccole comunità.
- Politica proattiva di edilizia pubblica per i residenti temporanei (studenti, giovani coppie, turisti, cittadini a basso reddito) per facilitare l'accesso allo studio/luogo di lavoro per benefici economici, sociali e ambientali.





▷ Alcuni momenti del percorso di formazione previsto dalla Summer School:

in alto la giornata conclusiva del workshop con critica ai progetti immaginati per i Comuni di Fontevivo, Maranello, Formigine e Carpi. Fidenza, 16.09.2022;

in basso la giornata di restituzione finale degli esiti prodotti dai 2 percorsi di Alta Formazione rivolti ai "decisori" e agli "attuatori" oltre alla Summer School. Bologna, 07.10.2022.





Nel 2021, seguendo questi principi, il *Laboratorio*, attraverso il bando regionale "*Progetti di alta formazione in ambito tecnologico economico e culturale per una regione della conoscenza europea e attrattiva*"[9] ha proposto azioni di confronto, diffusione, divulgazione e promosso una scuola di formazione per amministratori pubblici, tecnici, decisori, professionisti, dottorandi e studenti di tutte le discipline che possono dare un contributo all'innovazione e alla valorizzazione della città contemporanea.

Con la Delibera n.1625 del 18 ottobre 2021, la Regione Emilia-Romagna ha infatti finanziato il progetto presentato dal *Laboratorio* e intitolato "*The City School. Sperimentare la città delle persone 4.0. Il progetto urbano sostenibile della mobilità autonoma e della Smart Grid in Emilia-Romagna*".

Il progetto, avviato nella primavera del 2022 con i percorsi formativi di Alta Formazione rivolti a "decisori" e "attuatori"[10], ha visto un programma di lavoro condiviso insieme a Lepida, ANCI Emilia-Romagna e il coinvolgimento di ANCE, CNA, Lagacoop, Federazioni regionali degli Ordini professionali di Architetti, Ingegneri, Geometri e Periti, AIPO, Autorità di Bacino del fiume Po, Protezione Civile Regionale e ARPAE.

Il percorso formativo rivolto ai "decisori", pensato per amministratori e tecnici delle Pubbliche Amministrazioni, ha avuto l'obiettivo di formare il decisore pubblico affinché questo potesse acquisire consapevolezza nell'impostare scenari di intervento sui temi della città contemporanea.

Il percorso formativo rivolto agli "attuatori" è stato invece rivolto agli iscritti agli Ordini Professionali, dipendenti delle aziende (Confindustria, CNA, associazioni di settore) e delle multiutilities con l'obiettivo di trasmettere innovazione e stimolare l'aggiornamento professionale, rispetto alle logiche di *Smart City*, rigenerazione urbana intelligente e sostenibile, degli operatori del settore e dei tecnici.

Il progetto è proseguito con una *Summer School*,[11] applicata alle tematiche emerse all'interno dei due percorsi di alta formazione e rivolta a studenti e dottorandi, e altre iniziative di formazione, ricerca, divulgazione e innovazione in collaborazione tra le Università coinvolte (Parma, Modena e Reggio, Bologna, Ferrara) e partner pubblici e privati.

La *Summer School* che ha visto la partecipazione e il contributo di figure di spicco come Patrizia Gabellini, Francesco Manfredi, Ali Cheshmehzangi, José Fernando de Castro Gonçalves, Roberta Amirante, Andrea Sciascia e Paolo Desideri[12], si è articolata in 8 giornate di cui 2 introduttive svolte tra giugno e luglio 2022 a Bologna e Modena, una settimana intensiva a settembre tenutasi a Fidenza (Parma) e una giornata di chiusura a ottobre a Bologna che ha visto la presentazione degli esiti con la partecipazione della Regione Emilia-Romagna, delle Università e degli Enti coinvolti.

Questo contesto, l'eterogeneità e la moltitudine di iniziative, hanno permesso un lavoro di ricerca, di sperimentazione e di verifica interdisciplinare che ha favorito spunti e contributi da esperti di varie discipline e momenti di condivisione e confronto con i docenti di altre aree.

◁ Locandina del percorso formativo rivolto a studenti, ricercatori, neolaureati e dottorandi "Summer School. Smart City LAB_Il futuro. Formare i ricercatori e i professionisti di domani disseminando innovazione", tenutosi dal 28.06.2022 al 07.10.2022 per un totale di 8 incontri.

▷ Locandina del percorso formativo rivolto agli iscritti agli Ordini Professionali, dipendenti delle aziende e delle multiutilities "*Smart City. Gli Attuatori. Progettare e realizzare la città contemporanea e intelligente*", tenutosi dal 22.04.2022 al 15.07.2022 per un totale di 10 giornate di lavoro.

[1] Secondo un recente studio, la percentuale di suolo coperto in Italia è del 7%, mentre la media europea è del 4,1%. Vedi https://www.istat.it/it/files//2017/05/Urbanizzazione.pdf.
[2] Con 58 proprietà del patrimonio mondiale iscritte l'Italia guida la lista dell'UNESCO, (seguita dalla Cina con 56 proprietà): http://whc.unesco.org/en/list/stat.
[3] Si veda la pagina "The World Bank" all'indirizzo https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.65UP.TO.ZS? most_recent_value_desc=false.
[4] Per approfondimenti si veda il "*Progetto triennale per l'ampliamento del Laboratorio di ricerca e la costruzione di un centro di ricerca e di formazione sulla città contemporanea intelligente e sostenibile*" promosso dall'Università di Parma.
Il progetto è stato finanziato all'interno del bando della Regione Emilia-Romagna "*Progetti di formazione alla ricerca per Alte competenze per la Città contemporanea intelligente e sostenibile*", POR FSE 2014/2020, obiettivo tematico 10, priorità di investimento 10.2, delibera di GR n°793 del 20/05/2019.
https://formazionelavoro.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/bandi-regionali/2019/progetti-di-formazione-alla-ricerca-per-alte-competenze-per-la-citta-contemporanea-intelligente-e-sostenibile/allegati/progetto_unipr.pdf?fbclid=IwAR0ZV6ZCTS7MAIGOhLr.
[5] Per maggiori dettagli si rimanda alla consultazione del Protocollo: https://formazionelavoro.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/bandi-regionali/2019/progetti-di-formazione-alla-ricerca-per-alte-competenze-per-la-citta-contemporanea-intelligente-e-sostenibile/allegati/protocollo_unipr_lepida_rer_rep_2019_215.pdf?fb.
[6] Il programma triennale del *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB* si articola sulle seguenti 8 direzioni di lavoro:
1. Ricerca universitaria finalizzata alla definizione di una metodologia di lavoro per le Pubbliche Amministrazioni;
2. Progetti pilota per i Comuni;
3. Progetti pilota per Enti e stakeholder del territorio;
4. Formazione delle Pubbliche Amministrazioni e individuazione dei temi;
5. Rapporto tra ricerche e aziende;
6. Specializzazione di professionisti e operatori;
7. Costituzione di una Federazione Territoriale di Università, Enti e imprese per partecipare ai bandi europei;
8. Documentazione, divulgazione, coinvolgimento e partecipazione.

[7] Per approfondimenti si veda https://www.automotivesmartarea.it/?lang=en.
[8] Un articolo riassume le motivazioni, le attività in corso, le sfide della ricerca e i principi ispiratori del *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB*: Menozzi Roberto, Costi Dario, *A University-Driven Regional-Scale Initiative for Transitioning To Smart & Wise Cities and Towns in the Northern Italian Emilia Region*, IEEE Smart Cities Newsletter, Settembre 2021.
L'articolo è consultabile all'indirizzo: https://smartcities.ieee.org/newsletter/september-2021/a-university-driven-regional-scale-initiative-for-transitioning-to-smart-wise-cities-and-towns-in-the-northern-italian-emilia-region?fbclid=IwAR2Z3ry_akfipRlsLp6dHa000dC9Wavft_X7Hfl1_i_BWhOA46VgRSJ0GE.
[9] Per approfondimenti si veda la Delibera di Giunta Regionale n.1200 del 26 luglio 2021:
https://formazionelavoro.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/bandi-regionali/2021/progetti-di-alta-formazione-in-ambito-tecnologico-economico-e-culturale.
[10] Per maggiori dettagli sull'iniziativa si veda la pubblicizzazione dei corsi al seguente indirizzo:
https://www.unipr.it/notizie/smart-city-decisori-e-attuatori-arrivo-due-corsi-di-alta-formazione-aperte-le-iscrizioni.
[11] Per maggiori dettagli sull'iniziativa si veda l'avviso al seguente indirizzo:
https://dia.unipr.it/it/notizie/summer-schoolsmart-city-labil-futuro.
[12] Patrizia Gabellini (Professoressa di Urbanistica Politecnico di Milano e precedentemente Assessore a Urbanistica Ambiente e Città storica Comune di Bologna);
Francesco Manfredi (Professore di Economia Aziendale Direttore della LUM School of Management);
Ali Cheshmehzangi (Professore di Architettura e Design Urbano Capo del Dipartimento di Architettura e Ambiente Costruito Università di Nottingham Ningbo China);
José Fernando de Castro Gonçalves (Professore Darq - FCTUC Università di Coimbra);
Roberta Amirante (Professoressa di Composizione Architettonica e Urbana Università degli Studi di Napoli);
Andrea Sciascia (Professore di Composizione Architettonica e Urbana Università di Palermo);
Paolo Desideri (Professore di Composizione Architettonica e Urbana Università degli Studi Roma Tre).

Una ricerca interdisciplinare come orizzonte per la città futura

Premesse
Dalla Smart City alla Wise Town

Rivoluzioni industriali e città

I cambiamenti climatici, la salubrità dell'aria, la gestione di rifiuti e consumi, la riduzione delle emissioni di gas serra, la gestione del traffico e dell'inquinamento, il recupero degli spazi intermedi delle città, unitamente alle difficoltà provocate dal *Coronavirus* hanno messo in discussione molti modelli di gestione urbana. In questo scenario di crisi, le nuove tecnologie sono diventate indispensabili per il funzionamento della città e in molti casi hanno rappresentato la risposta più rapida al bisogno di automazione e organizzazione per i centri urbani e intere comunità.

Questa situazione ha però anche mostrato i limiti di un approccio eccessivamente tecnico ad una serie di problemi che coinvolgono varie discipline e numerosi aspetti della vita sociale della città.

Problemi urbani e opportunità di intervento trovano infatti scarse possibilità di condivisione e spesso non arrivano mai ad una risposta complessiva e integrata che possa promuovere una città intelligente e sostenibile. È necessario quindi indagare il rapporto complesso tra tecnologia, città e territori per determinare strategie di progettazione urbana che possano contribuire ad una «maggiore uguaglianza sociale e sostenibilità nella ripresa»[1]

Oggi, le città coprono il 2% della superficie terrestre, ma ospitano metà della popolazione mondiale e si stima che nel 2050 questa percentuale salirà ai tre quarti.

Le città esistono da migliaia di anni, da quando gli uomini hanno cominciato a vivere insieme in comunità, le hanno racchiuse tra mura e arricchite con monumenti e edifici pubblici, ma il significato del termine è profondamente mutato nel corso dei secoli.[2]

Il cambiamento più evidente nelle città nasce con la *Prima rivoluzione industriale* che cronologicamente viene collocata tra il 1760 e il 1830, quando, grazie alla macchine, si passa da un sistema agricolo-artigianale ad un sistema industriale basato sull'energia meccanica e sull'utilizzo di combustibili fossili.[3]

È l'origine della società e del pensiero moderno, mosso dagli ideali illuministici e dai condizionamenti esercitati dal nuovo modo di produrre industriale. L'Illuminismo e la *Prima rivoluzione industriale* aprirono infatti nuove frontiere alla conoscenza e alla coscienza dell'uomo, al progresso tecnologico, economico, sociale e all'arte.

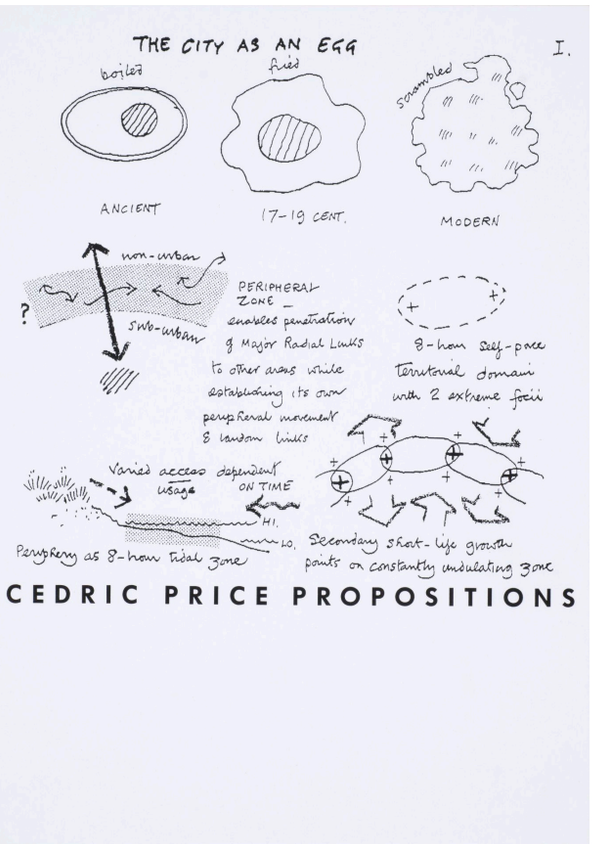
La corrente di pensiero illuminista, confidando esclusivamente nella ragione, si poneva in contrasto con il dogmatismo, la tradizione e il conservatorismo, proponendo una libertà politica e di pensiero, la diffusione del sapere, la fede nel progresso e nella scienza.[4]

L'affermazione di una concezione razionale e meccanica della natura, di una metodologia di indagine più rigorosa, creano quindi un ambiente favorevole alla fecondità tecnologica e ad un sapere tecnico. Lo scambio tra scienziati, teorici e tecnici empirici favorisce implicazioni pratiche nella ricerca e, in questo clima culturale grazie all'apporto di James Watt, si sviluppa la macchina a vapore.[5] Tra il XVIII e i primi decenni de XIX secolo assistiamo quindi alla nascita di grandi città, soprattutto in quelle zone dove è stretto il legame tra industria e territorio, in risposta ai bisogni socio-demografici. La nuova città industriale che viene a delinearsi nasce con un rapporto tra centro e periferia diverso da quello precedente.[6] In questo scenario, il centro urbano, di origine medievale, mantiene le funzioni politico-amministrative, mentre le produzioni vengono localizzate in un perimetro più esterno oltre la vecchia cinta muraria, nelle campagne, lungo i corsi d'acqua o le nuove vie di comunicazione creando quartieri operai e aree suburbane caotiche.[7]

La cultura architettonica è caratterizzata da un recupero dei modelli classici e dall'introduzione di nuovi materiali come la ghisa, il ferro e il vetro. La compostezza e l'armonia dell'antichità si contrappone infatti agli sfarzi ed eccessi delle forme della precedente età Barocca. I modelli dell'architettura greca e romana, come la colonna nei tre ordini dorico, ionico e corinzio e l'arco a tutto sesto, sono reinterpretati e utilizzati ricorrentemente. Le planimetrie sono regolari e simmetriche, le forme più semplici e proporzionate, le superfici lisce senza ricchi apparati decorativi.

Nel campo delle costruzioni invece, il ferro e il vetro sono utilizzati già da tempo, ma negli anni della *Prima rivoluzione industriale* si espande il loro campo di utilizzo grazie all'espansione della produzione e all'ottenimento di fusioni di miscele come la ghisa. Ferro e vetro inizieranno così ad essere associati per realizzare i primi lucernari e le grandi coperture dei principali luoghi pubblici dell'epoca come stazioni ferroviarie e mercati.

In questo periodo si affrontano, con spirito diverso, modelli culturali contrapposti, come il Neoclassicismo e il Romanticismo. L'arte pertanto trova una sua cifra nell'assoluta ed universale validità del modello Classico, teorizzato da Winckelmann[8] e nella dialettica tendente all'inconscio e all'immaginazione creatrice che vede in Goya, Turner, Blake, Constable, Runge, Friedrich, Ingres, Géricault, Delacroix e Hayez alcuni dei suoi principali esponenti. Verso la metà del Settecento infatti, alimentato dalle sensazionali scoperte archeologiche



▷ Price Cedric, *The city as an egg*, 1982.
Il diagramma mostra l'evoluzione della città da un uovo sodo, la città antica, a un uovo fritto, la città industriale, e infine alla città moderna raffigurata come una porzione di uova strapazzate.

Canadian Centre of Architecture.

nell'area vesuviana, s'instaura in Europa un vero e proprio culto per l'antichità classica, che dà luogo ad un programmatico e vistoso fenomeno d'imitazione dell'Antico in ogni settore della produzione artistica.[9] Parallelamente si afferma in Europa un movimento che, singolarmente, non dà origine a uno stile o a un linguaggio comuni, ma a un'idea dell'arte e soprattutto dell'artista come individuo assolutamente libero nel suo mondo creativo. Si tratta di un'affermazione rivoluzionaria che muterà il modo di guardare la natura e l'arte, moltiplicandosi in differenti impostazioni, varianti e correnti che caratterizzeranno il periodo romantico.[10]

Le correnti filosofiche predominanti, anche se in completa opposizione di idee, trovano spazio nel Razionalismo e nell'Empirismo. La differente posizione ideologica di queste due correnti, animate da grandi maestri come Spinoza, Leibniz, Locke e Berkeley, nasce con il consolidamento delle scienze naturali, più nello specifico nei riguardi del metodo, ossia l'insieme di regole necessarie per l'acquisizione di conoscenze scientifiche. I razionalisti affermavano che ci sono modi significativi in cui i nostri concetti e le nostre conoscenze sono acquisite indipendentemente dall'esperienza sensoriale. Gli empirici asserivano invece che l'esperienza sensoriale è la fonte ultima di tutti i nostri concetti e delle nostre conoscenze.[11]

Il processo evolutivo delle città prosegue con l'introduzione dell'elettricità, dei prodotti chimici e del petrolio al posto del carbone che contribuiranno alla diffusione delle tecnologie. Si tratta della *Seconda rivoluzione industriale* che inizia nel periodo tra il 1870 e il 1880 e comporta nella città una grande presenza di masse, nuova velocità, nuovi ritmi nei rapporti tra persone e contesto.

Le innovazioni tecniche portano gradualmente all'introduzione del motore a scoppio[12] e all'uso dell'energia elettrica, grazie alla diffusione della lampadina a filamento di Thomas Alva Edison, che rivestirà un ruolo importante nello sviluppo generale dell'industria poiché diverrà la base di diversi processi produttivi.[13] Per la prima volta, seppur con esperienze limitate alle grandi città, si progettano programmi di espansione edilizia secondo piani regolatori definiti scientificamente. Tra i più importanti il Piano per la città di Vienna del 1858, il Piano di Haussmann per Parigi che si sviluppa dal 1855 al 1860 e il Piano Cerdà per Barcellona del 1860.[14]

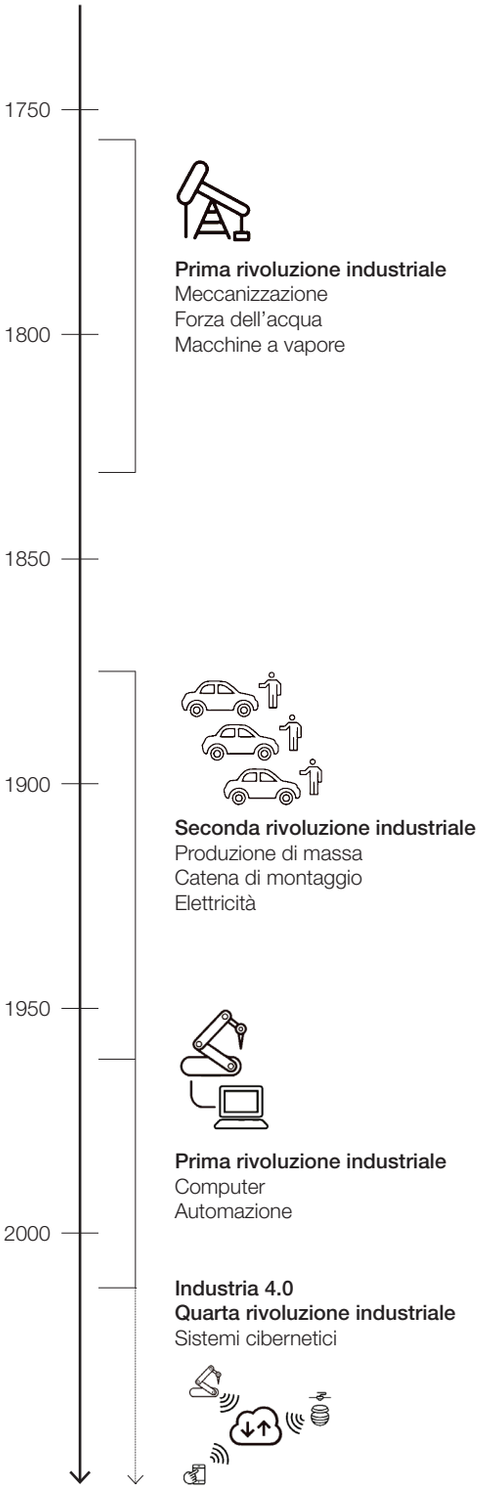
I progressi dell'ingegneria delle costruzioni nella seconda metà dell'Ottocento sono invece scanditi dalle Esposizioni Universali. La prima del 1851, promossa a Londra da Henry Cole e il principe consorte Alberto, si distingue per la realizzazione del Crystal Palace di Joseph Paxton, una grande serra in acciaio e vetro. La potenzialità dell'acciaio viene sancita anche dalla Tour Eiffel, eredità dell'esposizione di Parigi del 1889.[15] La vera innovazione nel mondo delle costruzioni, oltre all'uso sempre più diffuso di materiali ferrosi, è sancita però dalla creazione di un nuovo materiale: il cemento armato, nato dall'accoppiamento del calcestruzzo, resistente a compressione, con l'acciaio, resistente a trazione.

Questo materiale, inizialmente presentato all'Esposizione Universale di Parigi



◁ Paxton Joseph, Crystal Palace, 1951. L'architettura, all'interno di Hyde Park, è rappresentata da nord-est. Immagine estratta da Dickinson Brothers, *Dickinsons' comprehensive pictures of the Great Exhibition of 1851*, Her Majesty's Publishers, Londra, 1852.

del 1855 come *béton-pisé*, si diffonderà velocemente, tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo, in America e in Francia, sia per quanto riguarda l'architettura civile sia per la realizzazione di importanti opere infrastrutturali.
L'introduzione dell'elettronica e dell'informatica a partire dagli anni '70 del Novecento determina poi quella che viene definita la *Terza rivoluzione industriale*.[16] Condizioni politiche più stabili a livello mondiale rispetto a quelle della prima metà del secolo hanno infatti favorito la crescita economica verso settori a quel tempo ancora inesplorati, permettendone una diffusione progressiva. Il risultato complessivo di queste dinamiche si è concretizzato dunque in una spinta e accelerazione al progresso e all'innovazione tecnologica in molti settori industriali, favorito da una maggiore e più rapida diffusione di innovazioni e prodotti all'interno di un processo di globalizzazione dei mercati, caratterizzato da rapidi mutamenti economici, demografici e in ultimo sugli stili di vita delle popolazioni. Dagli anni Ottanta infatti, le politiche economiche nazionali, il progresso tecnologico e l'abbattimento dei costi di trasporto hanno favorito un aumento della liberalizzazione degli scambi commerciali e delle transazioni finanziarie che hanno condotto ad un processo di accrescimento, a livello mondiale, delle relazioni tra sistemi economici, giuridici, sociali e culturali di tutto il mondo.[17] La crescita demografica avvenuta in questo periodo ha inoltre mutato l'aspetto delle città e delle campagne decretando la diffusione dello *urban sprawl*, l'espansione urbana disordinata e incontrollata verso le zone periferiche unita al calo della densità abitativa[18] che si unisce ad un altro fenomeno: l'insorgere delle cosiddette megalopoli.[19]
Le innovazioni tecniche riguardano l'automazione dei processi produttivi legati all'intelligenza artificiale. È infatti con l'avvento dell'elettronica nei primi anni Settanta che l'automazione ha potuto progressivamente avvicinare la meccanica pura alle possibilità offerte dai dispositivi elettronici e dai controlli automatici, che hanno permesso un aumento della qualità finale del prodotto, ottenendo di riflesso, una riduzione del tempo necessario alla produzione.
Oggi, l'ultimo passaggio dell'industrializzazione è basato su una combinazione di tecnologie atte a favorire una produzione industriale del tutto automatizzata e interconnessa che rappresenta anche un cambio dei paradigmi culturali. *Internet of Things (IoT)*, intelligenza artificiale, robotica, realtà virtuale concorrono a portare a compimento un passaggio cruciale tra il predominio delle reti materiali a quello delle reti immateriali, definendo il mondo sempre più digitale e interconnesso dell'*Industria 4.0*.[20] Anche la città non è rimasta esclusa da questo cambiamento: è in questi anni infatti che si diffonde il modello di *Smart City*, la città intelligente digitale ed inclusiva. Secondo il *Rapporto sullo stato globale delle energie rinnovabili nelle città del 2019* (Ren21), i centri urbani rappresentano il 75% dell'energia consumata e il 75% dell'anidride carbonica emessa. In questo scenario, il controllo degli usi del suolo e il bilancio delle risorse naturali messe in gioco rappresentano, nella città della *Quarta rivoluzione industriale*, un passaggio ineludibile, sia per quanto riguarda la *governance* della sostenibilità, sia gli adattamenti ai cambiamenti climatici.



▷ Sequenza temporale delle 4 rivoluzioni industriali dal 1760 ad oggi.

Contesto

In Italia, la crisi urbana e il difficile contesto economico e sociale, accentuato dalla *sindemia* del 2020,[21] cioè una crisi che è allo stesso tempo sanitaria, economica e climatica, hanno messo in evidenza l'incoerenza dell'espansione prevista dalla pianificazione urbanistica sul finire del secolo scorso.[22] Con la fine della stagione dell'espansione,[23] la città esistente diviene quindi il contesto principale di intervento per reagire alla crisi urbana degli ultimi dieci anni con ovvi vantaggi organizzativi, economici e sociali.[24]

Uno dei fenomeni che più ha caratterizzato la crescita della città contemporanea è stato infatti lo *sprawl* urbano che ha portato ad un annullamento dei confini della città storica e alla formazione di periferie discontinue dove trovano spazio degrado ed elevata segregazione sociale.[25] Oltre al fenomeno della dispersione, si prevede che entro il 2050 oltre due terzi della popolazione mondiale vivrà in aree urbane.[26] A fronte di questa rapida urbanizzazione è diventato quindi importante ripensare al futuro delle città in modo sostenibile.[27] Per questo l'Unione Europea, OECD e UN-Habitat pongono l'accento sull'importanza di un modello di *città compatta* all'interno delle loro strategie e politiche urbane e territoriali, per promuovere uno sviluppo urbano che possa far fronte a un minor consumo energetico e spaziale attraverso la riorganizzazione dell'esistente.

La *Quarta rivoluzione industriale*,[28] incominciata all'inizio del XXI secolo, rappresenta quindi una straordinaria occasione di sviluppo per la città interrotta, incompleta da rimodulare sull'*idea di città*[29] come comunità.[30]

Oggi, in Italia, la crisi urbana lascia infatti in eredità una città fatta di parti separate a causa dello svuotamento di funzioni e di persone provocate da dinamiche di segregazione funzionale.[31] Da tempo l'Unione Europea promuove uno sviluppo urbano sostenibile basato su un modello di città compatta caratterizzata da grandi insediamenti, da un adeguato rapporto con il tessuto urbano esistente, da una densità medio-alta accompagnata da un mix funzionale, dalla presenza di spazi aperti e da una buona accessibilità ai luoghi di relazione pubblica.[32]

Le linee guida fornite a livello sovranazionale promuovono una metodologia di rigenerazione che includa le diverse dimensioni della vita urbana sottolineando come uno sviluppo efficace e sostenibile sia possibile soltanto attraverso un approccio integrato. Gli interventi di rigenerazione fisica devono essere quindi combinati con azioni di promozione dello sviluppo economico, dell'inclusione sociale e della protezione ambientale. Inoltre, è necessaria la presenza di una forte partnership tra società civile, *stakeholder* e Pubbliche Amministrazioni.[33]

Questa ricerca promuove la rigenerazione urbana e la trasformazione sostenibile delle città contemporanee all'interno di questo scenario, mettendo al centro le persone che le abitano, partendo dall'archetipo di *città dell'uomo* elaborato dall'imprenditore illuminato Adriano Olivetti[34] e dall'architetto Ernesto Nathan Rogers nel primo dopoguerra,[35] in opposizione al "dominio della tecnica" che sempre di più tende a organizzare l'esistenza dell'uomo sulla terra.[36]

Il contesto di studio e approfondimento presentato all'interno della ricerca è quello della città media, e in particolare la città media emiliana.

Le proposte e le applicazioni di *Progetto Urbano Strategico* presentate nella prima parte, ad eccezione di alcuni casi pugliesi, sono infatti state sviluppate, in un lavoro coordinato con il *Laboratorio* di ricerca, in accordo con alcune Pubbliche Amministrazioni della Regione Emilia-Romagna.

Nell'Unione Europea, le città di medie dimensioni, definite come aree urbane con 100.000-500.000 abitanti, ospitano un terzo della popolazione europea che vive in città con più di 50.000 abitanti. Le città di medie dimensioni spesso non dispongono della strategia, della pianificazione e delle risorse finanziarie di cui dispongono le grandi città, pur rappresentando un campo applicativo fondamentale per sviluppare e implementare soluzioni *smart*. Inoltre, le città di medie dimensioni devono affrontare la sfida di gestire un gran numero di infrastrutture diverse, derivanti dall'interconnessione con l'ambiente rurale e le città limitrofe.

La definizione di città media italiana[37] invece non è univoca, può infatti variare a seconda del contesto territoriale e urbanistico, del Paese, oppure in base all'Ente o organismo, di livello nazionale, comunitario o internazionale, pubblico o privato. In generale la città media viene classificata a seconda dei criteri gerarchico-dimensionali o di tipo funzionale.[38]

La necessità di identificare l'universo delle città medie in Italia nasce sia dalla consapevolezza del ruolo funzionale e strategico rivestito da tali aree nell'ambito delle politiche di sviluppo nazionali ed europee, sia dell'assenza di una definizione che le individui univocamente nel nostro Paese. Assegnare quindi ad un gruppo di Comuni rispondenti a determinate caratteristiche l'attributo di "città medie" facilita e supporta il loro coinvolgimento nelle agende urbane a livello italiano ed internazionale, pur sapendo che si tratta di una interpretazione metodologica in via di affinamento.

La pandemia ha fatto emergere quanto, rispetto alle grandi città, le città medie siano più sostenibili, più vivibili, più sane e più prossime ai bisogni dei cittadini. Sono modelli di sviluppo urbano a cui guardare e ispirarsi per costruire le città del futuro.[39] Le città medie godono di fama dell'archetipo di comunità a misura d'uomo, ma se si approfondisce l'esame, emerge un quadro di decadenza fisica e infrastrutturale, caratterizzato da inefficienze gestionali e generale incapacità di allinearsi con la contemporaneità.[40]

Le difficoltà principali della città media si vedono nelle difficoltà dello stare al passo non solo con gli altri, ma soprattutto con la propria storia, fatta di mirabilia, di arte, di cultura e di architettura, di "progetto di futuro".[41]

In questo scenario le strategie di *Smart City*, opportunamente declinate, offrono numerose soluzioni ai problemi delle città offrendo un approccio integrato che combina e coordina un'ampia gamma di soluzioni digitali, dalla pianificazione urbana alla mobilità e ai servizi ambientali.

Esistono numerosi studi sugli approcci alla *Smart City* delle grandi città, ma quelli riguardanti i centri più piccoli sono stati trascurati, eppure spostare l'attenzione in questo campo può portare notevoli benefici ad un vasto numero di comunità.[42]



▷ Il Rapporto "*L'impatto del Covid-19 sulle città medie italiane*" di MediAree Next Generation City, realizzato da Cerved per ANCI.

Smart | Green | Wise

In questo contesto, alcuni termini entrano nel linguaggio comune e si diffondono fino ad assumere un significato che li allontana da quello originario. Uno di questi è il termine di origine anglosassone *smart*, adottato e reso popolare da multinazionali come *Cisco* e *IBM*[43] con la loro impronta tipicamente *hi-tech* e usato in questi anni in combinazione con altre parole. Se tradotto in italiano il termine assume diversi significati: acuto, vivace, capace, attivo, alla moda, brillante,[44] mentre quando il termine *smart* viene abbinato ad un oggetto gli attribuisce "intelligenza". In questo caso si tratta di un'intelligenza con una forte valenza tecnologica e di innovazione che conferisce all'oggetto stesso la possibilità di amplificarne l'uso e di svolgere più funzioni.[45]

La *Smart City* è dunque inizialmente concepita come "città digitale" e nel corso degli anni ha acquisito valenza in termini di sostenibilità ambientale e sociale. Il concetto di *Smart City* è quindi ampio e riguarda l'utilizzo delle tecnologie digitali per cambiare il modo di interfacciarsi con lo spazio urbano in un equazione uomo-rete-spazio che riunisce discipline tradizionali incentrate sullo spazio come architettura, pianificazione e design, con quelle incentrate sulla tecnologia come ingegneria informatica, elettronica e quelle legate all'interazione uomo-macchina.

Le definizioni di *Smart City* sono innumerevoli, ma esistono, tuttavia, alcuni elementi comuni che possono concorrere a definirne limiti e confini.

Una città intelligente è innanzitutto una città per l'uomo dove viene promosso un modello di vita nel quale le esigenze del singolo possono coincidere con le esigenze della collettività, in una visione nella quale il cittadino è protagonista della programmazione, della gestione e del cambiamento.

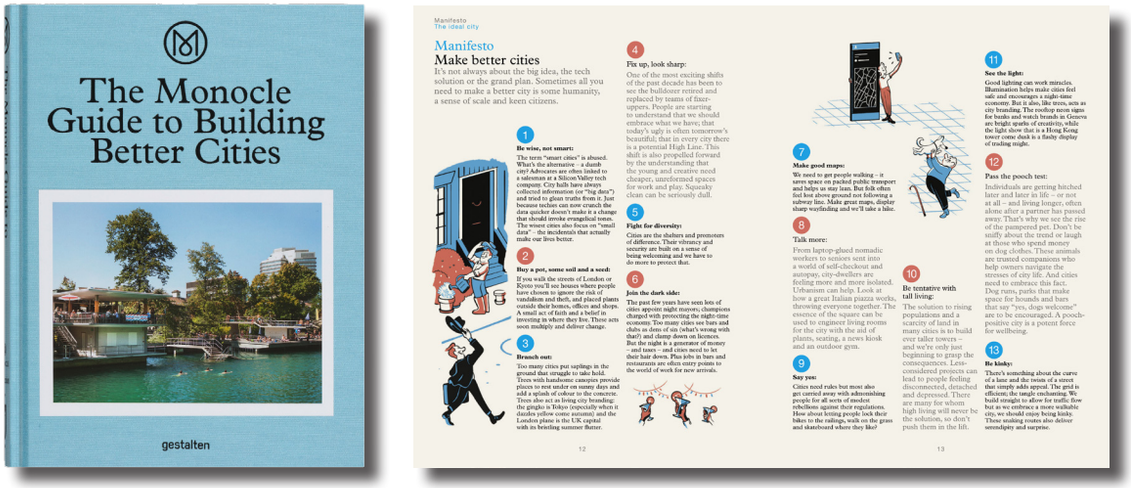
L'Unione Europea suddivide il concetto di *Smart City* in aree di analisi che diventano poi aree di valutazione: *Smart economy* (competitività), *Smart people* (capitale umano e sociale), *Smart governance* (partecipazione), *Smart mobility* (trasporto e ITC), *Smart environment* (risorse naturali), *Smart living* (qualità della vita).[46] È quindi possibile definire una «*Smart City* come una città organica, un sistema di sistemi, che nello spazio urbano affronta la sfida della globalizzazione in termini di aumento della competitività, dell'attrattività, dell'inclusività puntando su sei assi – economia, mobilità, ambiente, persone, qualità della vita e *governance* – e che attraverso azioni specifiche diventa una città più tecnologica, più interconnessa, più pulita, più attrattiva, più sicura, più accogliente, più efficiente, più aperta e collaborativa, più creativa e più sostenibile».[47] In questo dibattito, il confronto sui temi legati ai dispositivi applicabili nei centri urbani ha completamente offuscato il significato di una rivoluzione tecnologica, ma soprattutto economica e sociale che sta cambiando la configurazione stessa dei territori,[48] riducendo la città *smart* e i problemi dell'umanità ad una questione di efficienza.[49] Il territorio è infatti il luogo delle molteplici relazioni tra tutti i soggetti che lo usano, lo attraversano e lo abitano. L'occasione di ampliare il significato ad una prospettiva territoriale, dove sperimentare forme di modernizzazione, apre a scenari per l'aumento

della competitività e attrattività di intere zone e di piccoli centri abitati che sono caratteristica predominante del territorio italiano.
In questo senso è possibile definire «*Smart Land* un ambito territoriale nel quale, attraverso politiche diffuse e condivise, si aumenta la competitività e attrattività del territorio, con un'attenzione particolare alla coesione sociale, alla diffusione della conoscenza, alla crescita creativa, all'accessibilità e alla libertà di movimento, alla fruibilità dell'ambiente (naturale, storico-architettonico, urbano e diffuso) e alla qualità del paesaggio e della vita dei cittadini».[50]
Oggi poi, oltre all'urgenza di fornire risposte utili a fronteggiare il riscaldamento globale, la riduzione della biodiversità e le disuguaglianze sociali, si è sommata la necessità, evidenziata soprattutto dalla pandemia causata dal *Covid-19*, di rafforzare l'impegno per uno sviluppo sostenibile concretizzabile non soltanto attraverso l'impiego diffuso delle tecnologie, ma raggiungibile anche lavorando sulle politiche ambientali, per garantire il diritto fondamentale alla salute. Dal concetto di città *smart* ci si sta spostando infatti verso modelli *green*, dove i temi legati ad un ambiente di vita sano sono sempre più prevalenti.
Il termine inglese *green* viene usato, nella sua accezione più ampia, per fare riferimento ai temi legati alla salvaguardia dell'ambiente naturale e per attribuire a un'azione o a un'attività una connotazione che richiami i principi della sostenibilità ambientale. Da qui muove il concetto di *Green City*, *Garden City* o *Sustainable City*, come si può anche trovare nella letteratura scientifica. Si tratta di un modello di città sperimentato e affermato a livello europeo e internazionale che punta sull'elevata qualità ambientale e sulla biodiversità, non come obiettivo isolato e circoscritto, ma come parte di un ampio disegno di rigenerazione urbana a favore delle comunità, con attenzione a due dimensioni principali: quella ambientale e quella sociale.[51]
La prima, attraverso la rigenerazione urbana, ha un duplice obiettivo: quello di rendere le città più attrattive sviluppando ambienti urbani salubri e di qualità ricomponendo gli spazi marginali e quello di minimizzare i costi ambientali attraverso la progressiva riduzione del consumo di suolo e la decarbonizzazione dei sistemi urbani con evidenti vantaggi in termini di resilienza di fronte ai cambiamenti climatici.
La seconda dimensione, quella sociale, che emerge chiaramente dalle oltre 10 definizioni rilevate in ambito scientifico, sottolinea il ruolo dell'essere umano nell'utilizzo e nell'organizzazione delle risorse naturali al fine di prevenire l'inquinamento ambientale e l'utilizzo consapevole delle risorse naturali.
Per la prima volta quindi, nei modelli urbani, emerge la necessità di promuovere azioni responsabili e comportamenti virtuosi, che di riflesso concorrono ad ottenere anche ricadute economiche positive, per il raggiungimento degli obiettivi prefissati da una "città verde". Negli ultimi anni si è visto quindi come i termini *smart* e *green* siano stati definiti ed inquadrati dentro la sfera urbana e siano entrati nel lessico comune di amministratori, decisori pubblici, pianificatori, progettisti, *stakeholder* privati e cittadini. Si è infatti parlato soprattutto di *Smart City*, ma il concetto rimane sfumato e semanticamente poco chiaro.

Nella letteratura scientifica si contano decine di definizioni: in alcune è più rilevante la tutela dell'ambiente, in altre la digitalizzazione, in altre la dotazione infrastrutturale delle città e in altre ancora la dimensione sociale. Il significato dell'aggettivo *smart* affiancato ai temi urbani ha, da un lato, accompagnato accezioni positive e illuminanti oltre a ricoprire una rilevanza istituzionale significativa che ha orientato urbanisti, architetti, progettisti di infrastrutture, operatori e funzionari del trasporto pubblico, ma anche amministratori e interi settori industriali. Dall'altro lato, lo scollegamento con i reali problemi delle persone, la ricerca di dominio sugli aspetti della vita urbana, la pressione su temi come la sorveglianza e il controllo aggiunti all'incapacità di pensare a strategie che mettano i cittadini al centro dei processi decisionali hanno creato un dibattito critico sulla visione utopistica del termine stesso.[52]

Per superare il programma della *Smart City* le città potranno allora «usare il potere della tecnologia e dell'innovazione digitale per beneficiare tutti i cittadini e favorire un'economia più sostenibile, plurale e collaborativa. Introdurre tecnologie digitali nell'ambiente urbano non vuol dire semplicemente dotare la città di sensori, connettività e dispositivi tecnologici. Bisogna partire da obiettivi e temi più ambiziosi che richiedono nuovi modelli politici ed economici di funzionamento delle città, con sfide di lungo periodo […]. Integrando l'intelligenza collettiva dei cittadini ai processi decisionali politici attraverso metodi di democrazia partecipativa, queste sfide strutturali si possono affrontare meglio e risulta più facile dare delle risposte in linea con i bisogni della popolazione».[53] Per realizzare la *città delle persone 4.0* è quindi necessario ampliare il significato sia di *Smart City* che di *Green City* e immaginare un assetto di messa in valore delle abitudini di chi da sempre abita la città, con le nuove opportunità di interconnessione e digitalizzazione. Questo passaggio può anche rappresentare l'occasione di tutelare il patrimonio storico e «i diritti inviolabili dell'uomo lì dove svolge la sua personalità», la città appunto.[54] Oltre alla velocità e all'intelligenza della *Smart City* e alle qualità ambientali conseguibili attraverso i modelli *green* si potrà allora immaginare una *Wise City*, cioè una città saggia e riflessiva riorganizzata intorno alle persone e ai rapporti sociali.[55]

Nella letteratura scientifica non è ancora presente una definizione condivisa di *Wise City* e, per trovarne una che risponda all'immaginario di una città saggia, occorre tornare alla definizione di *Smart City* e di intelligenza distribuita, iscritta nello spazio pubblico, in una ridefinizione dell'antico *genius loci*. Questo dimostra che il dibattito per una transizione ad una città saggia e sostenibile per le comunità è ancora aperto. L'etimologia e il significato dell'aggettivo *wise*, cioè saggio, mette infatti in evidenza alcune specificità fondamentali che distinguono la *Wise City* dalla *Smart City*. Saggezza e intelligenza, quest'ultimo sostantivo che concorre a definire il termine *smart*, sono infatti due concetti differenti. Questa distinzione la si può dedurre anche da alcuni attributi e locuzioni che definiscono l'aggettivo *wise* come sensibile, di buon senso, equilibrato, giudizioso e consapevole, insistendo sull'aspetto della *knowledge*, la conoscenza delle cose.



▷ La copertina e alcuni punti del Manifesto "Make better cities" alle pagine 12 e 13 di: Tuck Andrew, *The Monocle Guide to Building Better Cities, Gestalten*, Berlino, 2018.

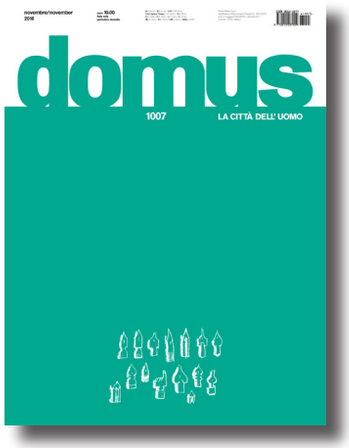
Il passaggio da *Smart City* a *Wise City* e frutto quindi di una scelta consapevole nella definizione, attraverso il progetto, di una nuova identità urbana. *Wise City* è anche il primo punto indicato dal *Manifesto Make better cities* all'interno di *The Monocle Guide to Building Better Cities*.[56] L'assunto iniziale parte dall'affermazione che «Non si tratta sempre di una grande idea, di una soluzione tecnologica o di un grande piano. A volte tutto ciò che serve per rendere una città migliore è un po' di umanità, un senso di scala e cittadini interessati».[57]
Dei 35 punti proposti nel Manifesto il primo sottolinea la necessità di «*Be wise, not smart*». dove viene evidenziato come il termine *Smart City* sia abusato e ci si chiede quale potrebbe essere l'alternativa? Non di certo una città *dumb* (stupida)? Emerge quindi la necessità, da parte di chi governa una città, di utilizzare in modo oculato e saggio le numerose informazioni ricavabili attraverso la tecnologia al fine di ricavare informazioni utili che possano rendere la vita delle comunità migliore.[58] Declinandolo nella dimensione urbana, il concetto di *Wise City* e alcuni dei suoi sinonimi tra cui *Intelligent City*, *Knowledge City* e *Care City*, potranno allora ripartire dagli aspetti tecnici che contraddistinguono la *Smart City*. In questo caso però, la tecnologia e i benefici portati saranno a supporto del cittadino che diviene il centro e il protagonista di scelte condivise, attraverso progetti partecipati, e non solo il destinatario dello sviluppo tecnologico.
La *Wise City* si configura allora come una evoluzione del concetto di *Smart City* dove la grande enfasi sui dispositivi intelligenti e sulla loro capacità di raccogliere informazioni potrà essere messa al servizio di uno sviluppo urbano compatto grazie all'aumento di densità, di usi misti, di varietà tipologica, di razionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità e di valorizzazione dello spazio pubblico e del patrimonio ambientale per la promozione della trasformazione ecologica degli insediamenti e la piacevolezza degli spostamenti a piedi o in bicicletta come occasione di esperienza sociale, verso un cambio di paradigma della mobilità individuale e collettiva urbana.

[1] Schwab Klaus, Malleret Thierry, *Covid-19: The Great Reset*, Ginevra, Forum Publishing, 2020.
[2] De Seta Cesare, *Da Babilonia alla smart city*, Rizzoli, Milano, 2017.
[3] Su questi temi si vedano Ashton Thomas Southcliffe, *La rivoluzione industriale. 1760-1830*, Laterza, Bari, 1970 e Hudson Pat, *La rivoluzione industriale*, Il Mulino, Bologna, 1995.
[4] Muirhead James Patrick, *The Life of James Watt: With Selections from His Correspondence*, Franklin Press, Franklin, North Carolina, 2018.
[5] Si veda Price Cedric, *Re:CP*, Obrist Hans Ulrich, Isozaki Arata, Keiller Patrick, Koolhaas Rem (a cura di), Birkhäuser, Basilea, 2003.
[5] Vincenzi Lorenzo, *Storia dei Movimenti e delle idee. 2. Illuminismo*, Editrice Bibliografica, Milano, 1994.
[6] Aymonino Carlo, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Venezia, 1971.
[7] Winckelmann Johann Joachim, *Gedanken über die Nachahmung der griechischen Werke in der Malerei und Bildhauerkunst*, Lipsia, 1756. Edizione italiana *I pensieri sull'imitazione dell'arte greca nella pittura e nella scultura*, Fratelli Giachetti, Prato, 1834.
[8] Klingender Francis Donald, *Arte e rivoluzione industriale*, Einaudi, Torino, 1972.
[9] Pinelli Antonio, *Il neoclassicismo nell'arte del Settecento*, Carocci, Roma, 2005.
[10] Mazzocca Fernando, *Romanticismo*, Giunti, Firenze, 2021.
[11] Reale Giovanni, Antiseri Dario, *Storia della filosofia dalle origini a oggi. Vol.5. Empirismo e razionalismo*, Bompiani, Milano, 2009.
[12] Per approfondimenti sull'invenzione del motore a scoppio si veda Bramanti Mauro, Gargnani Giampaolo, *Il motore Barsanti e Matteucci*, ETS, Pisa, 1999.
[13] Morris Edmund, *Edison*, Hoepli, Milano, 2022.
[14] Morbelli Guido, *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea*, Dedalo, Bari, 1997.
[15] Sulle Esposizioni Universali si vedano Colombo Paolo, *I mestieri d'arte sulla scena del mondo (1851-2010)*, Marsilio, Venezia, 2012 e Marino Ilde, *Expo! Arte ed esposizioni universali*, Giunti, Firenze, 2015.
[16] Per approfondimenti sulle trasformazioni sociali, politiche ed economiche apportate negli ultimi tre secoli da quelle che comunemente vengono indicate come prima, seconda e terza rivoluzione industriale si veda Battilossi Stefano, *Le rivoluzioni industriali*, Carocci, Roma, 2002.
[17] Stager Manfred B., *La globalizzazione*, Il Mulino, Bologna, 2016.
[18] Brueckner Jan, *Lectures on Urban Economics*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2011.
[19] Smil Vaclav, *Crescita. Dai microorganismi alle megalopoli*, Hoepli, Milano, 2022.
[20] Espressione coniata per la prima volta nel 2011 alla fiera di Hannover. Per approfondimenti si veda Bianchi Patrizio, *4.0 La nuova rivoluzione industriale*, Il Mulino, Bologna, 2018.
[21] Horton Richard, *Offline: Covid-19 is not a pandemic*, The Lancet, Volume 396, Issue 10255, p.874, 26 settembre 2020.
[22] Kotkin Joel, *After coronavirus, we need to rethink densely populated cities*, Fortune, 1 aprile 2020. Testo disponibile al sito: https://fortune.com/2020/04/01/ coronavirus-dense-cities-urban-rural/, ultimo accesso 7 marzo 2022.
Su questi temi si veda anche Costi Dario, *Designing the city of people 4.0*, Springer, Berlino, 2021.
[23] Nonostante le azioni intraprese, il *Rapporto Ispra 2021* denuncia che il consumo di suolo in Italia non conosce tregua, evidenziando una velocità di copertura che si attesta intorno ai 2 m^2 al secondo.
[24] Barbieri Giovanni, Ferrara Alessandra, *Consumo di suolo e governo del territorio: un contributo di metodo*, Rivista di Economia e Statistica del Territorio, n°3, pp.115-120, 2011.
DOI: 10.3280/REST2011-003005.
[25] UN-Habitat, *State of the world's cities 2012/2013. Prosperity of Cities*, World Urban Forum Edition, 2013.
[26] United Nations, *World Population Prospects: the 2010 revision*, 2011.
[27] UN-Habitat, *Global activities report, Increasing synergy for greater national ownership*, 2015.
[28] Schwab Klaus, *La quarta rivoluzione industriale, Franco Angeli*, Milano, 2016.
[29] Rykwert Joseph, *The idea of a town: The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy, and The ancient World*, Faber & Faber, Londra, 1963.
[30] Bauman Zygmunt, *Voglia di comunità*, Laterza, Bari, 2007.
[31] Secchi Bernardo, *La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali*, in "Crios Critica degli ordinamenti spaziali", n°1, pp.83-92, 2011. DOI: 10.7373/70210.
[32] Fina Stefan, *Measuring Urban Sprawl: dispersion and mixed use*, in Fregolent Laura, Tonin Stefania, *Growing Compact*, pp.48-81, Franco Angeli, Milano, 2015. ISBN: 978-88-917-2796-1.
[33] Atkinson Rob, *The Emerging 'Urban Agenda' and the European Spatial Development Prospective: Towards an EU Urban Policy?*, European Plannin Studies, n°9, 2001. DOI: 10.1080/713666487

[34] Olivetti Adriano, *La città dell'uomo*, Edizioni di comunità, Ivrea, 1960.
[35] Rogers Ernesto Nathan, *Il cuore: problema umano della città*, in Rogers Ernesto Nathan, Sert Jose Luis, Tyrwhitt Jaqueline, *Il cuore della città*, atti del CIAM Bergamo 1949, Hoepli, Milano, 1954, pp.72-73.
[36] Severino Emanuele (a cura di), *Storia del Pensiero Occidentale*, vol.1, Mondadori, Milano 2019.
[37] Secondo il rapporto ANCI in Italia la città media rientra in un range di popolazione che va dai 21.642 abitanti di Sondrio ai 257.275 abitanti di Verona.
[38] Anci, *L'Italia delle città medie*, i Comuni, Quaderni di Analisi, Centro Documentazione e Studi dei Comuni italiani ANCI-IFEL, n°4, 2013.
[39] Anci, *Gli studi di MediAree verso una definizione comune di Città Media*, Consulta Città Medie Anci, 7 febbraio 2022. Si veda anche il Rapporto "*L'impatto del Covid-19 sulle città medie italiane*" di MediAree Next Generation City, realizzato da Cerved per ANCI, 2022.
[40] Zoppi Diego, *Italia paese urbano*, in "l'architetto", n°5, settembre/ottobre 2019, pp. 90-91.
[41] Bellicini Lorenzo, *130 città medie*, in "l'architetto", n°5, settembre/ottobre 2019, pp. 92-95.
[42] Roland Berger GmbH, *Smart Cities: The new mega-market for utilities. Why mid-sized cities promise big-time opportunities*, Monaco di Baviera, 2019.
[43] Mattei Maria Grazia (a cura di), *Carlo Ratti. Smart city e Smart citizen*, Egea, Milano, 2013.
[44] Aggettivi tratti dalla definizione di *smart* del Dizionario Treccani.
[45] Dall'Ò Giuliano, *Smart city. La rivoluzione intelligente delle città*, Il Mulino, Bologna, 2014.
[46] Giffinger Rudolf, Fertner Christian, Kramar Hans, Kalasek Robert, Pichler-Milanovic Nataša, Meijers Evert, *Smart Cities. Ranking of European Medium-sized Cities. Report*, Centre of Regional Science, Vienna University of Technology, 2007. Per maggiori approfondimenti si veda www.smart-cities.eu.
[47] Definizione tratta dal manifesto "*Da Smart City a Smart Land*" ideato e realizzato dal Laboratorio Politico della Fondazione Francesco Fabbri e presentato al Festival "*Comodamente*" di Vittorio Veneto nel 2012.
[48] Bonomi Aldo, Masiero Roberto, *Dalla smart city alla smart land*, Marsilio, Venezia, 2014.
[49] Glaeser Edward, *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin, Londra, 2011.
[50] "*Da Smart City a Smart Land*", op.cit.
[51] Questo approccio multidimensionale basato sugli aspetti ambientali e sociali, con evidenti benefici sanitari e economici è promosso a livello internazionale dall'UN Environment Programme (UNEP), dall'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) e dall'European Landscape Contractors Association (ELCA).
[52] Su questi temi di messa in discussione del concetto di *Smart City* si veda Greenfield Adam, *Against the Smart City: a paphlet*, Do projects, 2013; Sennet Richard, *No one likes a City that's too smart*, in "The Guardian", 4 dicembre 2012; Townsend Anthony M., *Smart Cities: big data, civic hackers and the quest for a new utopia*, WW Norton & Company, New York, 2013; Fernández Manu, *Descifrar las smart cities: Qué queremos decir cuando hablamos de smart cities?* Megustaescribir, Barcellona, 2016.
[53] Bria Francesca, Morozov Evgeny, *Ripensare la smart city*, Codice Edizioni, Torino, 2018.
[54] Flick Giovanni Maria, Elogio alla città? *Dal luogo delle paure alla comunità della gioia*, Paoline Editoriale, Roma, 2019.
[55] Hambleton Robin, *From smart cities to wise cities*, Paper for the AAG Annual Meeting, Chicago, Illinois, 21-26 aprile 2015.
[56] Tuck Andrew, *The Monocle Guide to Building Better Cities, Gestalten*, Berlino, 2018. Monocle è una magazine globale che affronta temi legati agli affari internazionali, alla cultura e al design. Sin dal suo lancio nel 2007, ha avuto particolare attenzione per i temi che riguardano la qualità della vita. Ogni anno pubblica un'indagine sulla qualità della vita, che decreta un ranking di 25 città. In numerose indagini sono stati intervistati i migliori sindaci, osservate le metropoli che mettono i pedoni al primo posto e incontrato le persone che creano parchi e spazi pubblici per le comunità.
[57] Il testo originale è: «It's not always about the big idea, the tech solution or the grand plan. Sometimes all you need to make a better city is some humanity, a sense of scale and keen citizens».
[58] Il testo originale è: «The term "smart cities" is abused. What's the alternative – a dumb city? Advocates are often linked to salesman at a Silicon Valley tech company. City halls have always collected information (or "big data") and tried to glean truths from it. Just because techies can now crunch the data quicker doesn't make it a change that should invoke evangelical tones. The wisest cities also focus on "small data" – the incidentals that actually make our lives better».

Progetto Urbano Strategico

Sperimentazione progettuale nei casi di ricerca applicata della metodologia come telaio di attuazione della Smart City





Metodologia

La metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è stata inizialmente messa a punto attraverso il lavoro di *Parma Città Futura* svolto dal 2014 al 2016.[1]
Il lavoro didattico sulla città, avviato nel 2014 con i Laboratori di Progettazione Architettonica dell'Università di Parma e affinato negli anni successivi da un gruppo di ricerca dedicato, ha prodotto il primo importante esito nel 2016 con la mostra *Parma Città Futura. Il progetto urbano strategico per una idea di città*.[2]
A fianco del programma di presentazione del *Progetto Urbano Strategico* per Parma nei mesi centrali del 2016 sono stati attivati 10 tavoli tematici di discussione e di proposta.[3]
A partire da quell'esperienza, la metodologia del *PUS* è stata affinata e i progetti per *Sorbolo Educity*[4], *I paesaggi della golena a Mezzani*[5], *Albareto Urban Act* per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta valle del Taro[6], *Formigine 2030*, quelli in corso per Carpi[7], Maranello, Sassuolo, Fiorano Modenese e Pavullo nel Frignano, le proposte elaborate per Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Andria, Molfetta e Conversano, insieme agli studi di rigenerazione urbana per Fidenza, Collecchio, Borgo Val di Taro, Sant'Ilario d'Enza e il quartiere San Leonardo a Parma[8] documentano un filone di ricerca applicata che coinvolge varie discipline al servizio delle Pubbliche Amministrazioni.[9]
Più recentemente l'avanzamento della sperimentazione sul *Progetto Urbano Strategico* e, nello specifico, sulla città di Parma ha visto un ulteriore sviluppo e affinamento e trovato un altro momento di confronto con la popolazione nella mostra *Parma Città d'Oro* realizzata tra settembre e dicembre 2021 presso Palazzo Bossi Bocchi a Parma.[10]
La metodologia del *Progetto Urbano Strategico (PUS)*[11] è strumento di elaborazione di uno scenario architettonico complessivo per la città media contemporanea e i centri urbani minori, finalizzato ad attuare la rigenerazione urbana, e rappresenta una integrazione alla pianificazione convenzionale. La ricerca e la sperimentazione progettuale sono state infatti sviluppate in

◁ Le copertine dei numeri di Domus e Domus China in cui è contenuta una recensione della prima esperienza di sperimentazione del *Progetto Urbano Strategico*.
Una ricostruzione delle vicende è riportata nel testo: Costi Dario, *Per un laboratorio permanente di progettazione urbana strategica*, in "Domus", n°1007, novembre 2016, pp.16-19 e nella versione per "Domus Greater China", n°117, aprile 2017, pp.32-35.

conformità con gli strumenti pianificatori delle Regioni Emilia-Romagna[12] e Puglia[13].
In questa fase urbanistica la metodologia del *PUS* propone, come prima azione, di affiancare all'inversione di campo tra pieni e vuoti, una inversione grafica degli strumenti di lettura.
L'inversione di obiettivo – dal pieno al vuoto - porta allora ad una inversione di colore che ribalta il punto di vista – dal bianco al nero – che non ha solo valenza concettuale e metodologica, ma diventa l'innesco determinante per una sua messa in discussione e per una valutazione delle sue potenzialità urbane all'interno della costruzione di una città verde, accessibile e accogliente riorganizzata su un sistema di luoghi pensati per una mobilità sociale alternativa a quella viabilistica attuale.
Con questo obiettivo la ricerca sviluppa una modalità di interpretazione analitica dell'insediamento attraverso quattro passaggi, che mettono in valore il sistema dei vuoti urbani e delle occasioni di dialettica tra periferia e infrastruttura, viene quindi descritta una transizione possibile:

1. La prima lettura – *pieni e vuoti: la città costruita* – isola l'edificato su fondo bianco ripulendo dagli altri segni intermedi la cartografia in modo da lasciare in evidenza solo l'insediamento nella sua consistenza volumetrica. Questa prima operazione grafica porta ad uno sradicamento dei tessuti urbani rispetto al disegno del loro contesto ed è un passaggio importante per evitare, ovviamente solo in questa fase, un condizionamento visivo dell'intorno che, nella grafica che lo rappresenta, potrebbe confonderne la lettura.

2. A questo primo passaggio di astrazione segue il passaggio decisivo della seconda carta – *vuoti e pieni: la città del suolo libero e le potenzialità degli spazi intermedi* – con l'inversione del colore e la messa in evidenza dei vuoti. I suoli urbani divengono neri e vengo messi in primo piano. L'evidenza della loro consistenza delinea da subito le potenzialità di relazioni che il loro posizionamento suggerisce.

3. La carta successiva – *La nuova strategia di mobilità lenta e le trame di fruizione ciclo-pedonale diffusa* – esplora la possibilità che i parchi urbani, gli spazi pubblici, i suoli disponibili e le aree libere possano connettersi in un sistema unitario, continuo e coerente di luoghi attraversati (in sede separata e sicura) per la mobilità ciclo-pedonale.

4. L'ultima grafica – *L'integrazione possibile tra città, infrastruttura e campagna* – collega questo sistema di luoghi verdi che attraversano l'insediamento con l'intorno, con la campagna e con i segni della geografia che ricompongono il quadro complessivo riorientato rispetto alla gerarchia di disposizione della nuova strategia di spazi pubblici.

▷ Le copertine di alcune pubblicazioni dove vengono documentate alcune proposte di Progetto Urbano Strategico:

Parma Città Futura. Volume I. Il progetto urbano strategico per una idea di città, 2016;

Parma Città Futura. Volume II. Il libro bianco, 2017;

Sorbolo EduCity. Il Progetto Urbano Strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita, 2018;

Lungo l'argine maestro. Il Progetto Urbano Strategico per l paesaggi della golena del Po a Mezzani, 2018.

Albareto Urban Act. Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro, 2020;

San Leonardo Cuore della Città. Il Progetto Urbano Strategico per la ricucitura degli spazi pubblici tra le parrocchie, le scuole e i parchi, 2022;

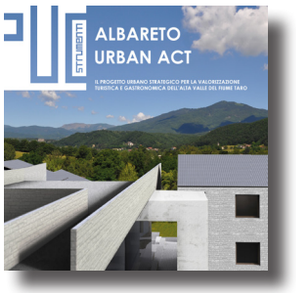
Parma Città d'Oro. Scenari da condividere tra Storia e Progetto, 2021;





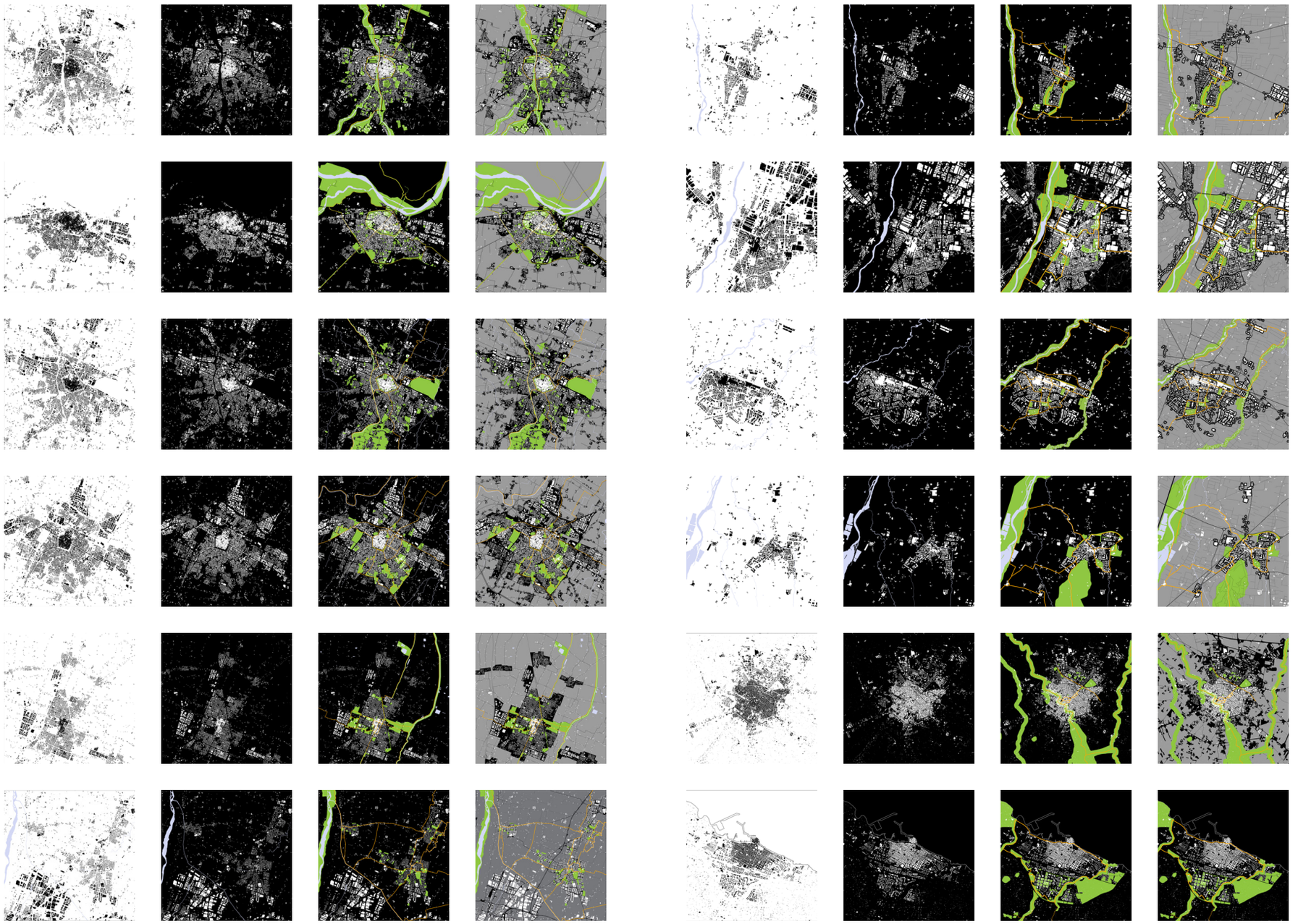












Partendo da questa messa in evidenza del nuovo protagonismo del vuoto, la metodologia del *PUS* è stata sviluppata come risposta praticabile per una visione ampia di interventi misurati e puntuali, proponendosi come strumento di intervento reale sul corpo della città.
L'obiettivo prefissato è quello di mettere a disposizione degli Enti Pubblici una metodologia di intervento realmente efficace sull'insediamento che coniughi due tematiche di lavoro essenziali: quella della pianificazione urbana attraverso la prefigurazione architettonica e quella della condivisione delle scelte con il coinvolgimento ampio delle energie disponibili attraverso un processo di partecipazione orientata prefigurata.
Molte occasioni potranno essere colte in un'unica operazione strategica: quella di rilancio di una *idea di città*, quella di recupero del senso di *comunità*, quello di indirizzo verso una prospettiva di promozione economica e turistica del territorio.
Una strategia così articolata di messa in valore delle *identità* potrà poi esplorare la possibilità di definire una immagine urbana unitaria che potrà indirizzare le scelte future: i contenuti da insediare nei luoghi, nuove modalità di aggregazione di funzioni, le forme associative, le attività, le iniziative, gli itinerari e anche i prodotti. In questo modo il *PUS* potrà cogliere, dal dibattito pubblico che lo affiancherà e dalle proposte che emergeranno, gli stimoli per la scelta delle destinazioni delle varie aree di intervento.
Lo strumento finale, frutto di una metodologia operativa composta da 12 azioni e 3 obiettivi, sarà la visione architettonica di una idea di città condivisa da presentare agli interlocutori istituzionali pubblici e agli investitori privati.
Il primo obiettivo del *PUS* è individuare la strada per valorizzare l'identità urbana e le eccellenze della città.
Ogni forma urbana ha infatti una propria unicità, un proprio carattere, una ragione costitutiva specifica che trova in alcuni edifici precisi e in alcune strutture speciali i luoghi riconosciuti dalla propria comunità.
Ogni insediamento umano ha peculiarità ed eccellenze che si sono sedimentate nel tempo, che lo distinguono dagli altri e che possono essere oggi straordinarie risorse, che l'architettura deve interpretare, per un recupero di consapevolezza, per un rilancio economico e per la promozione territoriale.
Se il primo obiettivo si confronta con le qualità della sua comunità, il secondo prende in esame le condizioni reali della città contemporanea a partire dal rapporto con il suo territorio per immaginarne una trasformazione praticabile che segua, caso per caso, le condizioni orografiche e idrografiche date.
Oltre ai fisiologici rapporti con le città del comprensorio saranno da interpretare, attraverso il progetto, alcuni fattori correlati: da una parte il sistema ambientale come veicolo e occasione da collegare alla rete delle ciclovie di carattere sovralocale per una nuova trama turistica radicata, dall'altra le opere infrastrutturali e gli interventi di messa in sicurezza idraulica come possibile contributo alla realizzazione degli itinerari.
Con l'introduzione dei temi ambientali legati alle *infrastrutture verdi urbane*[14],

◁ L'inversione grafica nella lettura dei tessuti urbani per la valutazione delle potenzialità innescate dalla messa a sistema dei vuoti in quattro proposte di Progetto Urbano Strategico.

Nelle 4 colonne di sinistra: Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Carpi e Formigine.

Nelle 4 colonne di destra: Sant'Ilario d'Enza, Fidenza, Collecchio, Andria e Molfetta.

Per ogni città la lettura degli spazi interstiziali è scandita da 4 fasi.
Da sinistra a destra:

1. Pieni e vuoti: la città costruita.

2. Vuoti e pieni: la città del suolo libero e le potenzialità degli spazi intermedi.

3. La nuova strategia di mobilità lenta e la trama di fruizione ciclo-pedonale diffusa.

4. L'integrazione possibile tra città, infrastruttura e campagna.

promossi a livello europeo, è possibile infatti immaginare che corsi d'acqua possano diventare l'ambiente ideale per convogliare percorsi ciclo-pedonali di medio e lungo tratto e che nelle trame del paesaggio possano emergere le possibilità di riconnessione di percorsi agricoli, di strade di campagna, di attraversamenti di terreni coltivati come occasioni di riscoperta dell'identità storica del contesto, possibilità di apprezzamento del rapporto fondativo tra paesaggi e prodotti.
Il terzo obiettivo, sullo sfondo di questo grande sforzo sistematico di elaborazione progettuale alla scala urbana nelle sue complessità, è quello di impostare e realizzare la *città delle persone 4.0* come rinnovamento dell'idea di città dell'uomo elaborata alcuni decenni fa da Adriano Olivetti nella stagione della *Quarta rivoluzione industriale*.
Nella transizione dalla città delle automobili che abbiamo ereditato alla città delle persone che vogliamo realizzare possiamo infatti impostare la *Smart City*, che le nuove tecnologie ci consentono già oggi di concretizzare, al servizio delle comunità.
12 azioni saranno poi utili ad elaborare una strategia di riorganizzazione delle relazioni urbane lente e definire una idea di città condivisa mettendo in campo le possibilità di una sua attuazione progressiva ed implementabile. Il *PUS* è quindi uno strumento di regia architettonica per l'attuazione di un disegno complessivo di città sostenibile ed intelligente:[15]

1. *Partecipazione dall'alto: una mobilitazione complessiva e una visione integrata.*
   Una discussione collettiva attraverso le scale (territorio, città, luoghi), i caratteri (storia, cultura, economia, socialità) le competenze (architettura e materie tecniche, scienze urbane, altre discipline).

2. *Una idea di città: il coagulo di una comunità progettante.*
   La messa in valore delle identità.
   La definizione di una immagine urbana unitaria (luoghi, attività culturali/ Festival, itinerari, prodotti). L'esplorazione di nuove iniziative (fondazioni, associazioni tematiche, nuove forme di musei, accoglienza e ristorazione) utili alla concretizzazione dell'idea di città e alla valorizzazione urbana delle politiche da intraprendere.

3. *La Smart city: lo scenario collettivo della città intelligente e sostenibile.*
   L'applicazione urbana delle tecnologie digitali nell'ottica di una *Smart City* al servizio delle persone e del vivere sociale.

4. *La scala territoriale: scenari ambientali e turistici per l'individuazione di un nuovo sistema nervoso del corpo urbano.*
   L'inquadramento nel paesaggio delle scelte strategiche alla scala urbana.



◁ Alcuni momenti di condivisione degli scenari progettuali immaginati per Parma, in occasione della mostra di *Parma Città Futura. Il progetto urbano strategico per una idea di città*, 2016.

5. *La potenza dei vuoti.*
   La messa a sistema dei parchi pubblici e dei paesaggi fragili.

6. *La scala urbana: il nuovo sistema nervoso nel tessuto per un assetto unitario verde delle relazioni lente.*
   All'interno della dimensione territoriale l'individuazione di un insieme di aree successive da collegare attraverso la città per definire un nuovo percorso ciclo-pedonale separato dalla viabilità carrabile.

7. *La scala dei luoghi: le aree di intervento come nodi del sistema nervoso nel tessuto urbano.*
   All'interno dell'assetto unitario verde la scelta dei luoghi su cui intervenire, da individuare per la loro capacità di essere sequenza e di attivare indotto sull'insediamento.

8. *La verifica: la sonda del progetto.*
   Il progetto architettonico come ricerca delle potenzialità dei luoghi e verifica della fattibilità di nuove forme attrattive di valorizzazione spaziale dell'idea di città prescelta.

9. *La trasmissione del progetto per una comprensibilità a tutti gli utenti della città: l'architettura per la città.* La prefigurazione architettonica come strumento di comprensione e condivisione della sfida collettiva.
   L'idea di città diventa scenario strategico da promuovere con la partecipazione.

10. *La Digital city: la strategia integrata delle infrastrutture digitali.*
    Il progetto urbano come sperimentazione della città della Quarta rivoluzione industriale lavorando in parallelo su due livelli: alla quota urbana progettando un sistema continuo di spazi e parchi pubblici per le persone che riportino la mobilità alla sua dimensione sociale, alla quota ipogea applicando le tecnologie innovative ponendo le basi per le *Smart Grid*, la mobilità urbana ripensata dalla futura rivoluzione della guida autonoma.

11. *Partecipazione dal basso: il programma della partecipazione.*
    Definire modi, tempi e soggetti.
    Attivare competenze (studi e progetti, riflessioni strategiche, tavoli tematici di discussione) e mobilitare la comunità (mostre, iniziative, concorsi).

12. *Realtà e progetto: monitoraggio della qualità della vita.*
    L'adozione del BES (Benessere Equo Sostenibile) per analizzare la situazione attuale e valutare gli effetti futuri del PUS.



▷ La presentazione alla popolazione di Formigine degli scenari progettuali elaborati durante la fase di studio didattico sviluppata all'interno dei Laboratori di Progettazione dell'Università degli Studi di Parma. Formigine, 15.07.2020.

18 applicazioni dimostrative

I 18 progetti dimostrativi[16] per un insieme connesso di aree di intervento, sviluppati dal 2014 al 2022, si pongono l'obiettivo di delineare una strategia di azione, coordinata con le politiche urbane in vigore, per rendere le città più attrattive, competitive e sostenibili. In tutti i casi di applicazione della metodologia l'approccio è quello del *Research by Design* perché la pianificazione del futuro della città non può basarsi su certezze di programma e si confronta con condizioni del contesto sempre variabili[17] e perché il progetto è il mezzo, anche nella progettazione urbana, con il quale l'architetto si pone un problema e sviluppa una soluzione in relazione ai luoghi, ai contesti e alle necessità.[18]

Nei 18 progetti dimostrativi la metodologia è stata impiegata principalmente per sviluppare scenari di trasformazione urbana da presentare, tramite materiali di facile comprensione, ai cittadini coinvolti e alle Pubbliche Amministrazioni, agli Enti e agli *stakeholder* interessati.

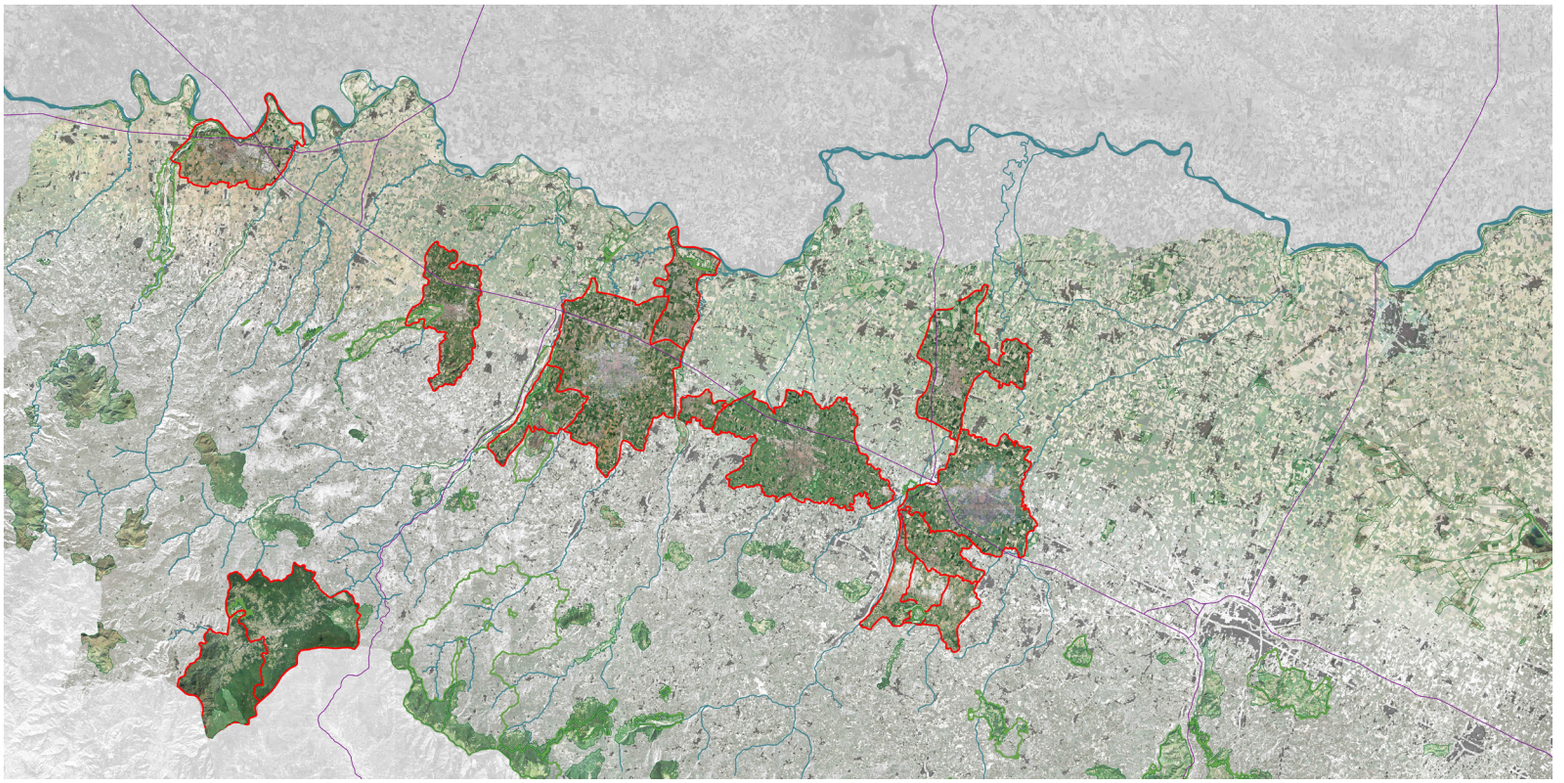
La prima sperimentazione progettuale è stata avviata nel 2014 con *Parma Città Futura*, un percorso di studio progettuale alla scala urbana sulle potenzialità di rigenerazione della città di Parma (circa 200.000 abitanti), con l'obiettivo di consegnare alla comunità uno scenario di trasformazione possibile in vista delle scadenze amministrative del 2017. Dopo tre anni di lavoro didattico e uno di affinamento attraverso un gruppo di ricerca dedicato, il percorso collettivo di *Parma Città Futura* ha prodotto un lavoro progettuale che ridisegna la fascia compresa tra centro storico e la prima periferia dove un tempo c'erano le fortificazioni farnesiane e oggi sono i viali di circonvallazione, per realizzare il parco lineare delle mura e immaginare il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico artistico oggi compromesso. La razionalizzazione e la messa a norma della viabilità esistente che oggi occupa in maniera pervasiva e molto poco efficiente tutto il sedime libero aprirebbe la possibilità di recuperare una grande quantità di suolo pubblico da ripensare in un unico disegno attuabile per stralci successivi. Questa operazione consentirebbe anche di connettere attraverso percorsi protetti e piazze attraversanti il nucleo centrale, grazie al suo nuovo anello verde, con i parchi urbani che lo circondano e, attraverso di loro, incentivare la mobilità lenta da tutti i quartieri attraverso gli spazi e il verde pubblico ricollegati tra loro secondo una disegno unitario, alternativo alla viabilità attuale.

Recentemente, nel 2021, una seconda occasione di verifica e ampliamento delle proposte progettuali per i luoghi a vocazione collettiva di Parma ha trovato attuazione del progetto *Parma città d'oro*. Lo scenario strategico immaginato con *Parma Città Futura*, che collega la scala territoriale a quella urbana, le infrastrutture e il paesaggio, le periferie e il centro in una visione integrata, è stato ulteriormente sviluppato tramite la prefigurazione di nuovi nodi progettuali e presentato alla città in una mostra che ha permesso di attivare un doppio sistema di partecipazione: dall'alto e dal basso, che ha coinvolto esperti e cittadini lanciando l'impegno alla sfida collettiva di aprire una discussione pubblica sulla città futura.[19]



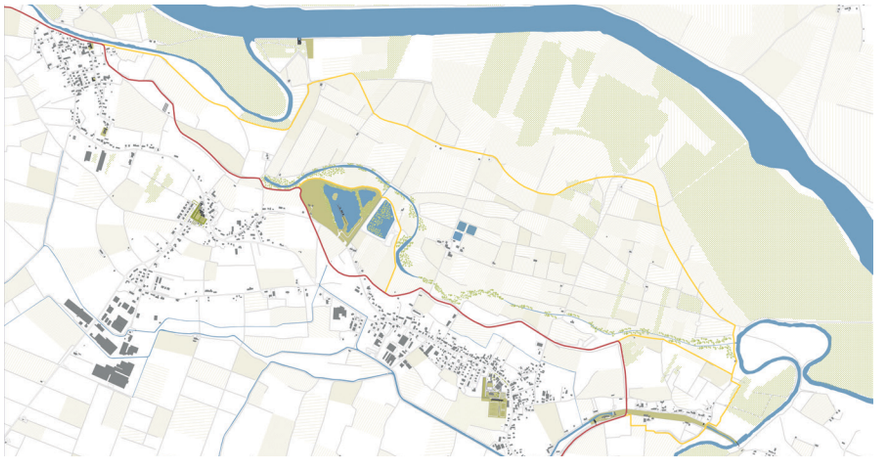
◁ Il masterplan di Parma città d'oro, 2021.

Come occasione di verifica applicata, la metodologia del PUS ha elaborato negli anni successivi numerose altre prefigurazioni per svariati centri urbani dell'Emilia occidentale e della Puglia.
Tra le applicazioni della metodologia del *PUS* vengono di seguito riportati alcuni casi studio che hanno prodotto già dei risultati concreti nonostante il processo progettuale sia ancora in fase di completamento.
Gli scenari immaginati attraverso il *PUS* hanno prodotto i primi esiti concreti a Sorbolo[20] dove è stato consegnato all'Amministrazione comunale un *masterplan* per un nuovo sistema di spazi pubblici e di architetture dal significato collettivo per la promozione di corretti stili di vita. Questa visione strategica complessiva, fatta di parti attuabili nel tempo, ha visto l'adozione, da parte dell'Amministrazione, della soluzione per la rigenerazione dell'area della stazione che la Regione Emilia-Romagna, con RFI, ha sposato e sta perfezionando a livello progettuale. Uno dei principali problemi di Sorbolo è infatti l'attuale nodo viabilistico tra la città e il quartiere Venezia in corrispondenza del passaggio a livello su via Mantova, adiacente la stazione. Oltre a risolvere un tangibile problema urbano, la proposta prefigurata tramite il *PUS* dimostra un vantaggio economico, risultando notevolmente più contenuta nei costi rispetto all'intervento, inizialmente previsto dai soggetti pubblici coinvolti, che prevedeva uno svincolo viabilistico prima del centro urbano e l'apertura di una



▷ Ortofoto dell'Emilia occidentale con l'individuazione dei corsi d'acqua, dei parchi, delle riserve naturali, delle infrastrutture ferroviarie e dei territori comunali oggetto di studio nei casi di proposta della metodologia del PUS: Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Fidenza, Sant'Ilario d'Enza, Collecchio, Borgo Val di Taro, Sorbolo, Mezzani, Albareto, Carpi, Formigine, Sassuolo, Fiorano Modenese e Maranello.





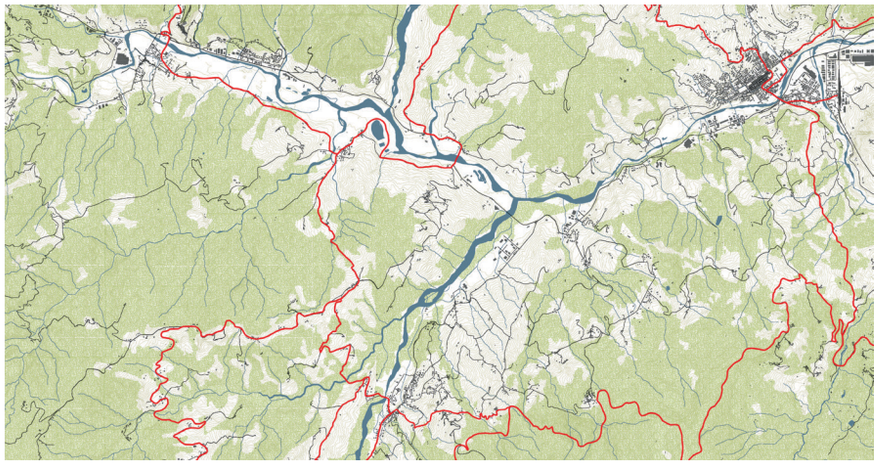
◁ Il sistema delle aree di *Sorbolo Educity*, 2017.

▷ Il masterplan per le aree di terra e di acqua dei *Paesaggi della golena del Po* a Mezzani.

tangenziale a sud, come intervento utile a chiudere il passaggio a livello e a rimuovere il semaforo. Tale scelta separerebbe in maniera definitiva il quartiere Venezia dalla città, non solo disincentivando l'attività motoria e i corretti stili di vita, ma anche la semplice e fondamentale possibilità di attivare un senso di comunità nella popolazione. La stazione ferroviaria potrà diventare, grazie alla soluzione immaginata dal *PUS*, un crocevia fondamentale del nuovo assetto delle relazioni urbane, andando a disegnare una riconnessione viabilistica che immagina un sottopasso carrabile e due collegamenti lenti, con piste ciclo-pedonali e percorsi a piedi che sostituiscono l'attuale semaforo con passaggio a livello e ricongiungono il quartiere Venezia al centro urbano risolvendo la forte concentrazione di traffico passante. Questa proposta, che prefigura anche una nuova stazione con una piazza pedonale alberata antistante la caffetteria, è stata finalizzata dall'impegno congiunto di Comune, Ferrovie e Regione ed è in corso di progettazione. Questo risultato costituisce un momento di riflessione sull'importanza del dialogo tra le varie discipline e sul fondamentale confronto con gli Enti per la definizione di scenari strategici condivisi.

La metodologia del *PUS* è stata successivamente utilizzata come strumento per esplorare alcuni scenari che potessero valorizzare i diversi *Paesaggi del fiume Po* a Mezzani[21], renderli ospitali e accessibili, immaginarli parte di un sistema rivierasco facilmente collegato con le infrastrutture e capace di attrarre turismo da tutta Europa. Il percorso è stato scandito da una serie di incontri intermedi che hanno consentito di verificare le scelte progettuali esplorate dalla didattica e in seguito sviluppate dalla ricerca.

Parallelamente al contributo di alcuni docenti dell'Unità di Architettura di Parma, infatti, sono stati chiamati vari soggetti istituzionali: Autorità di bacino del fiume Po, AIPO - Agenzia Interregionale per il fiume Po, Ente Parchi del Ducato oltre al Comune di Mezzani. L'insieme di queste iniziative hanno avuto un ruolo importante nel delineare una strategia di relazione e integrazione con il territorio circostante, soprattutto con la *Educity* immaginata per vicino centro di Sorbolo. In questo contesto il *PUS* ha dimostrato la sua utilità e ha ribadito



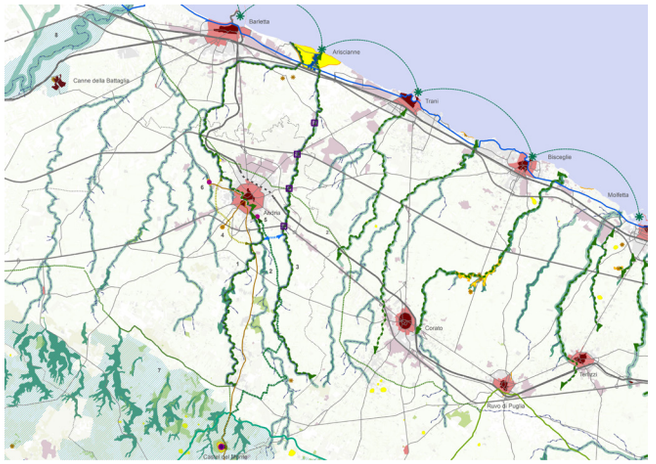
▷ La scala dei luoghi dell'Alta Val Taro per *Albareto Urban Act*.

l'importanza del confronto con gli enti per la verifica di scelte progettuali attuabili all'interno delle aree allagabili. Questi momenti di riflessione hanno permesso di riunire intorno ad un unico tavolo i vari soggetti coinvolti per esplorare soluzioni e dare risposte concrete su temi importanti per il rilancio del territorio e una valorizzazione in chiave turistica del patrimonio naturalistico del tratto mediano del fiume Po.

Ad Albareto invece, i progetti elaborati tra il 2019 e il 2020 sono stati la base per accedere a bandi regionali per la rigenerazione urbana che hanno visto il finanziamento per la sistemazione di spazi a servizio della comunità montana. Dopo due anni di processo è stata presentata una indagine meta-progettuale sul paesaggio con il contributo di fotografie d'autore messe a disposizione alla Pubblica Amministrazione per promuovere il turismo e il *PUS* vero e proprio come attuazione praticabile di una idea di città finalizzata alla promozione dei Paesaggi del Fungo Porcino IGP dell'Alta Valle del Taro. A questo lavoro è stata affiancata una strategia urbana di rigenerazione strategica del nucleo urbano principale e del territorio che ripensa alcune strutture esistenti in un sistema di architetture coordinate per migliorare l'offerta turistica e di stimolare le occasioni di visita.

A Carpi invece, centro di 72.000 abitanti vicino a Modena, è stata applicata la metodologia del *PUS* per la rigenerazione infrastrutturale, ciclo-pedonale e ambientale delle aree ferroviarie. Il progetto ragiona sulle potenzialità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria creando una rete di rapporti tra spazi verdi e luoghi marginali, trasformando il problema del limite in un'occasione di dialogo tra città e territorio. In questo caso il *PUS* ha quindi fornito una visione strategica che è stata adottata dal Comune come base per l'elaborazione di scenari di rigenerazione urbana e sistemazione della mobilità lungo l'asse della ferrovia.

Sempre nell'ambito modenese, a Formigine, città di 35.000 abitanti vicino a Modena, tra il 2019 e il 2020 ha preso forma un percorso, sovrapposto alla stesura del nuovo PUG, che ha portato alla modifica di alcuni ambiti del piano stesso. Modifiche che sono state assunte dall'Amministrazione per il



miglioramento del sistema degli spazi pubblici, dei parchi urbani e delle frazioni con il capoluogo attraverso percorsi capaci di facilitare la mobilità sostenibile e uno stile di vita sano. Queste progettualità si sono recentemente intrecciate con gli scenari sviluppati per i centri di Sassuolo, Fiorano Modenese e Maranello con l'intento di sviluppare un progetto di condivisione delle strategie di territorio per un *Parco Agricolo del Distretto Ceramico*.

Un ulteriore riconoscimento di valore della ricerca condotta in questi anni è l'assunzione, con delibera di Giunta nel luglio 2019, della metodologia del *PUS* da parte del Comune di Molfetta (città in Puglia di 59.000 abitanti) come base di lavoro per il Piano Urbanistico Generale.

La metodologia di lavoro e gli scenari sviluppati e consegnati all'Amministrazione di Molfetta sono stati elaborati, tra il 2017 e il 2018, all'interno dell'offerta di Master sulla rigenerazione urbana organizzati dalla School of Management dell'Università LUM Jean Monnet all'interno di un Corso di Alta Formazione di 80 ore con la metodologia *Learning by doing*[22], rivolto ai dipendenti delle Pubbliche Amministrazioni pugliesi che sono stati chiamati ad elaborare scenari strategici per le loro città. Il corso si è posto l'obiettivo di formare professionalmente gli iscritti attraverso un loro coinvolgimento nella definizione della struttura di un documento finale capace di interpretare il programma degli interventi da verificare sul campo. Grazie all'*Urban Strategic Design LAB*, proposto in questa sede, l'Università LUM ha anche consegnato alla città di Andria un *Programma di Progetto Urbano Strategico* da sviluppare in futuro e, alla Regione Puglia, un *Disciplinare di indirizzo per la rigenerazione urbana* da applicare nelle politiche che potranno essere messe in campo sul tema.

I lavori prodotti in quest'edizione dell'*Urban Strategic Design LAB* sono stati presentati e discussi il 27 giugno 2018 in un convegno organizzato a Bari, nella sede della Regione Puglia, con la partecipazione dell'assessore all'urbanistica, degli amministratori di Andria, con i promotori di INPS ed i rappresentanti delle Soprintendenze.

La ricerca ha evidenziato, in tutti i casi presi in esame oltre a quelli qui brevemente citati, la mancanza di uno strumento strategico capace di mettere a sistema, attraverso il progetto, gli spazi vuoti della città all'interno di uno apparato complesso di prospettive urbane.

Nei contesti esplorati gli scenari immaginati attraverso la metodologia del *PUS* hanno prodotto esiti concreti, come a Sorbolo dove, all'interno dello scenario di rigenerazione complessivo proposto, l'Amministrazione ha assunto la soluzione infrastrutturale della stazione ferroviaria che consentirà a breve di ricucire due parti di città oggi separate dai binari.

Anche se i progetti e gli scenari adottati sono ancora in fase di attuazione o completamento, con esiti che andranno verificati attraverso opportuni strumenti di monitoraggio, il *PUS* ha comunque dimostrato la sua utilità come strumento di lavoro condiviso per elaborare gli indirizzi integrati di intervento per la città e ha riaffermato la necessità che l'architettura guidi le strategie per la rigenerazione urbana.

◁ Il sistema insediativo, il sistema dei geositi, il sistema delle connessioni ambientali e il sistema infrastrutturale delle *Terre di Bar*i tra le città costiere di Molfetta, Giovinazzo, Bisceglie, Trani, Barletta e gli insediamenti del primo entroterra pugliese di Andria, Corato, Bitonto. Il territorio è stato oggetto di studio all'interno dell'*Urban Strategic Design LAB* promosso School of Management dell'Università LUM Jean Monnet.

[1] Costi Dario, *Parma Città Futura. Volume I. Il progetto urbano strategico per una idea di città*, Collana Strumenti n°5, MUP Editore, Parma 2016.
[2] La vicenda è brevemente documentata in Costi Dario, *Per un laboratorio permanente di progettazione urbana strategica*, in "Domus", n°1007, novembre 2016, pp.16-19 e nella versione per "Domus Greater China", n°117, aprile 2017, pp.32-35.
[3] Costi Dario, (a cura di), *Parma Città Futura. Volume II. Il libro bianco*, Collana Strumenti n°6, MUP Editore, Parma, 2017.
[4] Costi Dario, *Sorbolo Edu City. Il Progetto Urbano Strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita*, Collana Strumenti, n°8, MUP Editore, Parma, 2018.
[5] Costi Dario, *Lungo l'argine maestro, Il Progetto Urbano Strategico per I paesaggi della golena del Po a Mezzani*, Collana Strumenti, n°9, MUP Editore, Parma, 2018.
[6] Costi Dario, *Albareto Urban Act. Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro*, Collana Strumenti, n°10, MUP Editore, Parma, 2020.
[7] Costi Dario, *Oltreferrovia. Il Progetto Urbano Strategico di ricucitura del sistema dei luoghi tra la città e la campagna lungo una nuova infrastruttura verde per la mobilità lenta*, Collana Strumenti, n°12, MUP Editore, Parma, 2023 (in corso di pubblicazione).
[8] Costi Dario, (a cura di), *San Leonardo Cuore della Città. Il Progetto Urbano Strategico per la ricucitura degli spazi pubblici tra le parrocchie, le scuole e i parchi*, Collana Strumenti, n°11, MUP Editore, Parma 2022.
[9] Su questi temi si veda il paragrafo *Piccolo promemoria: come si fa un Progetto Urbano Strategico?*, in Costi Dario, *Albareto Urban Act. Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro*, Collana Strumenti, n°10, MUP Editore, Parma, 2020, pp.6-7.
[10] Costi Dario, Magri Francesca, Mambriani Carlo (a cura di), *Parma Città d'Oro. Scenari da condividere tra Storia e Progetto*, LetteraVentidue, Siracusa 2021.
[11] La descrizione della metodologia è un estratto di Costi Dario, Fanfoni Andrea, Ortolan Emanuele, *Il Progetto Urbano Strategico per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze*, ASUR - Archivio Studi Urbani e Regionali, n°135, 2023, Franco Angeli.
[12] Tramite la Legge n°24 del 2017, la Regione Emilia-Romagna modifica gli strumenti di pianificazione previgenti e punta all'aumento della vivibilità delle realtà urbane, mediante opere di riqualificazione urbana e ambientale.
[13] Prima di dotarsi di una Legge sulla rigenerazione urbana (LR 21 del 2008), la Regione Puglia, attraverso la LR 20 del 2001, ha finanziato "programmi integrati mirati alla riqualificazione dei tessuti urbanistico-edilizi". Nei successivi anni Duemila, la Regione ha continuato a porre al centro dei propri programmi d'intervento la città e le aree urbane più marginali e degradate con l'introduzione dei Programmi Integrati di Riqualificazioni delle Periferie (PIRP).
[14] ASvis, *Infrastrutture verdi urbane e periurbane*, Position Paper, Gruppo di lavoro sul Goal 11, 2022.
[15] La definizione delle azioni, così come degli obiettivi della metodologia è opera di Dario Costi. Per approfondimenti sulla metodologia del Progetto Urbano Strategico si veda Costi Dario, *Manuale di Progetto Urbano Strategico. Per la Smart (e Wise) City*, LetteraVentidue, Siracusa, 2023 e nella versione inglese *Manual of Urban Strategic Design*, Springer, Berlino, 2023 (in corso di pubblicazione).
[16] Oltre agli esiti documentati sulle pubblicazioni precedentemente menzionate è possibile leggere una breve descrizione di ciascun progetto nella sezione "STRUMENTI" al termine di questa tesi.
[17] Roggema Rob, *Research by Design: Proposition for a Methodological Approach*, MDPI Urban Sci, 2017.
[18] Thomsen Matte Ramsgaard, Tamke Martin, *Narratives of Making: Thinking practice led research in architecture*, in "Communicating (by) Design", pp.1-8, Bruxelles, 2009.
[19] Costi Dario, Carpi Giorgia, Fanfoni Andrea, Ortolan Emanuele, *A model of innovative participation in urban regeneration processes of venues born from a collective vocation. Parma città d'oro experience*, in "Innovative Public Participation Practices for Sustainable Urban Regeneration", Urban Sustainability series, Springer, 2023 (in corso di pubblicazione).
[20] Costi Dario, Ortolan Emanuele, *Sorbolo Edu City. I lavori in corso del primo Progetto Urbano Strategico partecipato*, in "Quarry and Construction", n°2, PEI, Parma, 2019.
[21] Costi Dario, Ortolan Emanuele, *Mezzani: paesaggi e progetti lungo l'argine maestro. Il Progetto Urbano Strategico condiviso per esplorare gli scenari di sviluppo e valorizzazione turistica della golena del Po attraverso l'architettura*, in "Quarry and Construction", n°3, PEI, Parma, 2019.
[22] Il *learning by doing*, letteralmente "apprendere dal fare" è una metodologia didattica teorizzata dal filosofo e pedagogista John Dewey, che considera l'esperienza come fattore abilitante dell'apprendimento del singolo. Si veda Dewey John, *Democracy and Education. An introduction to the philosophy of education*, The Macmillan Company, 1916.

La dimensione internazionale

Il confronto tra l'approccio delle città medie sostenibili in Europa e la metodologia del Progetto Urbano Strategico

Ambito di svolgimento della ricerca sul contesto europeo

Nel biennio 2020-2021, il *Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB* è stato coinvolto in un progetto dal titolo "*Il Community Regeneration Masterplan. Strategie, linee guida e buone pratiche per la smart regeneration e la produzione di social innovation in comunità sostenibili e resilienti*"[1].

L'intero lavoro svolto all'interno del *Laboratorio* e richiamato in questa ricerca soltanto in alcune sue parti, è stato realizzato nell'ambito del programma "*AREA V – Partecipare alla governance europea e globale e cooperare per lo sviluppo sostenibile. Progetti per una nuova Pubblica Amministrazione. Raccolta di idee per orientare il cambiamento delle Amministrazioni Pubbliche*"[2] promosso e co-finanziato da SNA – Scuola Nazionale dell'Amministrazione[3].

La Scuola Nazionale dell'Amministrazione – SNA è un'istituzione di selezione, reclutamento e formazione professionale dei dirigenti e funzionari della pubblica amministrazione italiana dipendente funzionalmente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Lo scopo principale è curare, con il supporto di attività di analisi e di ricerca, la formazione post-laurea di eccellenza per i dipendenti pubblici.

L'esito finale delle iniziative svolte all'interno del *Laboratorio*, in accordo con SNA, è la redazione di un Atlante Europeo delle città sostenibili e l'individuazione di linee guida per la rigenerazione urbana delle città italiane.[4]

Le linee guida che definiscono il modello del *Community Regeneration Masterplan*[5] costituiscono la sintesi operativa del lavoro di ricerca svolto grazie all'analisi e al confronto con le 30 città europee selezionate dai più importanti *ranking* e *rating* internazionali.

La loro finalità è quella di mettere a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni italiane un documento di sintesi, che consenta loro di definire obiettivi e modalità di sviluppo di un processo di rigenerazione urbana strategica nell'ampiezza massima delle sue potenzialità.

In particolare, l'obiettivo è stato quello di definire una strumentazione a

supporto del governo partecipato delle comunità in grado di guidare i decisori nella definizione delle strategie di attivazione dei processi di rigenerazione quali attivatori di processi trasformativi e di azioni di *social innovation* in grado di massimizzarne il livello di sostenibilità e resilienza.
La ricerca si articola sulle 5 dimensioni della sostenibilità (istituzionale, sociale, economica, ambientale, disegno urbano) e si sofferma sulle questioni più puntualmente praticabili da parte degli enti locali, lavorando su due livelli collegati: quello della precisazione delle logiche di intervento attraverso il chiarimento degli obiettivi e delle strategie e quello degli strumenti specifici che consentono una possibile concretizzazione immediatamente attuabile.
Nello specifico, il processo di ricerca è stato articolato in quattro fasi d'indagine.[6]
In primo luogo è stata condotta un'analisi documentale della letteratura scientifica e dei *ranking* e *rating* che a livello internazionale premiano le città virtuose rispetto agli aspetti oggetto dello studio.
Nella seconda fase si è elaborato un *multiple case study* adottando l'approccio della minimizzazione delle differenze per garantire il massimo livello di omogeneità rispetto ai parametri di interesse. In base ai risultati di questa seconda fase si è effettuato un processo di codifica dei driver a supporto delle strategie e dei processi di *Community Regeneration* definendo 5 dimensioni, 13 aspetti e 57 indicatori (KPI). Nella terza fase, i 57 KPI individuati sono stati ulteriormente validati attraverso un confronto con i tre set di indicatori di riferimento nella definizione delle politiche, delle strategie e delle azioni di sviluppo sostenibile e resiliente (i *Sustainable Development Goals* dell'ONU[7], i *Principles on Urban Policy* dell'OECD[8], le *Nature-Based Solutions* della Commissione Europea[9]).
La robustezza e la generalizzabilità del *framework* è stata testata introducendo il criterio di massimizzazione delle differenze tra i casi scegliendo i seguenti elementi di eterogeneità: la nazione di appartenenza, la dimensione del contesto urbano, la dimensione iniziale della strategia di rigenerazione.
Per raggiungere tali obiettivi, nella quarta fase, è stato elaborato un questionario per la valutazione dei *driver* individuati che è stato inviato alle città selezionate.
La fase che interessa la ricerca qui presentata è la prima, quella di analisi documentale dei *ranking* e *rating* che ha successivamente condotto alla selezione delle 30 città che compongono l'Atlante europeo della rigenerazione sostenibile.
Il campione di 30 città medie europee, sostenibili e virtuose, che per dimensioni e caratteristiche sono comparabili alle città emiliane, ha messo in evidenza una serie di *best practices* europee nel campo della rigenerazione urbana sostenibile e della partecipazione.
Le progettualità realizzate all'interno di questi contesti sono state quindi studiate e approfondite per essere messe a confronto con gli obiettivi e le azioni previste dalla metodologia del *Progetto Urbano Strategico* evidenziando, attraverso una sintesi interpretativa delle coerenze e delle corrispondenze, come questo possa rappresentare il possibile telaio di attuazione delle politiche di *Smart City* per la città media italiana.







▷ I tre set di indicatori di riferimento, nella definizione delle politiche, delle strategie e delle azioni di sviluppo sostenibile e resiliente, utilizzati per il confronto con le 5 dimensioni della sostenibilità individuate (istituzionale, sociale, economica, ambientale, disegno urbano).

In alto gli *OECD Principles on Urban Policy*.

Al centro le *Nature-Based Solutions* della Commissione Europea.

In basso i *Sustainable Development Goals* dell'ONU.



Dall'analisi dei ranking alla selezione delle 30 città

È dimostrato che le città più "intelligenti" possono valere fino a dieci punti di PIL all'anno sotto forma di recuperi di efficienza in settori quali l'edilizia, la mobilità e la salute.[10] Per questo alcuni progetti di ricerca hanno cercato di misurare l'intelligenza o *smartness* delle città, stilando vere e proprie classifiche chiamate anche *ranking* oppure *rating*.

Per individuare il campione di città attraverso il quale valutare il livello di sostenibilità dei progetti di rigenerazione urbana è stata compiuta un'analisi di 20 *ranking*, *rating* e premi di valutazione del livello della *smartness* urbana dal contesto internazionale (10), europeo (5), italiano (4) e della Regione Emilia-Romagna (1).[11]

Lo studio dei *ranking*, dei sistemi di *rating* e dei premi ha messo in evidenza una notevole eterogeneità delle classifiche che premiano le città virtuose sotto diversi aspetti: lo scopo e i destinatari della classifica, i parametri di valutazione definiti dalle dimensioni e dagli indici di analisi, le dimensioni dei contesti urbani di riferimento, i criteri di assegnazione dei punteggi (quantitativi oppure qualitativi).Dallo studio dei 10 *ranking* alla scala internazionale emerge infatti come il campione delle città valutate sia ristretto ai grandi centri urbani (megalopoli, metropoli o capitali di stato) trascurando i centri minori con meno di 500.000 abitanti.

Per quanto riguarda la finalità delle classifiche è stata rilevata una grande differenza tra i *ranking* promossi da istituzioni private (9 su 10) e quelli promossi da enti pubblici non governativi (1 su 10). Nel caso in cui il *ranking* sia stato promosso o finanziato da enti privati (soprattutto del settore finanziario) emerge una forte enfasi sulla componente economica associata alla qualità della vita (*Cities of Opportunity*[12]) che andrebbe a migliorare la posizione nella competizione di città o ad indirizzare la scelta di possibili investitori di capitali.

Dall'analisi emerge, ad esempio, la capacità delle città di attrarre persone, capitali, imprese, talenti e visitatori (*GPCI – Global Power City Index*[13], *Hotspot – Benchmarking Global City Competitiveness*[14]) incentrando il focus sull'importanza economica, sulla potenza, sulla prosperità e sulla competitività tra le città (*IESE - City in Motion Index*[15]).

In 2 casi analizzati la classifica è finalizzata ad orientare gli investimenti di capitali delle grandi aziende rilevando le città più performanti da questo punto di vista (*Global Cities Index*[16]) o a definire le strategie aziendali delle imprese che hanno lavoratori all'estero fornendo informazioni obbiettive per l'assegnazione dei premi di compensazione dei dipendenti in mobilità (*Mercer – Quality of Living Index*[17]). In altri casi viene valutata la strategia *smart* fornendo una panoramica globale di azioni di *Smart City* ed esempi di cosa realmente le città stanno facendo per raggiungere questo obbiettivo offrendo consigli su come sviluppare o migliorare il loro approccio (*SCSI – Smart City Strategy Index*[18]), oppure è stato valutato il livello di digitalizzazione monitorando l'effettivo sviluppo delle città digitali (*IMD – Smart City Index*[19]).

In soli due casi emergono i temi della sostenibilità urbana.

◁ Le copertine di 9 dei report relativi al sistema di ranking internazionale analizzato: *Cities of Opportunity, Global Power City Index, Benchmarking Global City Competitiveness, City in Motion Index, Global Cities Index, Quality of Living Index, Smart City Strategy Index, Smart City Index, City Prosperity Index*.

Il *ranking* delle Nazioni Unite (*CPI – City Prosperity Index*[20]) valuta, infatti, la prosperità e i modelli sostenibili nel mondo permettendo alle città di valutare e monitorare i progressi compiuti verso l'attuazione dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e della *Nuova Agenda Urbana*.
Dalla classifica stilata dal periodico *Monocle* (*Quality of Life Survey*[21]) emergono invece parametri di valutazione qualitativi come la qualità dell'architettura e del trasporto pubblico, la tolleranza, le questioni ambientali, l'accesso alla natura, la progettazione urbana e gli sviluppi politici proattivi.
Lo studio dei 5 *ranking* alla scala europea (3 classifiche e 2 premi) ha mostrato invece risultati molto diversi rispetto a quelli alla scala globale.
È infatti emerso come i premi continentali valutino città di dimensioni molto differenti tra loro con un ventaglio che va dalla scala della metropoli a quello della città di 20.000 abitanti. I *ranking* analizzati provengono da istituzioni molto eterogenee e con finalità altrettanto differenti e solo due sono finanziati da istituti privati.
Il primo (*Dynamic Cities*[22]) è finalizzato ad orientare i capitali economici e valuta la potenzialità di un investimento immobiliare a lungo termine grazie all'indicizzazione dell'alto potenziale di crescita di una città, mentre il secondo (*European Green City Index*[23]) misura le prestazioni ambientali di 30 grandi città europee con l'obiettivo di offrire uno strumento per migliorare la comprensione e le capacità decisionali di tutti coloro che sono interessati alla salvaguardia ambientale, dai singoli cittadini fino ai principali responsabili delle politiche urbane.



△ Le copertine dei report dei ranking europei *Dynamic Cities, European Green City Index, European Smart City Index*.

▷ I 20 sistemi di *ranking* e *rating* nazionali e internazionali analizzati e i loro enti o società promotrici.

SCALA	SISTEMI DI RANKING	PROMOTORI
1. Internazionale	Cities of Opportunity	Price Waterhouse Cooper
	Global Cities Index	AT Kearney
	CPI – City Prosperity Index	UN-Habitat (United Nations)
	GPCI – Global Power City Index	Mori Memorial Foundation
	Hotspot – Benchmarking Global City Competitiveness	EIU – Economist Intelligence Unit
	IESE City in Motion Index	Center for Globalization & Strategies
	IMD Smart City Index	IMD World Competitive Center
	Mercer Quality of Living Index	Marsh & McLennan Companies
	Quality of Life Survey	Monocle Magazine
	SCSI – Smart City Strategy Index	Roland Berger GmbH
2. Europea	Dynamic Cities	Savills Investment Management
	European Green City Index	The Economist Intelligence Unit +Siemens
	European Smart City Index	Vienna University of Technology
	EGCA – European Green Capital Award	UE – Unione Europea
	EGLA – European Green Leaf Award	UE – Unione Europea
3. Italiana	ICity Rank (ex ICity Rate)	FPA e ANCI
	Smart City Index	EY (in precedenza Between)
	Qualità della vita	Il Sole 24 Ore
	BES – Benessere Equo Sostenibilie	ISTAT
4. Regionale	SmartER Race	Regione Emilia-Romagna

Uno solo dei *ranking* europei, e unico caso nei 20 *ranking* studiati, è stato stilato da un istituto universitario e di ricerca (*European Smart City Index*[24]). Questa classifica, che ha preso in analisi un campione di città europee di medie dimensioni fino ai 500.000 abitanti, fornisce una chiara e completa indicazione quantitativa del livello di *smartness* secondo sei dimensioni (*smart governance*, *smart living*, *smart people*, *smart mobility*, *smart economy*, *smart environment*) e attraverso un approccio integrato, valutando il livello di innovazione e sostenibilità dello sviluppo urbano.

Gli ultimi due casi di analisi sono invece due premiazioni che valutano la strategia di sviluppo sostenibile (prevalentemente ambientale) promosse dalla Commissione europea.

Il primo (*EGCA – European Green Capital Award*[25]) è un premio per le città che stanno adottando un comportamento innovativo ed esemplare nei confronti della sostenibilità ambientale e nelle iniziative *green*.

La premiazione è aperta a tutte quelle città europee con più di 100.000 abitanti che si trovano all'interno dei Paesi membri dell'Unione.

Le città per puntare al premio devono soddisfare i seguenti parametri: devono avere obiettivi ambiziosi in tema di sviluppo sostenibile, devono aver raggiunto elevati standard ambientali e devono essere prese come modello di ispirazione per le altre città europee.

Il secondo (*EGLA – European Green Leaf Award*[26]) riguarda le città con un numero di abitanti compreso tra i 20.000 e i 100.000, che hanno dimostrato un impegno sui temi della conservazione ambientale, con particolare attenzione alla creazione di posti di lavoro e alla *green economy*.

A livello nazionale sono stati invece analizzati 3 *ranking* e 1 rapporto (che non fornisce una classifica) dove sono state valutati i livelli di sviluppo sostenibile delle città italiane senza distinzioni di dimensioni e di popolazione urbana. Dai 4 strumenti (2 di promozione privata e 2 di promozione pubblica) emerge un'attenzione per la valutazione quantitativa dei livelli di sostenibilità delle città seppure con qualche differenza. Il primo *ranking* (*ICity Rank*[27]) è la classifica della città italiane, elaborata ogni anno da *Forum PA*, che ne misura la capacità di adattamento e di intelligenza nel percorso verso città più dinamiche, più funzionali, più ecologiche, più vivibili, più gestibili, più innovative e più capaci di promuovere uno sviluppo sostenibile reagendo ai cambiamenti in atto attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie. Il secondo (*Smart City Index*[28]), di promozione privata, è un *ranking* di valutazione delle città intelligenti che si propone di misurare il livello di *smartness* dei 109 comuni capoluogo di provincia definiti "primari" dall'ISTAT prendendo in considerazione quattro driver: sostenibilità, resilienza, accessibilità e inclusività. Il terzo è la classifica annuale del periodico Il Sole 24 Ore (*Qualità della vita*[29]) dove le provincie d'Italia vengono giudicate attraverso sei parametri: ricchezza e consumi, affari e lavoro, ambiente e servizi, demografia e società, giustizia e sicurezza, cultura e tempo libero.

È stato inoltre studiato il rapporto BES (*Benessere Equo Solidale*[30]) che è uno strumento che l'Istat offre affinché le scelte collettive e individuali, nazionali e

△ I loghi relativi ai sistemi di premiazione europei European Green Capital e European Green Leaf.







▽ Il sole 24 Ore, la pagina relativa all'annuale classifica sulla qualità della vita stilata per i capoluoghi di provincia italiani per le annate 2020, 2021 e 2022.

territoriali siano il più possibile orientate alla promozione del benessere nelle sue molteplici dimensioni. Il rapporto fornisce un'analisi dei dati sulla qualità della vita, sia a livello nazionale che a livello regionale.
La ricerca prende poi in analisi anche una classifica di valutazione del livello di sostenibilità alla scala regionale.
Nello specifico è stato studiato l'indice *SmartER* della Regione Emilia-Romagna (*SmartER Race*[31]) che ha l'obiettivo di misurare e capire per ogni comune dell'Emilia-Romagna chi, come e cosa influenza l'innovazione di un territorio. L'indice *SmartER* è elaborato sulla base di 132 indicatori, allo scopo di valutare le strategie e le azioni di tutto il territorio indirizzate all'obiettivo di coniugare innovazione tecnologica con sostenibilità ambientale e collaborazione civica.
Sulla base di questa analisi in quattro livelli è stato stilato un quadro di sintesi che ha fatto emergere 183 indici e 1469 indicatori divisi in sei dimensioni: economia, coesione sociale e servizi, *governance*, mobilità, ambiente e qualità della vita.
Questa suddivisione in sei dimensioni ha permesso di portare alla luce alcuni punti di forza e limiti strutturali della metodologia del *ranking*. Se è vero che, grazie al sistema dei *ranking*, è possibile individuare esempi virtuosi di città in tutto il mondo, è altresì utile capire e discernere quali di questi valutino effettivamente la qualità dei progetti di rigenerazione urbana sostenibile dal punto di vista quantitativo, ma soprattutto dal punto di vista qualitativo mettendo insieme le 5 dimensioni di sostenibilità individuate dalla ricerca.
La ricerca prende perciò in considerazione un campione di 30 città, collocate ai primi posti delle classifiche, mantenendo un criterio di eterogeneità secondo la collocazione geografica di appartenenza, la dimensione del contesto urbano e la dimensione iniziale della strategia di rigenerazione. Le 30 città analizzate sono state suddivise secondo la seguente catalogazione e analizzate nei capitoli successivi secondo le 5 dimensioni della sostenibilità: tra i 20.000 e i 74.999 abitanti (3 città), tra i 75.000 e i 99.000 abitanti (7 città), tra i 100.000 e i 199.999 abitanti (15 città), tra i 200.000 e i 500.000 abitanti (5 città).
Per individuare il campione di 30 città, all'interno del quale verificare la presenza e l'effettiva consistenza di pratiche per la promozione della sostenibilità del progetto urbano, istituzionale, sociale, economica e ambientale la ricerca delimita il campo di studio alle sole città europee che rispondono a 4 criteri di selezione di seguito illustrati: inclusione in sistemi di *ranking* e premiazioni internazionali, posizione geografica e analogie morfologiche urbane, affinità di scala e presenza di pratiche per la promozione della sostenibilità.
La selezione dei casi studio è stata infatti inizialmente ristretta alle città che hanno riportato risultati di rilievo in seguito al coinvolgimento in sistemi di *ranking* e alla partecipazione in processi di premiazione internazionale coerenti con gli obiettivi della ricerca.
Per quanto riguarda i risultati emersi dall'analisi dei *ranking*, sono state essenzialmente prese in esame le città meglio classificate degli ultimi 3 anni o nelle ultime 3 edizioni (a seconda delle cadenze annuali o periodiche del



△ Le copertine di 3 dei report dei ranking italiani analizzati: ICity Rank, Smart City Index, Benessere Equo Solidale.



▽ La copertina del report SmartER che censisce il livello di smartness nei Comuni dell'Emilia-Romagna.

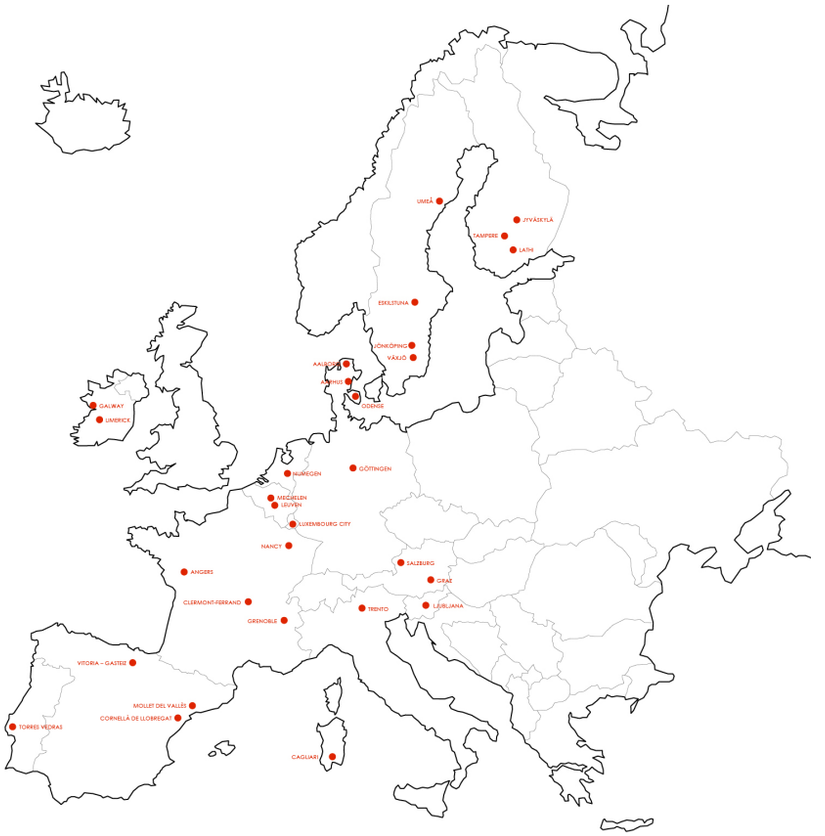
sistema di *ranking*) nello *European Smart City Index*, nello *Smart City Index*, e nella graduatoria stilata da Il Sole 24 Ore per la misurazione della *Qualità della vita*.
Per quanto riguarda i risultati emersi dall'analisi dei sistemi di premiazione, sono state principalmente prese in esame le città vincitrici o comunque finaliste nell'ambito dei due più importanti riconoscimenti europei a livello di salvaguardia ambientale e sviluppo sostenibile: lo *European Green Capital Award-EGCA* e lo *European Green Leaf Award-EGLA*.
Il secondo passaggio di selezione e restringimento dei casi studio ha riguardato l'individuazione di una casistica conforme a due caratteristiche principali, rispetto alle potenziali città a cui gli output della ricerca sono indirizzati: quelle ambientali e quelle morfologiche. Per questo la scelta è stata ridotta alle sole città europee.
Per quanto riguarda le caratteristiche ambientali sono state prese in esame città a diverse latitudini e condizioni paesaggistiche che, pur spaziando dal contesto mediterraneo a quello scandinavo e mitteleuropeo, si combinano bene con le caratteristiche multiformi del contesto italiano al quale la ricerca è indirizzata.
Per quanto riguarda la morfologia urbana sono stati selezionati casi studio riguardanti città di fondazione che presentano le caratteristiche della città storica europea. Il panorama della città media italiana, chiamato oggi a confrontarsi con la rigenerazione urbana e il consumo di suolo zero, è, infatti, caratterizzato da un'importante memoria storica da salvaguardare e valorizzare. Il confronto con gli approcci europei in quest'ottica è senz'altro essenziale.
Il terzo criterio di selezione ha portato a un ulteriore restringimento del campo rispetto alla dimensione, in numero di abitanti, dei casi studio.
Per analizzare le migliori politiche e pratiche europee, rispetto al contesto della città media italiana, il campione di analisi è stato contenuto in un range che va da città con una popolazione di 20.000 abitanti fino a città con una popolazione di 500.000 abitanti. In particolare i 30 casi studio finali sono stati suddivisi in 4 categorie dimensionali: 20.000-74.999 abitanti, 75.000-99.999 abitanti, 100.000-199.999 abitanti, 200.000-500.000 abitanti.
Per ultimo, al fine di circoscrivere l'analisi a 30 città europee, il metodo è stato quello di compiere approfondimenti soltanto sulle città che negli ultimi anni hanno avviato e sviluppato buone pratiche nel campo della progettazione urbana, della sostenibilità architettonica, delle politiche di innovazione sociale e di governo comunitario, delle iniziative per l'aumento dell'appetibilità economica e della promozione di una sostenibilità ambientale diffusa e trasversale.
A questo fine sono state prese in esame le schede di valutazione delle singole città, elaborate dall'Unione Europea e dai soggetti promotori delle iniziative di classificazione delle politiche di sostenibilità legate ai contesti urbani.
L'Atlante europeo è quindi il risultato dell'analisi documentale delle strategie delle singole città scelte su due livelli: il primo riguarda la dimensione complessiva dei progetti alla scala urbana, realizzati o in fase di sviluppo,

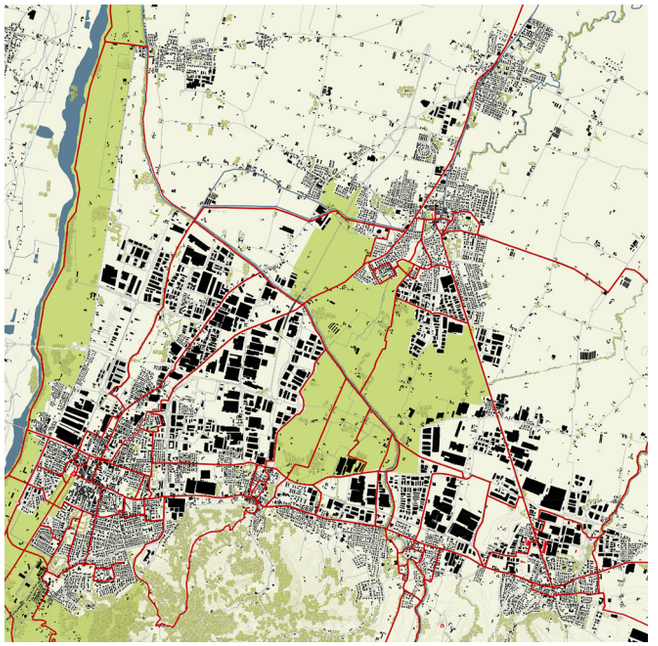
▷ Le 30 città europee selezionate, tramite un'analisi delle classifiche dei 20 ranking e rating nazionali e internazionali, per la ricerca "*Il Community Regeneration Masterplan. Strategie, linee guida e buone pratiche per la smart regeneration e la produzione di social innovation in comunità sostenibili e resilienti*".
Responsabilità scientifica:
Prof. Francesco Manfredi e Prof. Dario Costi.

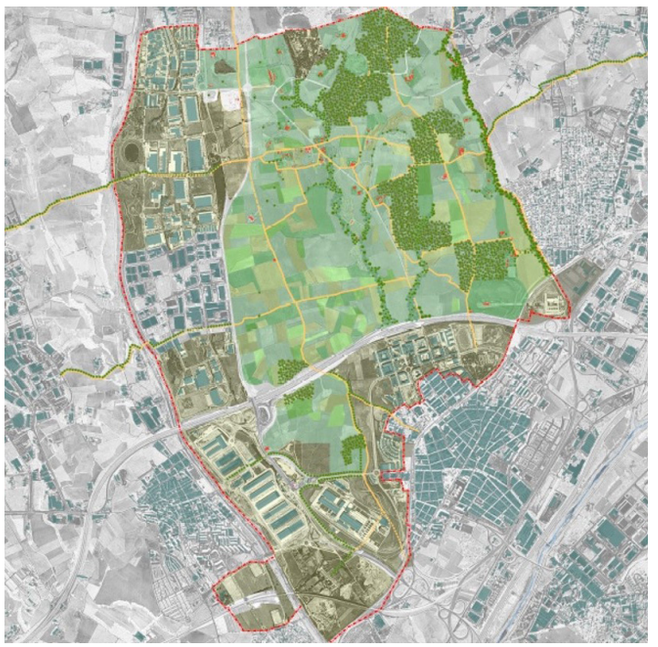
Supervisione scientifica:
Dott.ssa Pia Marconi, Coordinatore Dipartimento per il benessere, la cultura e lo sviluppo sostenibile SNA.

Gruppo di ricerca:
Alessandra Ricciardelli, Nicola Raimo e Simona Santamato (LUM).
Andrea Fanfoni, Emanuele Ortolan, Giorgia Carpi e Gloria Filograna (UNIPR).

attraverso l'individuazione planimetrica di essi e la loro descrizione all'interno di un disegno strategico d'insieme volto alla rigenerazione della città.
Il secondo livello riguarda invece l'individuazione e la descrizione delle buone pratiche relative alle cinque dimensioni che la ricerca ha individuato attraverso lo studio dei *report* dei premi e dei *ranking* dai quali le città sono state selezionate e dai documenti che le stesse *città han*no messo a pubblica disposizione.
Da questo processo sono state quindi selezionate 30 città europee, di diverse latitudini, ma accomunate da morfologia e dimensioni equiparabili alle città medie italiane: Eskilstuna, Växjö, Jönköping, Umeå (Svezia), Mollet del Vallès, Cornellà de Llobregat, Vitoria-Gasteiz (Spagna), Galway, Limerick (Irlanda), Mechelen, Leuven (Belgio), Torres Vedras (Portogallo), Aalborg, Odense, Aarhus (Danimarca), Angers, Clemont-Ferrand, Grenoble, Nancy (Francia), Cagliari, Trento (Italia), Göttingen (Germania), Jyväskylä, Lahti, Tampere (Finlandia) Luxembourg City (Lussemburgo), Nijmegen (Paesi Bassi), Salzburg, Graz (Austrai) e Ljubljana (Slovenia). Lo studio delle progettualità realizzate in queste città hanno messo in evidenza come l'approccio metodologico del *Progetto Urbano Strategico* sia allineato con le politiche europee in materia di progetto urbano e condivisione delle scelte.







Coerenze e corrispondenze tra progettualità europee e Progetto Urbano Strategico

A seguito dell'approfondimento delle progettualità urbane realizzate e delle iniziative di condivisione promosse nelle 30 città europee analizzate[32] è stato possibile riscontrare punti di contatto e similitudini con gli obiettivi e le azioni suggerite dall'approccio metodologico del *Progetto Urbano Strategico*, nonché analogie con numerose proposte presentate nei contesti emiliani e pugliesi studiati. Questo risultato dimostra, ancora una volta, la rilevanza della metodologia rispetto alle più avanzate strategie di progettazione urbana, rigenerazione, e partecipazione europee.

L'individuazione di uno scenario complessivo di mobilità urbana sostenibile e l'organizzazione di un sistema urbano complessivo di parchi connessi e di attraversamento degli insediamenti è uno dei principali obiettivi del *Progetto Urbano Strategico*. Intenti che, similmente alle proposte avanzate per le città del Distretto Ceramico Modenese, trovano riscontro nelle progettualità che da anni vengono promosse a Mollet del Vallès. La strategia di sviluppo urbano sostenibile di Mollet del Vallès ha una tradizione trentennale grazie alla continuità di azioni che sono state messe in campo dagli anni Novanta ad oggi. Il primo piano strategico della città risale infatti al 1993, mentre oggi, il *Piano Strategico MOLLET 2025* raccoglie i frutti del lavoro svolto dalle amministrazioni precedenti. Questo *Piano* è stato approvato dopo un ampio processo partecipativo dove è stata concordata una direzione futura per lo sviluppo della città con quattro linee strategiche: promuovere una città civica e educatrice, cooperare per sviluppare il territorio, rinnovare e riqualificare gli spazi urbani, promuovere le attività economiche.

Dentro queste linee guida, tramite iniziative sono gestite nell'ambito del Piano urbanistico comunale è stato sviluppato Parc de Gallecs, un'area con caratteristiche affini a quelle proposte all'interno del progetto di condivisione delle strategie di territorio per un *Parco Agricolo del Distretto Ceramico* tra Formigine, Sassuolo, Fiorano e Maranello. Parc de Gallecs è infatti una zona rurale, agricola e boschiva di 740 ettari, con un grande valore naturale e paesaggistico in cui la promozione dell'agricoltura sostenibile e la conservazione della natura si fondono con attività di svago e di educazione ambientale dove alcuni appezzamenti vengono usati come orti urbani dai cittadini, dando priorità ai gruppi a rischio di esclusione sociale e alle persone anziane.

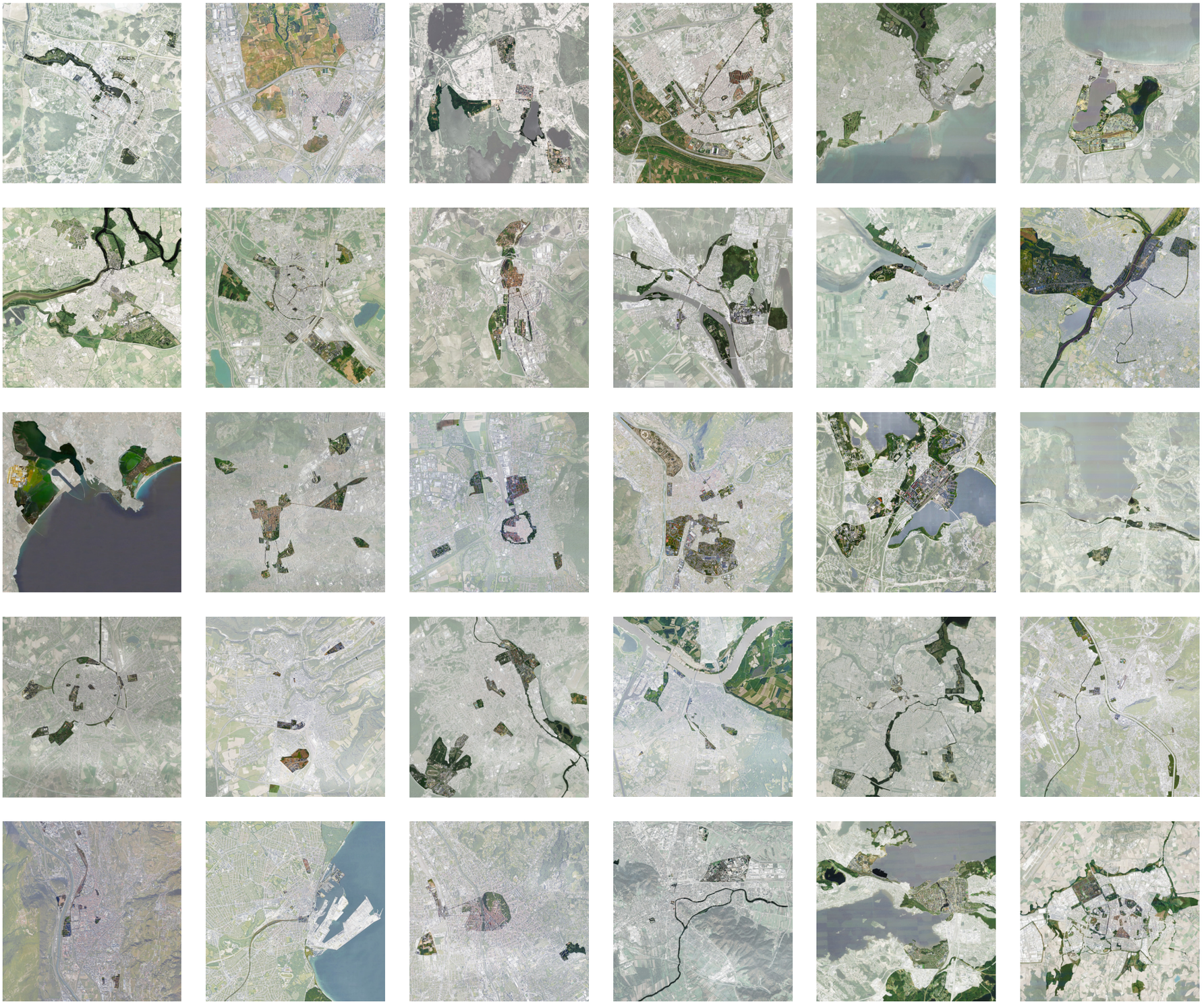
Un lavoro alla scala territoriale riscontrabile anche a Cagliari dove il recupero delle aree umide, attraverso cui l'ecosistema marino del golfo e il sistema terrestre delle aree urbane stabiliscono una relazione di "margine" e al contempo di "cerniera", rappresenta un'efficace strategia di mediazione paesaggistica e ambientale per ricucire gli spazi della città.

Sempre alla scala complessiva di intervento è particolarmente interessante l'affinità tra L'*Anillo Verde Interior* della città di Vitoria-Gesteiz e le proposte per i capoluoghi emiliani. Il caso di Vitoria-Gasteiz, relativamente all'organizzazione del suo tessuto urbano, costituisce un unicum nelle 30 città analizzate per

△ Il *Parco Agricolo del Distretto Ceramico* tra le città di Formigine, Sassuolo, Fiorano e Maranello, sviluppato e proposto attraverso la metodologia del *Progetto Urbano Strategico*.

▽ Parc de Gallecs, Mollet del Vallès.

▷ Da sinistra a destra e dall'alto al basso, la rete di progettualità urbane studiate e individuate all'interno delle città di Eskilstuna, Mollet del Vallès, Växjö, Cornellà de Llobregat, Galway, Jönköping, Limerick, Mechelen, Torres Vedras, Umeå, Aalborg, Angers, Cagliari, Clemont-Ferrand, Göttingen, Grenoble, Jyväskylä, Lahti, Leuven, Luxembourg City, Nancy, Nijmegen, Odense, Salzburg, Trento, Aarhus, Graz, Ljubljana, Tampere e Vitoria-Gasteiz.







la presenza di una cintura verde esterna creata grazie all'inserimento di un apparato di *link* territoriali del sistema naturalistico esistente composto in precedenza da parchi separati tra loro che trova riscontro nei *ring* verdi proposti per Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena.
L'anello a sua volta serve da raccordo degli assi della viabilità dolce da e verso il centro e consente il dispiegamento di una serie di percorsi alternativi alla viabilità carrabile, che permettono l'accessibilità a corridoi ambientali che arrivano fino al centro storico in sedi protette e piacevoli da percorre. L'anello verde, conformato dalla sovrapposizione di vari livelli di strutture forestali, agricole, idriche e sentieristiche, si inserisce in una strategia a livello europeo e nazionale di connessione territoriale di spazi con valore ambientale, paesaggistico e patrimoniale e permette i collegamenti necessari per il mantenimento dei processi ecologici di base del territorio.
Similmente, l'Amministrazione comunale di Leuven ha promosso numerosi progetti di rigenerazione di antichi complessi industriali e ospedalieri collegando le diverse parti della città con una rete di percorsi ciclo-pedonali attraverso i parchi urbani, gli argini delle vie d'acqua e le infrastrutture verdi lungo la linea ferroviaria. Quest'approccio ha dato vita ad un parco lineare caratterizzato da percorsi ciclabili sicuri che vanno dalla stazione verso le destinazioni all'interno e all'esterno del tessuto urbano e completa l'anello della rete ciclabile esistente intorno alla città.
Spazi pubblici e aree verdi hanno preso posto di una viabilità sovradimensionata ad Angers e a Lahti, mentre a Mechelen invece, città fortemente caratterizzata dalla presenza di canali, sono così stati avviati dei processi di recupero della loro memoria fisica e identitaria attraverso alcune progettualità che hanno previsto la sanificazione e la riscoperta delle vie d'acqua ripristinando i rapporti urbani dello spazio pubblico, ma anche facilitando alcuni processi per la sostenibilità ambientale come la raccolta delle acque piovane e la diminuzione delle isole di calore, mitigate dalla presenza dell'acqua.
Un'attenzione all'identità dei luoghi caratterizzati storicamente dalle presenza di acqua che il *PUS* promuove in numerose proposte e che sono riscontrabili anche in altre città: a Eskilstuna le vie d'acqua che collegano il lago Hjälmaren al lago Mälaren sono valorizzate da progettualità pubbliche; a Växjö, Umeå, Aalborg, Salzburg, Aarhus e Jönköping i waterfront sono divenuti spazi di comunità per il tempo libero; a Galway e Nancy le zone industriali sull'acqua dismesse sono state rigenerate per consegnare alla città nuovi spazi di condivisi; a Limerick invece è stata promossa la valorizzazione del sistema naturalistico del fiume Shannon.
Questi, brevemente elencati, sono solo alcuni degli esempi evidenti delle coerenze e delle corrispondenze rilevate tra le progettualità europee sostenibili e l'approccio metodologico del *Progetto Urbano Strategico*. Un evidenza, affiancata dalle tante iniziative di condivisione pubblica delle scelte, che sottolinea la necessità che il *PUS* affianchi i tradizionali strumenti pianificatori a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni italiane.

△ Il masterplan di *Parma città d'oro* elaborato attraverso la metodologia del *Progetto Urbano Strategico*, 2021.

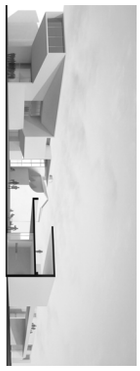
▽ L'Anillo Verde Interior della città di Vitoria-Gesteiz

[1] Responsabilità scientifica: Prof. Francesco Manfredi (Università LUM - Giuseppe Degennaro) e Prof. Dario Costi. Supervisione scientifica: Dott.ssa Pia Marconi, Coordinatore Dipartimento per il benessere, la cultura e lo sviluppo sostenibile SNA - Presidenza del Consiglio dei Ministri. Gruppo di ricerca: Alessandra Ricciardelli, Nicola Raimo e Simona Santamato (Università LUM), Andrea Fanfoni, Emanuele Ortolan, Giorgia Carpi e Gloria Filograna (Università degli Studi di Parma).
[2] Per approfondimenti si veda https://sna.gov.it
[3] Per approfondimenti si veda Aa.Vv., *La Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. Quarant'anni di attività al servizio dello Stato*, Momenti, Roma, 2002.
[4] La ricerca è documentata in due pubblicazioni: Costi Dario, Manfredi Francesco, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco, n°3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022 e nella versione inglese Costi Dario, Manfredi Francesco, *Community Regeneration Masterplan. The five dimensions of sustainability*, Collana The City Project, Springer, Berlino, 2023 (in corso di pubblicazione).
[5] Si è definito *Community Regeneration Masterplan* (*CRM*) lo strumento idoneo a stimolare, partendo dalla prospettiva della progettazione territoriale, una reazione alla crisi urbana, ad attivare nuove politiche pubbliche e a consentire alle comunità di predisporre una strategia complessiva d'intervento, mettendo a sistema e rigenerando infrastrutture e spazi pubblici e privati.
[6] La ricostruzione delle quattro fasi di ricerca è un estratto sintetico del paragrafo Manfredi Francesco, *Il disegno di ricerca*, in *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane,* op. cit.
[7] United Nations GA, *Trasforming our word: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, 2015.
[8] Oecd, *OECD Principles on Urban Policy*, OECD Publishing, Parigi, 2019.
[9] Per approfondimenti si veda European Commission, *The vital role of Nature-Based Solutions in a Nature Positive Economy*, Publications Office of the European Union, Lussemburgo, 2021; European Environment Agency, *Nature-based solutions in Europe: Policy, knowledge and practice for climate change adaptation and disaster risk reduction*, EEA Report, Copenhagen, 2021.
[10] Il dato è riportato nella ricerca realizzata da European House - Ambrosetti su commissione di ABB, dal titolo "*Smart Cities in Italia: un'opportunità nello spirito del Rinascimento per una nuova qualità della vita*", settembre 2012 e consultabile nel sito www.ambrosetti.eu.
[11] I contenuti di questo paragrafo sono ripresi da Fanfoni Andrea, Ortolan Emanuele, *La scelta del campione*, in *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, op. cit.
[12] Si veda il rapporto *PWC City of Opportunity. Insights from PwC's global asset management practice*, aprile 2016.
[13] Si veda il report *Global Power City Index*, The Mori Memorial Foundation, Tokyo, 2020.
[14] Si veda il report *Hotspots Benchmarking global city competitiveness*, Economist Unit, Londra, 2012.
[15] Si veda il report *IESE Cities in Motion Index*, IESE Business School University of Navarra, Barcellona, 2020.
[16] Si veda il report *Kearney Global Cities: new priorities for a new world*, 2020.
[17] Si veda il report *Mercer Quality of living 2020. Evaluating assignment locations*, Marsh & McLennan Companies, 2020.
[18] Si veda il report *Think:Act. Smart City Strategy Index 2019, The Smart City Breakaway. How a small group of leading digital cities is outpacing the rest*, Roland Berger, Monaco di Baviera, 2019.
[19] Si veda il report *Smart City Index 2020. A tool for action, an instrument for better lives for all citizens*, 2020.
[20] Si veda il report Abilla Antony, UN-Habitat, *City Prosperity Initiative – Conceptualization and Application*, 26-29 marzo 2018, Bangkok, 2018.
[21] Si veda https://monocle.com/search/quality-of-life-survey/.
[22] Si veda il report *Savills Investment Management Dynamic Cities 2019*, 2019.
[23] Si veda il report *European Green City Index*, Siemens, Monaco di Baviera, 2009.
[24] Si veda il report *Smart cities. Ranking of European medium-sized cities*, Centre of Regional Science, Vienna, 2007.
[25] Si veda https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en.
[26] Si veda https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/europeangreenleaf/egl-winning-cities/.
[27] Si veda il rapporto *ICityRank 2019. Forum PA Città, Smart City e sostenibilità urbana*, 2019, Roma.
[28] Si veda il rapporto *Polis 4.0. Rapporto Smart City Index 2018. EY Building a better working word*, 2018.
[29] La classifica e gli indici sono consultabili all'indirizzo https://lab24.ilsole24ore.com/qualita-della-vita/.
[30] Si veda il report del Ministero dell'Economia e delle Finanze *Relazione sugli indicatori di Benessere Equo e Sostenibile 2020* consultabile all'indirizzo https://www.istat.it/it/archivio/254761.
[31] Si veda https://digitale.regione.emilia-romagna.it/notizie/archivio/2019/febbraio/smarter-race-2019.
[32] Lo studio delle città e una sua sintesi è stato curato da Emanuele Ortolan e Andrea Fanfoni all'interno di *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, op.cit.

Cronologia delle proposte di Progetto Urbano Strategico e delle attività dello Smart City 4.0 Sustainable LAB

a.a. 2014 | 2015

Laboratorio di Progettazione 4 - Progetto per Piazzale Santa Croce all'interno degli scenari previsti dal PUS



Avvio del Progetto Urbano Strategico per Parma



Parma Città Futura. Vol. I.
Il Progetto Urbano Strategico di un'idea di città



2016

10 Temi per 10 Tavoli

Mostra Parma Città Futura, Oratorio di San Quirino

09.05.16
19.05.16
30.05.16
04.07.16
11.07.16
19.09.16
22.09.16
03.10.16
12.10.16
17.10.16
19.10.16
07.11.16

01. Quale Museo/Laboratorio della città?
02. Tempo libero, sport e condivisione, ruolo dello spazio pubblico
03. Cittadinanza attiva e rigenerazione urbana
Inaugurazione mostra Parma Città Futura
04. Una vetrina per la ricerca: comunicare la scienza
05. La musica come identità e risorsa: ricerca vs divulgazione
06. Economia di territorio e area integrata
07. Mobilità sostenibile e tecnologie innovative per la città
08. Casa e città: tecnologie per il comfort, il risparmio energetico e il sociale
09. Salute e benessere
Chiusura mostra Parma Città Futura
10. Strumenti impossibili e strategie di intervento

Parma Città Futura. Vol. II. Il libro bianco



a.a. 2016 | 2017

Progetto Urbano Strategico per Sorbolo

Tesi di Laurea Parma Città Futura KEY 8 Cittadella



Attività di supporto alla didattica come Laureato frequentatore

2017

Avvio dell'Urban Strategic Design Lab

School of Management dell'Università LUM Jean Monnet, Casamassima

a.a. 2017 | 2018

Progetto Urbano Strategico per Mezzani



2018
23.03.18

Presentazione del Laboratorio Smart City 4.0 Sustainable LAB

27.06.18

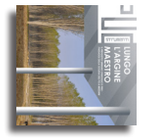
Programmi di Progetto Urbano Strategico per Andria e Molfetta

Consegna di un Disciplinare di indirizzo per la rigenerazione urbana alla regione Puglia, Bari

Attività di ricerca sui temi del PUS di 12 mesi con borsa

Sorbolo Educity. Il PUS partecipato per la città dei corretti stili di vita

Lungo l'argine maestro. Il PUS per i paesaggi della golena del Po a Mezzani





a.a. 2017 | 2018

Studi di rigenerazione urbana per le stazioni dell'Emilia occidentale

Sant'Ilario d'Enza
Sassuolo
Fidenza
Collecchio
Borgo Val di Taro

Piccole Stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale



a.a. 2018 | 2019

Progetto Urbano Strategico per Albareto

Proposte di PUS per Modena città Futura e Reggio Città Futura

2019
01.11.19

Attivazione di 5+5 borse di Dottorato

Progetti di formazione alla ricerca per Alte competenze per la città contemporanea intelligente e sostenibile", POR FSE 2014/2020

a.a. 2019 | 2020

Progetti Urbani Strategici per Formigine e Carpi

Partecipazione alle iniziative "Giancarlo De Carlo at 100"

2020
27.10.20
02.11.20
23.11.20
10.12.20
12.01.21

Interviste sulla città della 4ª rivoluzione industriale

01. Stefano Zamagni
02. Derrick de Kerckhove
03. Paolo Broggi
04. Giovanni Maria Flick
05 Sebastien Marot









Albareto Urban Act

Proposta di PUS per Piacenza città Futura

Glossario dei termini della città contemporanea

Avvio della ricerca "Il Community Regeneration Masterplan. Strategie, linee guida e buone pratiche per la smart regeneration e la produzione di social innovation in comunità sostenibili e resilienti"

a.a. 2020 | 2021

Progetti Urbani Strategici per Sassuolo e Maranello

2021
25.06.21

Convegno internazionale Smart City a critical position

Ampliamento delle proposte progettuali per Parma

Mostra Parma Città d'oro, Palazzo Bossi Bocchi



10.09.21
14.09.21
14.09.21
28.09.21
05.10.21
12.10.21
26.10.21
02.11.21
09.11.21
16.11.21
23.11.21
07.11.21
- - - - - -
19.12.21

Inaugurazione mostra Parma Città d'oro
01. Il sistema dei musei
02. Libri
03. Musica
04. Giovani
05. Salute
06. Cibo
07. Impresa e sostenibilità
08. Accessibilità
09. Comunità
10. Fare
11. Smart City
12. Pofessioni
Chiusura mostra Parma Città d'oro

Costituzione del Tavolo Territoriale per la città contemporanea

Avvio del progetto di Alta Formazione
The City School. Sperimentare la città delle persone 4.0

Progetti di Alta Formazione in ambito tecnologico, economico e culturale per una Regione della conoscenza europea e attrattiva

a.a. 2020 | 2021

Progetto Urbano Strategico per Fiorano Modenese

2022
21.04.22

Avvio del corso di Alta Formazione "I Decisori"

San Leonardo Cuore della Città



12.09.22

22.04.22

Avvio del corso di Alta Formazione "Gli Attuatori"

16.09.22

28.06.22

Avvio della Summer School



07.10.22

a.a. 2022 | 2023

Progetto Urbano Strategico per Pavullo nel Frignano

Community Regeneration Masterplan e linee guida per le città italiane

29.11.22
30.11.22
01.12.22
02.12.22

Convegni The City Project 0 – La città della 4ª rivoluzione industriale

01. Il diritto "alla" (e "sulla") città intelligente
02. Social homing/Social working. Abitare e lavorare insieme
03. Identità e attualità del Progetto Urbano contemporaneo
04. Le tecnologie dell'informazione per la città intelligente, vivibile e sostenibile

Il Progetto Urbano Strategico per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze. ASUR - Archivio Studi Urbani e Regionali, Franco Angeli.

Conclusione del percorso di Dottorato

2023
31.01.23

SECONDA PARTE

Giancarlo De Carlo oggi

Una lettura delle analogie di approccio
nei progetti urbani e una riflessione
critica rispetto agli strumenti
di trasformazione della città
contemporanea

Lo stato dell’arte

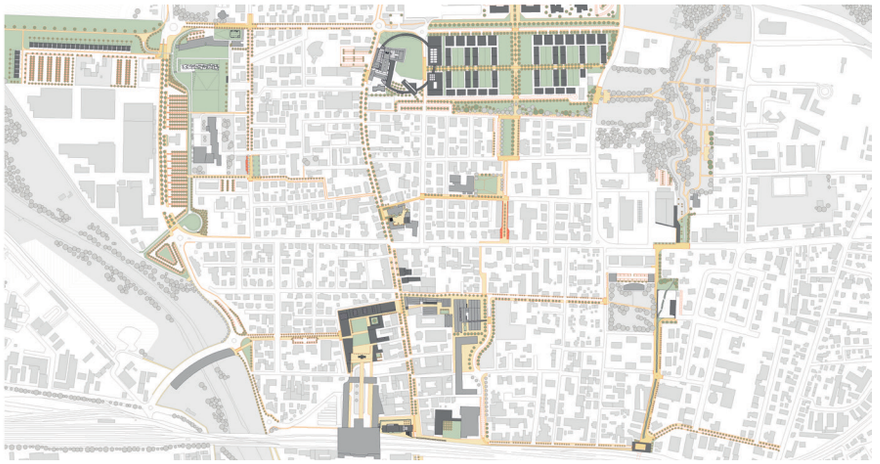
Premesse sulla metodologia del Progetto Urbano Strategico

La pianificazione del territorio è una materia formatasi nel corso dell'Ottocento come risposta alla necessità di organizzare e regolarizzare una fase di sviluppo senza precedenti nella storia degli insediamenti umani, mentre in Italia la pianificazione territoriale inizia il suo percorso dopo la Seconda guerra mondiale.[1]

Nella letteratura scientifica invece il *Piano Strategico* è definito come uno strumento indirizzato alla evoluzione e allo sviluppo di un dato sistema territoriale, che si occupa di prefigurare un quadro d'insieme in cui agiscono attori diversi in campi diversi, indirizzati verso obiettivi di sviluppo che vadano a vantaggio dell'intera comunità.

Oggi infatti la città è una struttura in continua mutazione che necessita di strumenti di intervento multiscalari e di competenze trasversali. La velocità con cui essa cambia non è costante, ma differisce da una città all'altra e da periodo a periodo. Lo strumento che negli ultimi decenni è stato utilizzato per governare le trasformazioni urbane è il Piano che in quest'ottica rappresenta soprattutto una esercitazione sulle dinamiche di ieri e su quelle di oggi, quasi mai su quelle di domani, rappresentando un mezzo sempre più inefficace ad assolvere i compiti affidategli, oltre a non essere adatto a far fronte alle nuove sfide riguardanti la città futura. La difficoltà del Piano nel configurarsi come strumento capace di guidare l'evoluzione della città viene evidenziata dai processi trasformativi, talvolta rapidissimi, talaltra lentissimi, che sembrano spesso esulare dalle previsioni degli strumenti pianificatori.[2]

Per dare una risposta alle istanze della città e «per portare a termine le sfide proposte a tutte le scale di intervento, la metodologia del *Progetto Urbano Strategico* assume come base culturale lo spirito fenomenologico del Movimento Moderno italiano come indagine sensibile e progressiva sul senso degli interventi all'interno della città riportando la pratica del progetto al significato di risposta responsabile, a quel possibile necessario suggerito da Vittorio Gregotti.[3]





▷ Progetto urbano e partecipazione sono due principi fondamentali all'interno della metodologia del *Progetto Urbano Strategico*, così come sono stati due temi centrali nel lavoro di Giancarlo De Carlo.

A sinistra il progetto urbano di ricucitura dei luoghi a vocazione pubblica (parchi, scuole, parrocchie, centri di comunità) per il quartiere San Leonardo a Parma (2022).

A destra uno scatto di uno dei momenti di condivisione delle scelte in occasione della mostra dei progetti di ricerca per *Sorbolo Edu City* (2017).

Già nel dopoguerra il filosofo Enzo Paci e l'architetto Ernesto Nathan Rogers discutevano con l'obiettivo di orientare la ricostruzione attraverso l'architettura, grazie al dialogo fertile tra fenomenologia e progettualità moderna, come un nodo dei rapporti e come un momento focale della relazione.[4] Su queste basi il progetto urbano potrà allora ripartire dal progetto sociale e culturale per costruire spazi al servizio delle comunità di individui.

Insieme alla riaffermazione del ruolo trainante del progetto urbano nei processi di pianificazione, una seconda questione centrale nella metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è rappresentata dalla partecipazione e dalla condivisione delle scelte principali attraverso il coinvolgimento degli abitanti nella ricerca architettonica di cui il progettista è interprete critico».[5]

Progetto urbano e partecipazione sono stati anche due temi centrali nel lavoro di Giancarlo De Carlo e invitano ad operare una lettura della sua opera per attualizzarne i contenuti e gli approcci in vista della costruzione degli indirizzi per la *Smart City* in Emilia-Romagna.

Il primo tema, il progetto urbano, attraverso l'architettura e l'organizzazione dello spazio pubblico come centro del Piano, si pone come possibile risposta alla frammentazione urbana e come occasione per ristabilire un'interazione tra progettista, territorio, luogo e identità.

Anche il secondo tema è stato esplorato da De Carlo in numerosi progetti, dimostrando che la partecipazione deve essere attivata fin dall'inizio sui contenuti da elaborare coinvolgendo tutti i soggetti portatori di interesse e di competenze, ricordando che non esiste una condivisione efficace se non quella che si innesta sulla base di un reciproco riconoscimento di ruoli e si sviluppa a partire da una proposta chiara da discutere.

Rispetto a queste due tematiche, il *Progetto Urbano Strategico* prevede nella sua metodologia di lavoro azioni specifiche e coerenti che organizzano le varie fasi di lettura dei luoghi e di proposta di intervento oltre ad impostare il percorso di condivisione delle scelte e la partecipazione in maniera orientata e efficace.

Rigenerazione urbana e sviluppo sostenibile

Evoluzione del concetto

Il bisogno di ammodernare le infrastrutture delle città, le esigenze sempre più stringenti in termini di mobilità e la necessità di rendere le città più "abitabili", soprattutto nelle aree periferiche, hanno messo in primo piano l'esigenza di un nuovo modo di intendere e concepire l'area urbana. A tutte queste istanze si è cercato di dare risposta negli ultimi tempi con il concetto di rigenerazione urbana. Ma cosa significa esattamente questo termine?

Negli anni, la letteratura scientifica sul tema della pianificazione urbana ha fornito differenti definizioni di rigenerazione urbana.

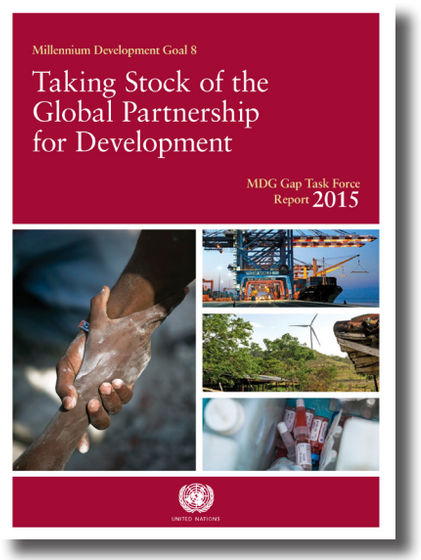
In una visione ampia, che tiene insieme più dimensioni, la si può intendere come «l'insieme di visioni ed azioni complete e integrate che cercano di risolvere i problemi urbani e mirano a portare a un miglioramento duraturo delle condizioni economiche, fisiche, sociali e ambientali di un'area che ha subíto processi di degrado ma offre opportunità di miglioramento»[6] oppure come «uno strumento o metodo finalizzato alla risoluzione simultanea delle problematiche fisiche, economiche, sociali e ambientali di particolari aree».[7]

È possibile definirla anche come «un set proattivo di interventi pianificato per migliorare i contesti territoriali risolvendo le conseguenze negative del declino urbano».[8]

I moderni processi di pianificazione e trasformazione urbana dipendono quindi da sfide complesse quali il contenimento dello *urban sprawl*, un più razionale e sostenibile utilizzo del suolo, la rifunzionalizzazione delle aree produttive e dei quartieri periferici, la conservazione dell'identità e della *legacy* dei luoghi, l'efficientamento delle reti per la mobilità e delle azioni di tutela dell'ambiente, l'aumento del grado di coesione ed equità sociale contrastando le crescenti disuguaglianze sociali.[9]

Tali definizioni evidenziano in maniera chiara la natura complessa e multidimensionale del fenomeno della rigenerazione urbana che da un processo di sola trasformazione fisica diviene negli anni un processo globale,

che considera la trasformazione dei luoghi anche in termini sociali, ambientali ed economici mediante l'implementazione di specifiche politiche e strategie che tengano sempre più conto dell'identità e delle specificità dei luoghi.[10]
La rigenerazione urbana adotta, quindi, una prospettiva multidisciplinare che include processi di elaborazione e attuazione di politiche urbane finalizzate a realizzare un coerente disegno urbano e abbraccia differenti ambiti quali la progettazione abitativa, la pianificazione e la progettazione urbana, i trasporti, l'economia e l'innovazione sociale.[11]
Tuttavia è comunque possibile identificare alcuni principi e criteri che caratterizzano tali iniziative.[12] Queste infatti dovrebbero rappresentare una forma completa ed integrata di intervento politico, considerare le specificità dei luoghi, basarsi su una prospettiva strategica di lungo periodo e perseguire obiettivi di sostenibilità.[13] A tali principi si aggiungono alcuni criteri quali quello della partecipazione degli attori privati sia nella fase della *governance* che in quella della *production* della trasformazione, quello dello sviluppo di progetti complessi e integrati, quello della sostenibilità economica e dell'ottimizzazione dei processi di allocazione e utilizzo delle risorse.[14]
Negli ultimi decenni, la crescita economica e i continui processi di urbanizzazione hanno comportato importanti sfide ambientali e sociali per le città e hanno reso sempre più evidente la necessità di integrare i diversi aspetti della sostenibilità nei progetti di pianificazione e intervento sul tessuto esistente.[15]
Il concetto di rigenerazione urbana è emerso dunque come un'opportunità per il raggiungimento dello sviluppo sostenibile e un mezzo cruciale per bilanciare la conservazione naturale, lo sviluppo socio-economico e i nuovi modelli di progettazione urbana.[16] Per questo la rigenerazione non si concentra più oggi solo sulle dimensioni fisiche del processo come il disegno urbano, ma considera anche le tre dimensioni chiave (sociale, economica e ambientale) dello sviluppo sostenibile.
Tra gli obiettivi troviamo la riqualificazione delle infrastrutture e degli spazi urbani abbandonati o sottoutilizzati, l' aumentare della competitività e dell'attrattiva dei centri urbani, la salvaguardia dell'ambiente naturale, la creazione di migliori condizioni economiche e sociali all'interno delle aree urbane, la prevenzione dello spopolamento, il miglioramento della qualità della vita urbana, il sostegno alle identità locali, il raggiungimento dell'equilibrio sociale e regionale, l'attivazione della partecipazione e del partenariato tra attori pubblici e *stakeholder* privati e, negli ultimi anni, il contrasto alle problematiche connesse ai cambiamenti climatici.
Rigenerazione urbana è ormai una locuzione utilizzata anche in Italia e sul cui significato comune vi è ampia condivisione generica, pur non esistendo una definizione univoca. Si è infatti sottolineato il significato multidisciplinare dell'espressione che «obbliga ad andare oltre le più frequentate e note nozioni di "recupero", "riuso" e "riqualificazione", intesa questa ultima come un'azione, pubblica e/o privata, che determina un accrescimento di valori economici, culturali, sociali in un contesto urbano o territoriale esistente»[17]



△ La copertina di *Taking Stock of the Global Partnership for Developmen*t, MDG Gap Task Force Report 2015.



◁ Gli 8 *Millennium Development Goals* (MDGs).

Il contesto internazionale

Nel 1987 la *Commissione mondiale per l'ambiente e lo sviluppo*, istituita in ambito ONU nel 1983 e presieduta da Gro Harlem Brundtland, pubblicò il rapporto finale "*Our common future*".

Il documento denominato anche come *Rapporto Brundtland*[18], considerato ancora un caposaldo della riflessione sulle questioni ambientali e sulla loro connessione con gli squilibri socioeconomici a livello globale, contiene la definizione di sviluppo sostenibile: «Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri». Questo concetto si basa quindi sul postulato che gli esseri umani dovrebbero vivere in buon equilibrio e armonia con la natura preservandola dalla distruzione.

L'importanza dello sviluppo sostenibile è stata ulteriormente sottolineata nel 1992 a Rio de Janeiro in occasione della *Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile*.[19] In quest'occasione parteciparono 178 Paesi, più di 100 capi di Stato e oltre 1000 Organizzazioni Non Governative. I Paesi aderenti riconobbero che le problematiche ambientali avevano bisogno di essere affrontate in maniera universale e che le soluzioni avrebbero dovuto coinvolgere tutti gli Stati. Vengono così negoziate e approvate 3 dichiarazioni di principi e firmate 2 convenzioni globali:

- *L'Agenda XXI: il Programma d'Azione per il XXI secolo*, pone lo sviluppo sostenibile come una prospettiva da perseguire per tutti i popoli del mondo.
- *La Dichiarazione dei principi per la gestione sostenibile delle foreste* che sancisce il diritto degli Stati di utilizzare le foreste secondo le proprie necessità, senza ledere i principi di conservazione e sviluppo delle stesse.
- *La Convenzione quadro sui cambiamenti climatici* cui seguirà la Convenzione sulla Desertificazione - pone obblighi di carattere generale miranti a contenere e stabilizzare la produzione di gas che contribuiscono all'effetto serra.
- *La Convenzione quadro sulla biodiversità*, con l'obiettivo di tutelare le specie nei loro habitat naturali e riabilitare quelle in via di estinzione.
- *La Dichiarazione di Rio su Ambiente e Sviluppo* che definisce in 27 principi diritti e responsabilità delle nazioni nei riguardi dello sviluppo sostenibile.

L'*Agenda XXI* definita all'interno di tale *Conferenza* ha sollecitato la cooperazione di governi, organizzazioni *non profit* ed imprese per il raggiungimento di obiettivi di natura economica, sociale ed ambientale.[20] L'*Agenda XXI* persegue principalmente l'obiettivo di garantire alle generazioni attuali e future la piena soddisfazione dei propri bisogni primari, implementando processi grazie ai quali lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico e il cambiamento istituzionale sono tutti in armonia e accrescono le potenzialità presenti e future per il soddisfacimento delle aspirazioni e dei bisogni umani.[21] L'*Agenda XXI* ha quindi rappresentato un'importante impulso verso la definizione di disegni e progetti urbani attenti agli aspetti di natura economica, sociale, ambientale e la stessa prospettiva di uno

sviluppo sostenibile ha portato a un ripensamento del concetto di rigenerazione urbana,[22] influenzando notevolmente le politiche di pianificazione.[23]
Nell'ultimo decennio le sfide e gli obiettivi per città resilienti sono stati riassunti in dichiarazioni, carte e agende che spaziano dalla scala globale, a quelle continentali, nazionali e regionali.
Ad esempio la rigenerazione urbana è parte integrante dell'*Agenda ONU 2030* ed in particolare è l'argomento principale dell'obiettivo numero 11 dove si tratta della pianificazione di insediamenti umani partecipativi e sostenibili.[24]
L'*Agenda* è il risultato di un lungo negoziato politico che, sulla spinta della *Conferenza Rio+20* e a partire dalla necessità di riformulare e rafforzare gli *Obiettivi di Sviluppo del Millennio (Millennium Development Goals - MDGs)*,[25] ha portato alla definizione di un nuovo quadro di riferimento per lo sviluppo sostenibile ispirato al principio dell'integrazione e del bilanciamento delle sue tre dimensioni.
Con i suoi 17 obiettivi e 169 target, l'*Agenda 2030* offre una nuova visione globale e ambiziosa di integrazione delle tre dimensioni della sostenibilità ambientale, sociale, economica. La dimensione ambientale è integrata in modo trasversale e profondo nel testo, realizzando una piena convergenza tra gli obiettivi di lotta alla povertà e quelli di tutela dell'ambiente.
Parallelamente, l'*Accordo di Parigi (COP21-CMP11)*,[26] sottoscritto nel dicembre 2015 durante la *XXI Conferenza delle Parti della Convenzione quadro sui cambiamenti climatici (UNFCCC)*, stabilisce l'impegno comune di contenere il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C rispetto ai livelli preindustriali, facendo il possibile affinché si mantenga entro 1,5°C.
Nel luglio 2015, attraverso l'adozione dell'*Agenda di Addis Abeba*,[27] viene, inoltre, definito il quadro globale per il finanziamento delle politiche di sostenibilità. Il documento, considerato dal Segretario generale delle Nazioni Unite, "una pietra miliare", contiene più di 100 misure concrete volte a generare investimenti per affrontare le sfide economiche, sociali e ambientali che la comunità internazionale deve affrontare.
Nella *New Urban Agenda UN-Habitat III (NUA)*, adottata nella *Conferenza di Quito* del 2016, viene invece riconosciuta l'importanza delle strategie di rinnovamento urbano come un potente strumento per la crescita sostenibile sia per i paesi in via di sviluppo, sia per quelli sviluppati al fine di «produrre città e insediamenti giusti, sicuri, sani, accessibili, economici, resistenti e sostenibili».[28]
In Europa, dal 1994 al 2020, le *European Conferences On Sustainable Cities* marcano la linea d'azione per le politiche urbane in tema di sostenibilità a partire dalla prima *Carta di Aalborg*[29] sulle città europee verso la sostenibilità del 1994, all'*Accordo di Bristol*[30] del 2005 sulle comunità sostenibili in Europa che fissava le otto caratteristiche che devono possedere le comunità sostenibili (attive, ben gestite, ben connesse, ben servite, sensibili all'ambiente, prospere, giuste, inclusive e sicure). Il percorso è continuato con la *Dichiarazione di Marsiglia*[31] del 2008 sulle città sostenibili e coese, che riprende i concetti di sviluppo urbano



1. Sradicare la povertà in tutte le sue forme e ovunque nel mondo.
2. Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare, migliorare l'alimentazione e promuovere l'agricoltura sostenibile.
3. Garantire una vita sana e promuovere il benessere di tutti a tutte le età.
4. Garantire un'istruzione di qualità inclusiva ed equa e promuovere opportunità di apprendimento continuo per tutti.
5. Raggiungere l'uguaglianza di genere e l'autodeterminazione di tutte le donne e ragazze.
6. Garantire la disponibilità e la gestione sostenibile di acqua e servizi igienici per tutti.
7. Garantire l'accesso all'energia a prezzo accessibile, affidabile, sostenibile e moderna per tutti.
8. Promuovere una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, la piena occupazione e il lavoro dignitoso per tutti.
9. Costruire un'infrastruttura resiliente, promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e sostenere l'innovazione.
10. Ridurre le disuguaglianze all'interno dei e fra i Paesi.
11. Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili.
12. Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili.
13. Adottare misure urgenti per combattere i cambiamenti climatici e le loro conseguenze.
14. Conservare e utilizzare in modo sostenibile gli oceani, i mari e le risorse marine.
15. Proteggere, ripristinare e promuovere l'uso sostenibile degli ecosistemi terrestri, gestire in modo sostenibile le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e invertire il degrado dei suoli e fermare la perdita di biodiversità.
16. Promuovere società pacifiche e inclusive orientate allo sviluppo sostenibile, garantire a tutti l'accesso alla giustizia e costruire istituzioni efficaci, responsabili e inclusive a tutti i livelli.
17. Rafforzare le modalità di attuazione e rilanciare il partenariato globale per lo sviluppo sostenibile.

▷ I 17 *Millennium Development Goals* (SDGs Agenda-2030).

integrato e sostenibile, riconoscendo, tra l'altro, il ruolo chiave dell'architettura e della qualità urbana nelle politiche integrate di sviluppo sostenibile. Nel 2010 attraverso la *Dichiarazione di Toledo*[32] si esprime la necessità per le aree urbane europee di affrontare e approfondire la *Strategia Europa 2020 per una crescita sostenibile, inclusiva e intelligente*.

Nella The Basque Declaration del 2016 viene invece richiamata la necessità di progettare spazi pubblici capaci di creare luoghi per la convivenza, sicuri e dinamici e di ridurre al minimo lo sfruttamento del terreno non utilizzato e degli spazi rurali.[33] La *Commissione Europea* richiama anche la necessità di investire sulle infrastrutture verdi come strumento di comprovata efficacia per ottenere benefici ecologici, economici e sociali. La pianificazione di queste infrastrutture deve avvenire in modo strategico anche attraverso e dentro la città per fornire una gamma di servizi eco-sistemici oltre a migliorare la possibilità di resilienza agli agenti inquinanti e agli eventi catastrofici.[34] Sempre la *Commissione Europea* nel documento più recente *The Future of Cities*[35] concentra l'attenzione sulla necessità di una progettazione urbana capace di aumentare ancora di più lo spazio destinato a verde pubblico, recependo le novità introdotte dalla tecnologia e trasformando gli agglomerati urbani in *hub* per l'innovazione che mettano al centro i cittadini co-creando strategie per affrontare le sfide comuni.

Anche all'interno degli *OECD Principles on Urban Policy* viene ribadita l'importanza di trarre vantaggio della forma urbana compatta, limitandone l'espansione, per applicare soluzioni verdi in contesti di elevata densità.[36]

L'ultimo documento in ordine di tempo è quello della *Nuova Carta di Lipsia*[37] che integra la carta del 2007 con le nuove sfide globali relative al cambiamento climatico, alla perdita di biodiversità, alla scarsità di risorse, ai movimenti migratori, ai cambiamenti demografici, alle pandemie e alle economie in rapido cambiamento proponendo tre interessanti modelli urbani: la città giusta, la città verde e la città produttiva, individuando i principi chiave di governo del bene comune attraverso un approccio integrato e la partecipazione di tutti.

∇ da sinistra a destra
Le copertine:

Rapporto Brundtland
(1987)

New Urban Agenda
(2016)

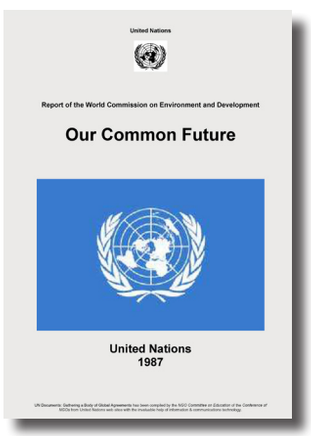
The Basque
Declaration
(2016)

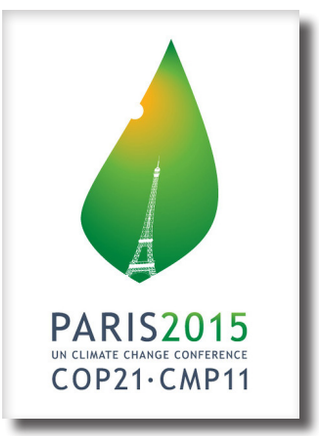
The Future of Cities
(2019)

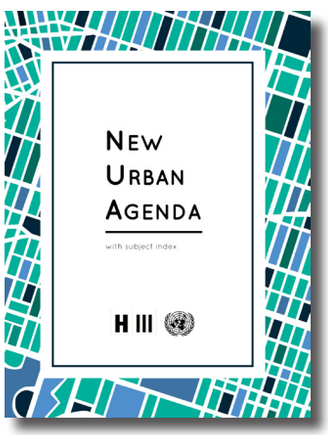
OECD Principles on
Urban Policy
(2019)

The New Leipzig
Charter
(2020)

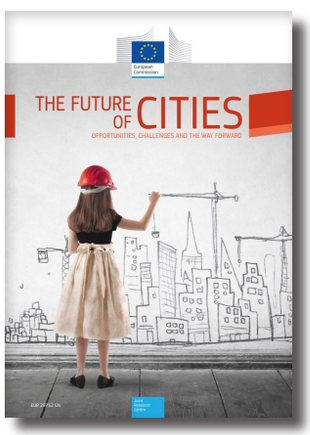
San Marino
Declaration
(2022)



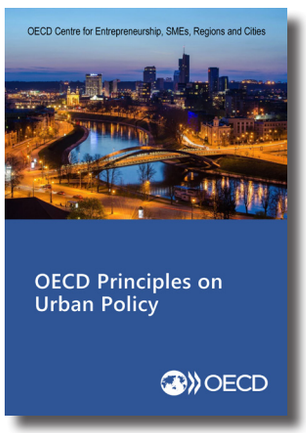








La *Nuova Carta di Lipsia* costituisce un documento quadro politico fondamentale per lo sviluppo urbano sostenibile in Europa.
La *Carta* sottolinea che le città devono stabilire strategie di sviluppo urbano integrate e sostenibili e garantirne l'attuazione per la città nel suo complesso, dalle aree funzionali ai quartieri. Il documento è fortemente allineato con la politica di coesione e il suo quadro per lo sviluppo urbano sostenibile. Gli Stati membri hanno deciso di attuare la Carta nelle loro politiche urbane nazionali o regionali.
Recentemente, nel 2022 è stata redatta e firmata dai rappresentanti dei governi presenti all'83ª sessione del Comitato UNECE, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, la *Dichiarazione di San Marino*, ossia una serie di principi per la progettazione urbana e l'architettura sostenibile e inclusiva. Con questa Dichiarazione gli Stati si sono impegnati a rafforzare il ruolo di architetti, ingegneri, geometri, urbanisti e progettisti nel garantire abitazioni sicure. L'impegno è rivolto anche alla realizzazione di infrastrutture urbane e città sostenibili, sane, socialmente inclusive, climaticamente neutre e circolari. Questo documento intende infatti garantire: la centralità delle persone, responsabilità sociale e inclusività; rispetto dell'identità culturale, dei valori dei luoghi, degli edifici e delle comunità; efficienza delle risorse e circolarità per limitare l'uso di energia e, per quanto possibile, utilizzare materiali riciclati; sicurezza e salute, aderendo a standard di qualità riconosciuti a livello internazionale; rispetto della natura, dei sistemi e dei processi naturali attraverso una progettazione che rispetti le piante, gli animali, gli altri organismi e gli habitat naturali; neutralità climatica attraverso la progettazione e la riqualificazione urbana; people-smartness, sfruttando le nuove tecnologie e la connettività per migliorare la vivibilità di tutti, compresi i gruppi socialmente più svantaggiati; resilienza, durabilità, funzionalità e lungimiranza per rafforzare la resilienza alle catastrofi, soprattutto nel contesto dei cambiamenti climatici; accessibilità per tutti i cittadini; cooperazione interdisciplinare e creazione di reti per favorire la convivenza.







Linee guida nazionali

Lo sviluppo urbano sostenibile è tra gli obiettivi che la *Commissione Europea* si è posta per il prossimo futuro e la rigenerazione urbana è parte di un processo che fa dell'approccio integrato e intersettoriale allo sviluppo urbano, del coordinamento orizzontale e verticale tra livelli amministrativi, della partecipazione dei cittadini ai processi decisionali, i cardini di un nuovo modello di intervento. Per il raggiungimento di questi obiettivi l'Unione Europea utilizza diverse tipologie di azioni, tra questi i fondi di sostegno europei, all'interno dei quali è possibile individuare ambiti di intervento per la rigenerazione urbana.
In Italia, a differenza di quanto successo in altri Paesi europei, i primi anni Duemila sono stati caratterizzati da una sostanziale debolezza per quanto riguarda le politiche nazionali in questo ambito, e solo negli ultimi tempi si è registrato un tentativo di rinnovata attenzione verso le città e i sistemi urbani.
Nel 2013 nel *Programma delle infrastrutture strategiche* redatto dal Ministero delle Infrastrutture, che prende in esame le principali opere strategiche del Paese, è stata inserita una "macro voce" denominata sistemi urbani. Inoltre nello stesso anno è stato avviato il *Piano città*, e per i comuni di piccola dimensione, il *Programma seimila campanili*.[38] Nel 2017 è stata redatta l'*Agenda Urbana per lo Sviluppo Sostenibile* che individua i principali obiettivi che i Comuni devono rispettare per tenere il passo con le ambizioni internazionali sul tema della sostenibilità urbana. In particolare, viene sottolineata la necessità di applicare una strategia nazionale per la rigenerazione urbana, di ridurre il divario con l'Unione Europea nell'ambito dell'implementazione della mobilità dolce e di arrestare il consumo di suolo favorendo gli interventi di recupero e riuso all'interno del tessuto urbano consolidato.[39]
Da tempo l'Unione europea promuove infatti uno sviluppo urbano sostenibile basato su un modello di città compatta caratterizzata da grandi insediamenti, da un adeguato rapporto con il tessuto urbano esistente, da una densità medio-alta accompagnata da un mix funzionale, e dalla presenza di spazi aperti con una buona accessibilità.[40]
Le linee guida fornite a livello sovranazionale promuovono una metodologia di rigenerazione che includa le diverse dimensioni della vita urbana sottolineando come uno sviluppo efficace e sostenibile sia possibile soltanto attraverso un approccio integrato.
Gli interventi di rigenerazione fisica urbana devono essere quindi combinati con azioni di promozione dello sviluppo economico, dell'inclusione sociale e della protezione ambientale. Inoltre, è necessaria la presenza di una forte partnership tra società civile, *stakeholder* e Pubbliche Amministrazioni.[41]
Dopo la progressiva espansione urbana che ha portato all'estensione delle città in maniera disarticolata, viviamo oggi un momento di arresto determinato dalla crisi immobiliare iniziata circa dieci anni fa, che ha visto il settore delle costruzioni perdere la sua finalità di soddisfare la reale domanda abitativa, in assenza di una reale crescita demografica.[42] Dopo più di un decennio dallo scoppio della bolla speculativa del 2008, il settore immobiliare si trova oggi in



◁ La copertina di ASvis, Urban@it, *L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte*, 2017.

una condizione di contrazione, segnata dalle nuove tendenze demografiche del Paese e dalle scelte localizzative della popolazione.
Da una parte la richiesta di nuovi alloggi risulta contenuta per effetto dell'invecchiamento della popolazione e per il progressivo calo del saldo migratorio, dall'altra la forte redistribuzione interna ha concentrato la domanda residenziale principalmente verso i poli metropolitani e, tra questi, soprattutto verso l'area milanese.[43]
Le politiche nazionali mostrano una tendenza ad allinearsi alle politiche europee superando il precedente favore per l'espansione urbana, in una nuova ottica di recupero e riqualificazione dell'esistente cercando soprattutto di ridurre la distanza tra *la città dei ricchi e la città dei poveri*.[44] Da questo cambio di approccio sono derivate numerose iniziative volte al rilancio delle periferie e delle aree urbane degradate. Una di queste, il *Bando periferie*[45], costituisce una prima risposta, seppur parziale, alle istanze di rigenerazione per quelle zone della città caratterizzate da marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi. Tale provvedimento ha avuto l'obiettivo di stabilire le modalità di presentazione dei progetti di riqualificazione urbana delle periferie, nell'ottica dell'opera di "rammendo" invocata da Renzo Piano, che definisce la periferia come «la città del futuro, quella dove si concentra l'energia umana e quella che lasceremo in eredità ai nostri figli».[46] Nel secondo comma del *Bando*, la nozione di periferie è però delimitata a «aree urbane caratterizzate da situazioni di marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi».[47] Il *Bando periferie*, si pone quindi come un esempio di semplificazione degli interventi di rigenerazione, che tuttavia, ruota attorno a una dimensione esclusivamente edilizia e a interventi occasionali ancora lontani da una logica d'insieme di lungo periodo. Oltre a questa iniziativa, l'occasione storica della *rigenerazione urbana* nella stagione italiana del *consumo zero di suolo* permette di lavorare sui vuoti urbani. Le discipline architettonico-urbane, infatti, sono oggi chiamate ad attivare gli spazi interstiziali, le discontinuità, le residualità urbane, luoghi preferenziali di un nuovo disegno attraverso cui guidare un processo di rigenerazione ambientale delle reti connettive e relazionali, entro le permeabilità delle parti più deboli dell'abitato.[48]
Alla luce dell'elevata eterogeneità degli impianti normativi italiani, è opportuno elencare le principali norme urbanistiche regionali tese alla rigenerazione urbana. Tra queste, l'esperienza della Regione Lombardia, il cui originario impianto normativo ex L.12/2005 è stato modificato e integrato dalla LR.18/2019, inserisce le iniziative sociali come fattori di rigenerazione urbana e le azioni di sostenibilità e di innovazione tecnologica tra gli strumenti da utilizzare.
Tra le esperienze più significative merita menzione il caso della Regione Puglia che con la LR.21/2008 si è dotata di una legge sulla rigenerazione urbana il cui significato obbliga a superare le diffuse nozioni di recupero, riuso e riqualificazione, intendendo quest'ultima come un'azione che determina un accrescimento di valori economici, culturali, sociali in un contesto urbano esistente.[49]


Domenica
Il rammendo delle periferie
ASTE BOLAFFI

△ Piano Renzo, *Il rammendo delle periferie*, Il Sole 24 Ore, 26 gennaio 2014.



▷ La copertina di ASvis, *Infrastrutture verdi urbane e periurbane*, 2022. Il documento è stato realizzato dai componenti del sottogruppo "Forestazione urbana e infrastrutture verdi" del Gruppo di lavoro ASviS sul Goal 11 "Città e Comunità sostenibili".

L'Emilia-Romagna e il Consumo zero di suolo

In Italia, il quadro generale delle politiche per la *rigenerazione urbana* risulta di complessa lettura a causa della sovrapposizione di ruoli e dell'assenza di politiche univoche, infatti «se ne occupano sette strutture amministrative diverse: direzione generale per lo sviluppo del territorio del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per il Piano città; dipartimento Pari opportunità della Presidenza del Consiglio per il piano Aree degradate; segretariato generale della Presidenza del Consiglio per la Riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie; direzione generale per il mercato elettrico, le rinnovabili e l'efficienza energetica del ministero dello Sviluppo economico; direzione generale arte e architettura contemporanee e periferie urbane del ministero dei Beni e delle attività culturali; direzioni generali salvaguardia del territorio, clima ed energia e sviluppo sostenibile del ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare; Coni per il piano Impianti sportivi nelle periferie».[50]

Nei primi decenni degli anni Duemila le politiche di pianificazione della Regione Emilia-Romagna sono state attuate all'interno dei più tradizionali interventi di recupero e di riqualificazione. La tendenza odierna è invece quella di attribuire alla *rigenerazione* un ruolo strategico e propulsivo nei confronti di una domanda di trasformazione che richiede un approccio integrato adatto alle diverse politiche settoriali e ai nuovi strumenti.

Oggi la Regione Emilia-Romagna, anche in seguito ad eventi estemporanei, quali catastrofi naturali, come il terremoto del 2012, promuove infatti la r*igenerazione urbana* sostenibile delle città, dei centri storici e dei quartieri, contrastando il degrado edilizio, urbanistico e sociale, intervenendo sui tessuti urbani consolidati e collocando il rilancio della città pubblica e delle politiche abitative, non solo per rispondere alla più recenti linee guida sulla sostenibilità, sull'equità e sul rafforzamento del capitale sociale, ma anche per poter modellare forme organizzative di gestione dei processi più inclusive.

Alcuni anni fa la Regione Emilia-Romagna ha infatti verificato l'insostenibilità del consumo di suolo previsto sulla carta pari a tre volte e mezzo l'estensione di Bologna metropolitana.[51] A tal proposito il Governo del territorio dell'Emilia-Romagna è corso ai ripari riducendo del 60% le attuali previsioni urbanistiche passando, secondo le stime, dai 250 km^2 di espansione previsti ad un massimo di 70 km^2 introducendo il principio del *Consumo di suolo a saldo zero*, anticipando quanto fissato per il 2050 dal settimo *Programma di azione ambientale* dell'Unione Europea. Tramite la LR 24/2017[52] la Regione Emilia-Romagna promuove quindi la *rigenerazione* per aumentare l'attrattività e la qualificazione del costruito secondo criteri di sostenibilità e di accrescimento della vivibilità della città pubblica, attraverso la qualità e l'implementazione del sistema dei servizi e delle funzioni strategiche insediate.

Con questa Legge i Comuni sono tenuti a contenere il consumo di suolo entro il 3% del suolo non urbanizzato favorendo la rigenerazione dei territori urbanizzati e il miglioramento della qualità urbana.

Fra i punti cardine della nuova legge emergono: il contenimento delle

previsioni in espansione e misure per promuovere la rigenerazione dei tessuti esistenti (tra cui densificazione urbana, promozione dell'efficienza energetica e della sicurezza sismica, *de-sealing*, usi temporanei, partecipazione), in una prospettiva di incremento della resilienza dei sistemi urbani e territoriali, e di semplificazione normativa.

La nuova Legge, «toglie valore attuativo al piano che, pur continuando a definire le regole di qualificazione edilizia, si presenta come uno strumento "ideogrammatico" delle trasformazioni ammissibili».[53] Inoltre, la stessa legge prevede l'unione di tutti i piani urbanistici precedenti in un unico *Piano Urbanistico Generale (PUG)*, che stabilisce la disciplina di competenza Comunale sull'uso e sulla trasformazione del territorio. Il *PUG* si configura infatti come una sorta di *masterplan* strategico che, a partire da un'approfondita analisi dei tessuti urbani, individua le condizioni alla trasformazione della città esistente e le eventuali nuove espansioni, ovvero la strategia perseguita nel lungo periodo, senza delinearne le modalità attuative, definite invece di volta in volta dagli accordi operativi con i soggetti interessati. Elemento costitutivo del *Piano* diventa quindi la *Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale*, documento che, delineando da un lato gli obiettivi generali perseguiti dal *Piano* (livelli, standard, prestazioni) e dall'altro individuando le rappresentazioni specifiche, governa gli accordi con i privati, garantendo le condizioni di «rilevante interesse per la comunità locale».[54]

Per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità e di riduzione del consumo di suolo, la Regione Emilia-Romagna, nel 2021, ha aperto il *Bando Rigenerazione Urbana 2021*[55], con lo scopo di favorire il recupero e il riuso del patrimonio pubblico coinvolgendo attivamente le comunità locali, a rafforzando la coesione sociale. Il bando, rivolto a Comuni con meno di 60.000 abitanti, ha finanziato con 47 milioni di euro (l'investimento complessivo ammonta a 75 milioni di euro grazie al cofinanziamento degli Enti locali) 80 interventi di rigenerazione urbana, ambientale e sociale promuovendo la riattivazione funzionale e il recupero architettonico di opere pubbliche o di pubblica utilità capaci di relazionarsi in maniera ampia con il contesto e con gli spazi esterni come giardini, parchi e aree verdi. La città cresciuta in fretta intorno ai centri storici diviene a questo punto l'unico oggetto possibile di intervento. Proprio la provvisorietà dei vuoti urbani della periferia e la generale trascuratezza di quei paesaggi fragili[56] e residuali diventa perciò il campo di lavoro della contemporaneità. Gli spazi intermedi tra il costruito, gli ambiti interstiziali compresi tra le infrastrutture, buona parte della viabilità cresciuta progressivamente e senza un disegno urbano coerente sono quindi il terreno per immaginare un diverso modo di abitare la città.

La *rigenerazione urbana* può assumere questo contesto libero da riordinare come una priorità per realizzare un sistema autonomo e il più possibile indipendente di mobilità lenta che colleghi i parchi e gli spazi pubblici con il centro storico raccogliendo i frammenti di aree ed i percorsi praticabili in un disegno unitario che renda piacevole e sicuro muoversi nella città a piedi o in bicicletta.



[1] Mazzeo Giuseppe, *Sulla pianificazione territoriale in Italia. Cronache, testimonianze, prospettive*, Franco Angeli, Milano, 2021.
[2] Su questi temi si veda Mazzeo Giuseppe, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, Franco Angeli, Milano, 2011
[3] Gregotti Vittorio, *Il possibile necessario*, Bompiani, Milano, 2014.
[4] Paci Enzo, *Il cuore della città*, in "Casabella Continuità", n°202, agosto-settembre 1954.
[5] Costi Dario, *Manuale di Progetto Urbano Strategico. Per la Smart (e Wise) City*, LetteraVentidue, Siracusa, 2023 (in corso di pubblicazione).
[6] Lichfield Dalia, *Urban regeneration for the 1990s*, London Planning Advisory Committee, 1992.
[7] Donnison David, *The challenge of urban regeneration for community development*, in "Community Development Journal", vol.28, n°4, 1993.
[8] Hall Peter, *Urban and regional planning*, Routledge, Londra, 2002.
[9] Su questi temi si vedano Barosio Michela, Eynard Enrico, Marietta Cristina, Marra Giulia, Melis Giulia, Tabasso Matteo, *From urban renewal to urban regeneration: classification criteria for urban interventions. Turin 1995-2015, evolution of planning tools and approaches,* in "Journal of Urban Regeneration and Renewal", n°1, 2016; Manfredi Francesco, *Le nuove strategie per la sostenibilità territoriale. Il caso Parma Social House*, in De Rada Dimitri, Brusa Gianfranco, *Dinamiche territoriali, qualità urbana, investimenti e mercato immobiliar*e, Politecnica, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna, 2010.
[10] Güzey Özlem, *Urban regeneration and increased competitive power: Ankara in an era of globalization*, in "Cities" vol.26, 2009.
[11] Leary Micheal E., McCarthy John, *Introduction urban regeneration a global phenomenon*, in Leary Micheal E., McCarthy John (a cura di), *The Routledge companion to urban regeneration*, Routledge, Londra, 2013.
[12] Korkmaz Cansu, Balaban Osman, *Sustainability of urban regeneration in Turkey: Assessing the performance of the North Ankara Urban Regeneration Project*, in "Habitat International", vol.95, 2020; Evans James, Jones Phil, *Rethinking sustainable urban regeneration: ambiguity, creativity, and the shared territory*, in "Environment and Planning", vol.40, n°6, 2008.
[13] Medoff Peter, Skalar Holly, *Streets of Hope: The fall and rise of an urban neighborhood*, South End Press, Boston, 1999.
[14] Barosio Michela, Eynard Enrico, Marietta Cristina, Marra Giulia, Melis Giulia, Tabasso Matteo, op. cit.
[15] Wheeler Stephen M., Beatley Timothy, *The sustainable urban development*, Urban Reader Series, Routledge, Londra, 2008; Evans James P., *Sustainable regeneration*, in Smith Susan (a cura di), *International Encyclopedia of housing and home*, Elsevier, Amsterdam, 2012.
[16] Musco Francesco, *Rigenerazione urbana e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano, 2010
[17] Mantini Pierluigi, *Rigenerazione urbana, resilienza, re/evolution profili giuridici*, Atti del XXVIII Congresso dell'INU – Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma 2013.
[18] Una copia del *Rapporto* è consultabile a questo indirizzo: https://www.are.admin.ch/are/it/home/media-e-pubblicazioni/pubblicazioni/sviluppo-sostenibile/brundtland-report.html.
[19] La documentazione prodotta è disponibile all'indirizzo: https://www.are.admin.ch/are/it/home/sviluppo-sostenibile/politica-sostenibilita/agenda2030/onu-_-le-pietre-miliari-dello-sviluppo-sostenibile/1992--conferenza-delle-nazioni-unite-su-ambiente-e-sviluppo--ver.html.
[20] Balaban Osman, Puppim De Oliver José Antonio, *Understanding the links between urban regeneration and climate-friendly urban development: Lessons from two case studies in Japan*, in "Local Environment", vol.19, n°8, 2014; Kim Hyun Woo, McCarty Dakota Aaron, Lee Jaekyung, *Enhancing Sustainable Urban Regeneration through Smart Technologies: An Assessment of Local Urban Regeneration Strategic Plans in Korea*, in "Sustainability", vol.12, 2020.
[21] Naess Petter, *Urban planning and sustainable development*, in "European Planning Studies", vol.9, n°4, 2001.
[22] Natividade-Jesus Eduardo, Almeida Arminda, Sousa Nuno, Coutinho-Rodrigues João, *A case study driven integrated methodology to support sustainable urban regeneration planning and management*, in "Sustainability", vol.15, n°11, 2019.
[23] Munda Giuseppe, *Social multi-criteria evaluation for urban sustainability policies*, in "Land Use Policy", vol.23, n°1, 2006; Dempsey Nicola, Bramley Glen, Power Sinead, Brown Caroline, *The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability*, in "Sustainable development", vol.19, n°5, 2011; Gu Zhonghua, Zhang Xialoing, *Framing social sustainability and justice claims in urban regeneration: A comparative analysis of two cases in Guangzhou*, in "Land Use Policy", vol.102, 2021.
[24] United Nations General Assembly, *Trasforming our word: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, 2015.
[25] Il report e gli obiettivi sono disponibili all'indirizzo: https://www.un.org/millenniumgoals/.
[26] Per il testo completo si rimanda alla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea del 19 ottobre 2016.
[27] Il documento della conferenza è disponibile all'indirizzo: http://www.oics.it/index.php/tutte-le-news/3081-la-conferenza-di-addis-abeba-approva-un-nuovo-piano-dazione-globale-per-il-finanziamento-allo-sviluppo.

[28] United Nations, *New Urban Agenda. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III)*, Quito, Ecuador, 20 ottobre 2016.
[29] Il documento è disponibile all'indirizzo: http://www.itc.cnr.it/ba/re/Documenti/Aalborg.htm.
[30] Il documento è disponibile all'indirizzo: https://www.eib.org/attachments/jessica_bristol_accord_sustainable_communities.pdf.
[31] Il documento è disponibile all'indirizzo: https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-201089/.
[32] Una traduzione del documento è disponibile all'indirizzo: https://www.consiglioregionale.calabria.it/upload/istruttoria/Dichiarazione%20di%20Toledo.pdf.
[33] European Sustainable Cities, *The Basque Declaration, New Pathways for European Cities and Towns to create productive, sustainable and resilient cities for a liveable and inclusive Europe*, 8th European Conference on Sustainable Cities & Towns, Bilbao, 27-29 aprile 2016.
[34] European Commission, *Green Infrastructures (GI) - Enhancing Europe's Natural Capital*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Bruxelles, 3 maggio 2013.
[35] European Commission, *The Future of Cities*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2019.
[36] Oecd, *OECD Principles on Urban Policy*, OECD Publishing, Parigi, 2019.
[37] European Union, *The New Leipzig Charter - The transformative power of cities for the common good*, Adottato in occasione della Riunione Ministeriale Informale sulle questioni urbane del 30.11.2020.
[38] *Programma delle infrastrutture strategiche*, Camera dei deputati XVII legislatura, Documentazione e ricerche, L'attuazione della "legge obiettivo". Nota di sintesi e focus tematici. 8° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, 94, 2014.
[39] ASvis, *Urban@it, L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte*, 2017. Il testo è stato curato da Walter Vitali, con la collaborazione di Giovanni Fini e Gianluigi Bovini.
[40] Coppola Emanuela, *Densificazione vs dispersione urbana*, in "Tema", n°11, 2012; Ewing Reid, Hamidi Shima, *Compactness vs. Sprawl-Areas of agreement*, in Fregolent Laura, Tonin Stefania, *Growing Compact*, Franco Angeli, 2015; Fina Stefan, *Measuring Urban Sprawl: dispersion and mixed use*, in Fregolent Laura, Tonin Stefania, *Growing Compact*, Franco Angeli, 2015.
[41] Atkinson Rob, *The emerging "Urban Agenda" and the European spatial development prospective: towards an EU Urban Policy?*, in "European Planning Studies", vol.9, n°3, 2001; Hadjri Karim, Isaiah Oluremi Durosaiye, Gábor Csanádi (a cura di), *A critical analysis of urban regeneration programmes in Europe*, in "Architecture MPS journal", 2015.
[42] Rusci Simone, Cutini Valerio, *Ai tempi della crisi. Il mercato immobiliare e le influenze sulla pianificazione*, ASUR - Archivio di Studi Urbani e Regionali, marzo, 2016, pp.91-144.
DOI: 10.3280/ASUR2016-116005.
[43] Per approfondimenti si veda il documento del 2019 della Regione Emilia-Romagna "*La dimensione sociale della rigenerazione urbana. I nuovi caratteri del mercato urbano*" pp. 22-23.
[44] Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza Editore, Bari, 2011.
[45] Approvato con D.P.C.M. 25 maggio 2016, in attuazione delle Legge di stabilità 2016.
[46] Si veda Piano Renzo, *Il rammendo delle periferie*, in "Il Sole 24 Ore", 26 gennaio 2014.
[47] D.P.C.M. 25 maggio 2016, art. 1, co.2.
[48] Bertelli Guya, *Estensione versus Contrazione, un inatteso "ritorno all'urbano"*, in Falzetti Antonella (a cura di), *La città in estensione*, Gangemi Editore, Roma, 2017.
[49] Mantini Pierluigi, *La perequazione urbanistica nel tempo della rigenerazione urbana*, in Stella Richter Paolo, *La perequazione delle disuguaglianze tra paesaggi e centri storici*, Giuffrè Editore, Milano, 2018.
[50] Intervento di Walter Vitali al seminario "Il Rapporto sulle Città di Urban@it", Bari 10 aprile 2017, tratto da Marinelli Nicola, La Macchia Nicola, *Rigenerare la città sullo sfondo dell'Agenda 2030*, Workshop Rigenerazione Urbana, Legacoop, Bologna, 4 giugno 2018.
[51] Questo dato è stato reso noto nel Convegno "*Il Consumo di suolo in Emilia-Romagna analisi dello stato di fatto*" nell'ottobre del 2015 come esito di un censimento sulla pianificazione svolto congiuntamente dagli Assessorati all'Urbanistica e all'Agricoltura della Regione Emilia-Romagna.
[52] Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio. Legge Regionale 21 dicembre 2017, n.24, Bologna.
[53] Conticelli Elisa, Maldina Sara, Proli Stefania, Santangelo Angela, Tondelli Simona, *Percorsi di rigenerazione urbana: esperienze didattiche e innovazione urbanistica a Bologna*, Atti della XXI Conferenza Nazionale SIU | Confini, Movimenti, Luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione, Firenze, 6-8 giugno 2018.
[54] Emilia-Romagna, Legge Regionale 24/2017, Art. 61, comma 1.
[55] Il bando è disponibile a: https://territorio.regione.emilia-romagna.it/bandi-di-gara/bando-ru-21-scheda.
[56] Bertelli Guya, *Paesaggi fragili*, Aracne editrice, Roma, 2018.

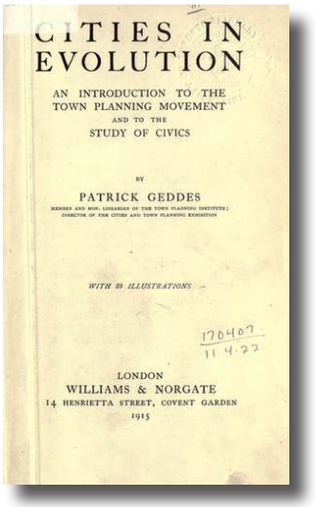
Partecipazione

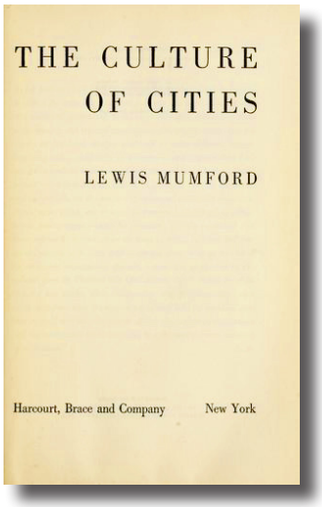
Origini

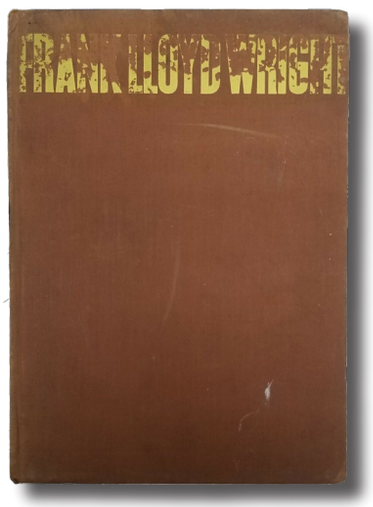
La matrice storica e culturale della partecipazione ha le sue radici nei primi anni del Novecento. Patrick Geddes, uno dei padri dell'urbanistica moderna, è tra i primi ad occuparsi del coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali proponendo un'idea molto vicina al processo di pianificazione partecipata che intendiamo oggi.[1] Egli sosteneva che la pianificazione non si risolvesse in una mera questione di governo tra ingegneri e architetti, bensì fosse il risultato di una intera civiltà, di una comunità e di un'epoca.[2] Su questa corrente di pensiero si inseriscono le teorie di Lewis Mumford, ancora oggi di notevole attualità riguardo alla gestione del territorio, che si concentrano sul rapporto tra pianificazione e democrazia, tra ordine politico ed equilibrio ecologico, economico e sociale.[3] Alla base del sistema di pianificazione, l'autore pone infatti la costruzione di comunità locali in cui far emergere senso civico e solidarietà in grado di reinventare i luoghi secondo le esigenze.

Un'altra posizione nota, ma più individuale e molto diversa, risale a prima della Seconda guerra mondiale e proviene da Frank Lloyd Wright. Egli sosteneva un'architettura "organica" come espressione di una società democratica degli Stati Uniti, o la sua versione idealizzata, che Wright chiamò *Usonia*. La sua proposta di *Broadacre City*, che oggi presenta delle contraddizioni ideologiche ovvie, celebrava l'automobile di massa, lo sviluppo suburbano a bassa densità abitativa, la casa indipendente che, a suo avviso, rappresentavano l'incarnazione suprema di una democrazia prospera e di quello che considerava il vero capitalismo, costruito su un rapporto produttivo tra città e campagna, tra pianificazione e territorio.[4]

Negli Stati Uniti d'America, l'evoluzione delle teorie di coinvolgimento dei cittadini trova ulteriore spinta nella seconda metà degli anni Sessanta con la nascita, in seguito ai fenomeni sociali ed economici intorno alle politiche di *urban renewal*[5], dell'*advocacy planning*. Questa teoria di pianificazione urbana formulata da Paul Davidoff e Linda Stone Davidoff ha un carattere pluralista e







inclusivo dove gli interessi di tutti i gruppi della società vengono rappresentati, soprattutto quelli a basso reddito e le minoranze.[6]
A questo proposito, nel 1969 fu pubblicata la *Ladder of Citizen Participation*[7] (*Scala della partecipazione cittadina*), in cui diverse forme di partecipazione vengono catalogate e classificate in otto gradini, a loro volta raggruppati in tre forme di partecipazione che si articolano dal basso verso l'alto secondo questa suddivisione del processo decisionale democratico: *Nonparticipation* (nessun potere), *Degrees of Tokenism* (potere fittizio), *Degrees of Citizen Power* (potere effettivo). Gli 8 gradini della *Scala* sono:

1. *Manipulation* – Una forma illusoria di partecipazione che si verifica quando le istituzioni, i funzionari o gli amministratori pubblici ingannano i cittadini facendogli credere di avere potere in un processo che è stato intenzionalmente costruito per negarglielo.

2. *Therapy* – La partecipazione come terapia si verifica quando i funzionari e gli amministratori pubblici creano programmi di partecipazione che tentano di convincere i cittadini che sono loro il problema, mentre in realtà sono le istituzioni e le politiche consolidate a creare i problemi per i cittadini.

3. *Informing* – Questa forma di partecipazione si verifica quando il flusso di informazioni è unidirezionale, dai funzionari pubblici ai cittadini, senza alcun riscontro e senza alcun potere di negoziazione.

4. *Consultation* – Questo caso si verifica quando i processi di consultazione non sono combinati con altre modalità di condivisione, di fatto non offrendo alcuna garanzia che le preoccupazioni e le idee dei cittadini vengano prese in considerazione.

△ Da sinistra a destra
Le copertine:

Geddes Patrick, *Cities in Evolution*, Williams & Norgate, Londra, 1915.

Mumford Lewis, *The Culture of Cities*, A Harvest/ HBJ Book-Harcourt Brace Jovanovich Publishers, San Diego-New York, 1938.

Wright Frank Lloyd, *An Organic Architecture. The Architecture of Democracy*, Lund Humphries, Londra, 1939.

5. *Placation* – La partecipazione, in questo caso, si verifica quando ai cittadini viene concesso un grado limitato di influenza in un processo, ma il loro contributo è in gran parte o del tutto simbolico e atto a dimostrare il semplice coinvolgimento.

6. *Partnership* – Questa forma si verifica quando le istituzioni, i funzionari o gli amministratori pubblici permettono ai cittadini di negoziare accordi migliori, di porre il veto alle decisioni, di condividere i finanziamenti o di presentare richieste che vengono almeno o in parte soddisfatte.

7. *Delegated Power* – In questo caso le istituzioni pubbliche, i funzionari o gli amministratori cedono ai cittadini almeno un certo grado di controllo, gestione, autorità decisionale o potere decisionale sulla gestione delle spese.

8. *Citizen Control* – Questo tipo di partecipazione si ha quando i partecipanti o i residenti hanno la possibilità di governare un programma o un'istituzione, essere pienamente responsabili degli aspetti politici e gestionali ed essere in grado di negoziare le condizioni alle quali eventuali utenti esterni possano modificarli.

L'analisi che accompagna questa *Scala* avanzava quindi un argomento centrale che è ancora oggi attuale: la partecipazione dei cittadini ai processi democratici, se deve essere considerata autentica, richiede la ridistribuzione del potere sotto forma di autorità decisionale, possibilità di determinazione delle modalità di condivisione delle informazioni, di definizione degli obiettivi e delle politiche di allocazione delle risorse, di gestione dei programmi e di distribuzione dei benefici.
Secondo Arnstein «C'è una differenza cruciale tra il passare attraverso il vuoto rituale della partecipazione e l'avere il potere reale necessario per influenzare l'esito del processo».
Sul finire degli anni Settanta, al fine di tutelare i bisogni di una pluralità di soggetti, John Friedmann propone la teoria del *Radical Planning*[8] (*Pianificazione radicale*) che «identifica nella "conoscenza" il fattore indispensabile nel governo delle trasformazioni urbane e l'"azione" come conseguenza per l'efficienza sul territorio delle metodologie ed analisi prefigurate».[9] Finalità di questa tesi è l'agevolazione di un "dominio pubblico" all'interno dei processi di pianificazione, cioè uno spazio di contributo e trasformazione dal basso, dai cittadini.
In Europa, nello stesso periodo Jaap Bakema[10], Aldo van Eyck[11], Herman Hertzberger[12], Ralph Erskine[13], Lucien Kroll[14] e Walter Segal[15], pur utilizzando differenti metodi tra di loro, propongono e realizzano opere attraverso il coinvolgimento dei cittadini.
Tra questi Jaap Bakema, a partire dai primi CIAM e poi, in un secondo momento, come parte del Team X ha sempre rappresentato una delle voci più interessanti



◁ La differenza tra il vuoto rituale della partecipazione e l'avere il potere reale necessario per influenzare l'esito del processo è riassunta in un poster dipinto nella primavera del 1968 da alcuni esponenti della protesta degli studenti-lavoratori francesi. Il poster evidenzia il punto fondamentale: la partecipazione senza ridistribuzione del potere è un processo vuoto e frustrante. Permette a chi detiene il potere di mantenere lo status quo e di affermare che tutte le parti sono state prese in considerazione, ma fa sì che solo alcune di esse ne traggano beneficio.

Estratto da Arnstein Sharry, *A ladder of citizen participation*, Journal of the American Planning Association, n°35, 4, 1969.

delle avanguardie del secondo dopoguerra, sviluppando un approccio sistematico all'edilizia abitativa e alla pianificazione, alla progettazione integrata, alla costruzione e alla ricerca tipologica avanzata. L'architettura immaginata da Bakema nasceva infatti con l'intento di realizzare una società democratica, che comprendesse anche la sua struttura pubblica e le sue istituzioni, aperta e uno stato sociale previdenziale.

Le idee di Jaap Bakema sulla democrazia e l'architettura provengono da un background piuttosto diverso, anche se egli conclude, in modo simile a Wright, che l'architettura e la pianificazione dovrebbero assecondare le scelte di vita individuali.[16] Egli riteneva che, in quanto esperto di progettazione spaziale, l'architetto avesse un obbligo nell'ambito dell'intero processo di pianificazione e costruzione. Spettava all'architetto quindi rendere visibili e comunicare, attraverso l'architettura, le relazioni sociali di una società moderna.

Sempre tra gli esponenti del Team X, Aldo Van Eyck elabora una rappresentazione dei vuoti urbani che ribalta il sistema urbanistico normativo imposto dall'alto, sostenuto dal CIAM, a favore di un approccio dal basso, legato al contesto.

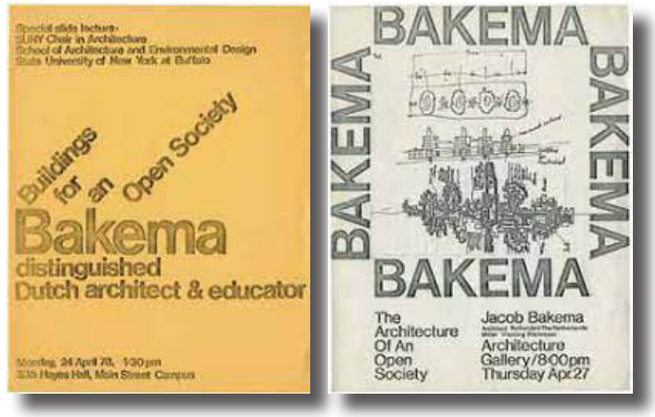
A questo proposito, a partire dal 1947, Van Eyck applicò e diede figura a questa sua visione degli spazi interstiziali urbani realizzando alcune centinaia di aree per il gioco dei bambini nei lotti residuali di Amsterdam che hanno contribuito, con un progressivo processo di moltiplicazione degli effetti, a modificare in maniera significativa il paesaggio urbano della città.

Il tema dell'*in-between*, dello spazio intermedio "in" e "tra" le cose, fu ripreso da Herman Hertzberger, altro membro del Team X e collaboratore alla rivista *Forum* insieme a Bakema e Van Eyck, in molti suoi progetti che evidenziano alcuni principi della sua architettura della partecipazione: i rapporti di reciprocità tra pubblico e privato, tra forma e uso, tra spazio architettonico e modalità di utilizzo.[17]

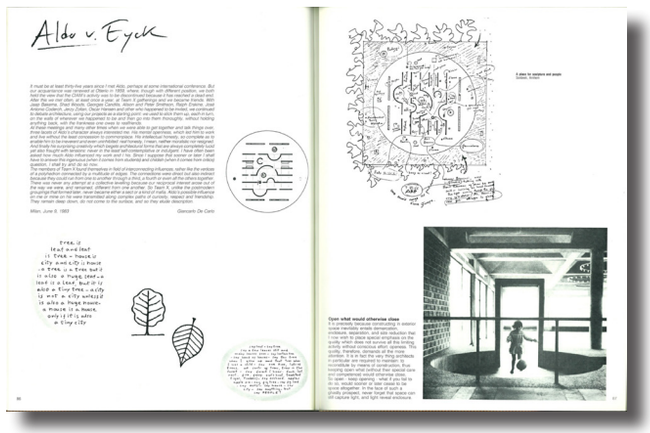
L'esperienza nel cosiddetto *Forumgroup* porta Hertzberger a realizzare opere che cercano di recuperare la dimensione umana degli edifici, contrastando l'anonimo sviluppo su vasta scala urbana.

Gli altri membri del Team X, tra cui Alison e Peter Smithson, Giancarlo De Carlo, Georges Candilis, Alexis Josic e Shadrach Woods, ne svilupperanno successivamente i principi influenzati anche dalle esperienze di architetti e urbanisti quali John Francis Turner, John Habraken, Christopher Alexander, Julian Beinart e Tunney Lee. Questi possono essere inquadrati all'interno di un pensiero teso, tra gli anni Sessanta e Settanta, ad un'architettura che proponeva un ripensamento della tradizione del Movimento Moderno, in favore di una dimensione più umana e ambientale.

Tra questi Turner aveva maturato la sua critica alla pianificazione modernista e alle politiche abitative "dall'alto" lavorando negli insediamenti informali in America Latina,[18] Beinart condusse ricerche per la creazione di una modernità urbana africana tra Nigeria, Mozambico e Sudafrica,[19] mentre Tunney Lee sviluppò una ricerca sul processo di progettazione *community-based* in molti quartieri dell'area di Boston e nella Chinatown della città.[20]







△ Poster del seminario e della mostra *The Architecture of an open society* di Jaap Bakema, State University of New York, Buffalo, 1978.

▷ Copertina e interno delle pagine 86 e 87 dello Yearbook ILA&UD *The Contemporary Town 2*, 29 giugno 1989, San Miniato con alcuni disegni di studio di Aldo van Eyck sullo spazio pubblico per le persone.



Il contesto italiano del dopoguerra

In Italia, questi punti di vista vennero ripresi nel dibattito scientifico e nelle pratiche progettuali solamente a partire dagli anni Sessanta[21], quando il tema della partecipazione cittadina fu inserito all'interno dei piani urbanistici. Gli anni successivi alla guerra imposero infatti un ripensamento dei modelli culturali e progettuali allo scopo di recuperare un senso di comunità all'interno delle città. A questo scopo, la ricerca di un nuovo approccio di matrice comunitaria porta ad una maggiore attenzione per il coinvolgimento dei soggetti sociali nelle scelte pianificatorie e progettuali.

Tra i principali protagonisti troviamo Ludovico Quaroni, Danilo Dolci, Adriano Olivetti, Carlo Doglio, Giancarlo De Carlo e Pasquale Culotta.

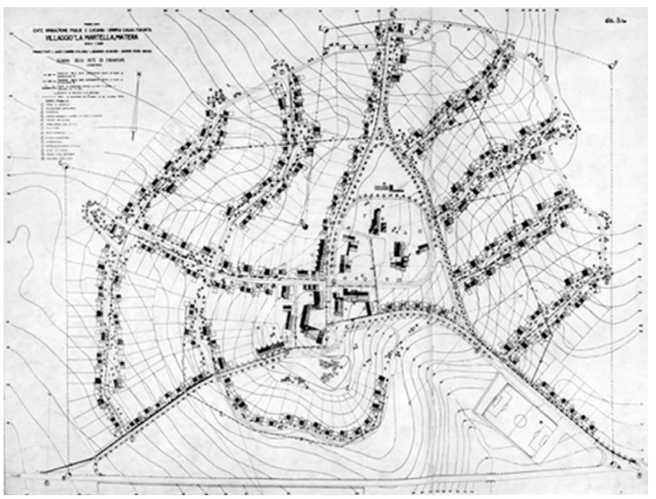
Il primo, Ludovico Quaroni fu fortemente influenzato dai testi di Lewis Mumford e Patrick Geddes sulla pianificazione, oltre all'apporto di altre discipline, come la sociologia, che lo porterà a creare il *Centro di Ricerche Sociali* con l'intento di ottenere una collaborazione interdisciplinare per una progettazione più vicina e funzionale ai bisogni dei cittadini.

L'opportunità per Quaroni di mettere al centro del progetto la questione sociale sarà nel 1951 con la costruzione del borgo La Martella a Matera in cui le relazioni con l'ambiente, il paesaggio, il territorio e la comunità vennero preservati grazie ad un confronto diretto con gli abitanti.[22]

Danilo Dolci, sociologo, attivista ed educatore, è probabilmente colui che più di tutti ha cercato, attraverso le iniziative per i laboratori di piena occupazione e l'approccio maieutico operati a Partinico, in Sicilia, di riscattare le sorti degli "esclusi" dando loro voce e importanza.[23]

Adriano Olivetti, si inserisce nella ricerca di un modello di comunità e democrazia, con un progetto politico dal nome *Movimento di Comunità*[24], «fondato sull'ipotesi che, attraverso la pratica sociale e il riconoscimento della comunità come unità amministrativa e istituzionale pertinente, sia possibile

△ Comerio Mary, *Il community design oggi*, in Spazio e società, n°31/32, 1985.





◁ Da sinistra a destra Ludovico Quaroni, L. Agati, F. Gorio, P. M. Lugli, M. Valori, *Planimetria del borgo La Martella*, Matera, 1949-1954. Estratta da Olivetti Adriano, *Esperienze urbanistiche in Italia*, Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma, 1952.

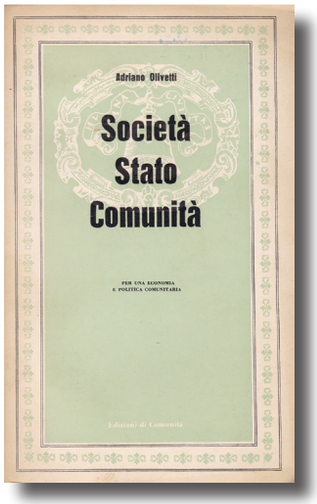
Vista del borgo La Martella, 1949-1954. Estratta da Casabella-Continuità, n°200, 1954.

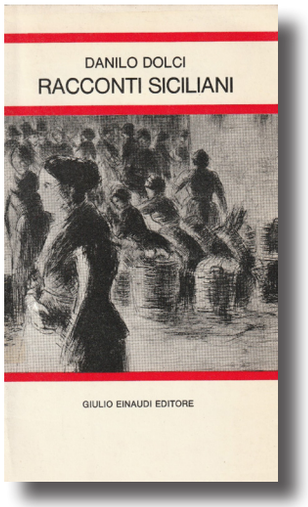
prefigurare un ordinamento politico capace di avvicinare persone e istituzioni e restituire significato all'azione politica. La "giusta dimensione" per definire politiche ed elaborare piani di trasformazione è quella comunitaria, quella in cui l'interazione e la partecipazione avvengono naturalmente».[25]

Per l'intellettuale Carlo Doglio, come per Dolci e Olivetti con i quali collaborò, lo sforzo era teso alla ricerca di una società democratica, attraverso una visione multidisciplinare della pianificazione, in un impegno attivo di partecipazione e di solidarietà nella vita sociale al fine di ricostruire un senso di comunità e di fiducia nelle istituzioni.[26]

All'interno di questo panorama, Giancarlo De Carlo è senz'altro una delle voci più autorevoli sul tema della partecipazione.[27] Nelle sue riflessioni infatti si sofferma sul significato e sulle implicazioni della partecipazione, che dal suo punto di vista non si deve limitare a condividere le scelte principali, ma deve coinvolgere l'abitante nella ricerca architettonica di cui il progettista è interprete critico.[28]

In sintonia con l'impegno civile di Giancarlo De Carlo vi era Pasquale Culotta, che con la vicenda palermitana segna uno degli ultimi tentativi di sviluppare progettualmente le scelte insediative alla scala urbana in Italia. Nel 1987 infatti promuove una progettualità collettiva applicata alla scala urbana che recupera e completa il lavoro svolto su Palermo l'anno prima per la Triennale di Milano. La proposta, che immagina un sistema di luoghi strategici da realizzare per l'Esposizione nazionale[29], mancherà però di un vero e proprio programma di partecipazione e discussione pubblica che inizialmente prevedeva il coinvolgimento delle realtà economiche e culturali della città. Tutte queste esperienze, che hanno dato origine anche a numerosi progetti, nonostante le formazioni e le inclinazioni progettuali differenti dei loro autori, sono accomunate dal concetto di comunità e di partecipazione che si attua con il coinvolgimento dei cittadini nella progettazione dei luoghi.

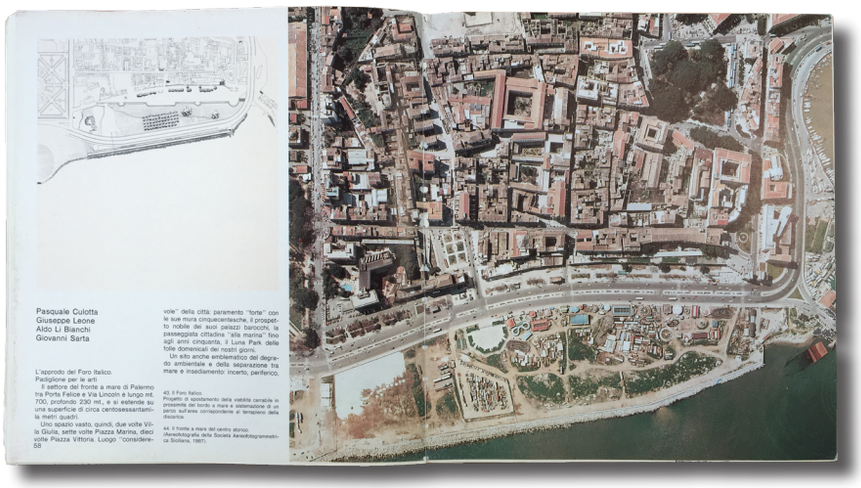




▷ Da sinistra a destra Dolci Danilo, *Racconti siciliani,* Einaudi, Torino, 1973.

Olivetti Adriano, *Società Stato Comunità*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 1952.

▽ Il progetto per il Foro Italico redatto da Pasquale Culotta, Giuseppe Leone, Aldo Li Bianchi e Giovanni Sarta, pubblicato in: Culotta Pasquale, Leone Giuseppe, Bianchi Aldo Li, Sarta Giovanni, Panzarella Marcello, Minutella Vincenzo, *Palermo 1991: nove approdi per l'esposizione nazionale*, Democrazia Cristiana, Palermo, 1988.





Criteri e principi odierni

In tutt'Europa, a partire dagli anni Novanta, si assiste ad una radicale trasformazione nella struttura sociale delle città e con essa si nota una crescente consapevolezza della necessità, da parte dei singoli cittadini e delle comunità, di prendere parte ai processi decisionali con l'obiettivo di garantire una maggiore qualità della vita all'interno delle realtà urbane.[30] Tale prospettiva ha spinto l'Unione Europea nel guidare i paesi membri all'assunzione di azioni da intraprendere secondo nuovi criteri e principi di coesione economica e sociale, sviluppo sostenibile e competitività equilibrata.[31] Il coinvolgimento della cittadinanza negli interventi di rigenerazione del territorio è stata normata attraverso specifiche politiche in materia di partecipazione.

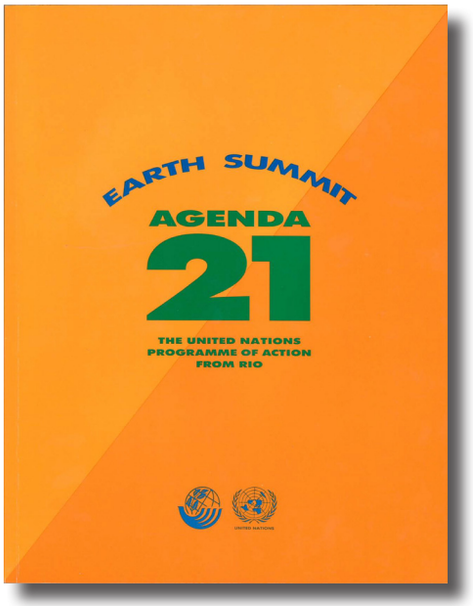
La partecipazione del cittadino alla vita democratica è infatti un principio che discende direttamente dal diritto di sovranità popolare e dal diritto di cittadinanza, riaffermati globalmente attraverso il *Programma Agenda XXI*[32] di Rio de Janeiro (1992) e a livello europeo tramite la *Convenzione di Aarhus*[33] (1998), la *Carta europea dei diritti dell'uomo nella città*[34] (2000) e il Libro bianco sulla Governance[35] (2001).

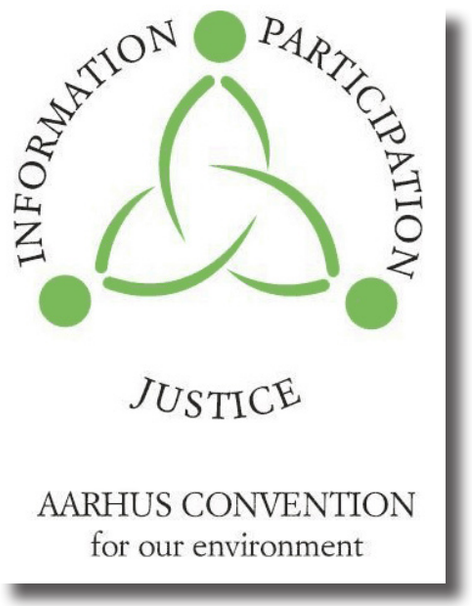
Nel 2002, con il documento "V*erso una cultura di maggiore consultazione e dialogo. Principi generali e requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate ad opera della Commissione*", l'Unione Europea sottolinea che la partecipazione e valori come l'apertura, l'efficacia e la coerenza sono principi generali che sottendono alla consultazione.[36]

Nel 2005 la Commissione europea ha adottato il *Piano D*[37] per la democrazia, il dialogo e il dibattito, in cui vengono presentate le iniziative comunitarie volte a rafforzare il dialogo, il dibattito pubblico e la partecipazione dei cittadini, considerati alla base del rinnovamento democratico, mentre recentemente nel 2007 è stato redatto il *Trattato di Lisbona*[38], che sancisce la partecipazione quale principio costituzionale vero e proprio.

Nella normativa italiana questi postulati sono riportati in particolare dalla *Costituzione*[39] e declinati attraverso alcuni atti legislativi principali, come la *Legge Bosetti-Gatti*[40] e il *Decreto Bassanini*[41], che contribuiscono a promuovere una nuova prospettiva secondo la quale i cittadini, singoli o associati, possano lavorare alla co-progettazione e co-produzione di *policies*. Queste impostazioni «istituiscono nuovi strumenti di programmazione economica dal basso e migliorano la partecipazione democratica dei cittadini nei processi decisionali».[42]

A livello regionale l'Emilia Romagna è l'unica, insieme a Toscana e Puglia, ad aver predisposto una legge sulla partecipazione. La *Legge Regionale n°3 del 2010* ha infatti come obiettivo la «promozione di una partecipazione totale della comunità alle scelte che incidono sul territorio, pertanto, non solo individua delle condizioni favorevoli per l'affermazione di una democrazia partecipativa ma prevede anche delle misure volte a promuovere e sostenere effettivamente un maggiore sviluppo delle forme di cittadinanza attiva».[43] Questa verrà poi abrogata e sostituita con la *Legge Regionale n°15 del 2018*[44], che nasce







▷ Da sinistra a destra Le copertine:

Agenda XXI (1992).

Convenzione di Aarhus (1998).

Trattato di Lisbona (2007).

dalla volontà di introdurre un linguaggio semplificato volto ad una maggior inclusione, una informazione e partecipazione preventiva ai cittadini su opere, progetti o interventi di particolare rilevanza per la comunità, l'istituzione della *Giornata della Partecipazione*, attività di formazione finalizzata alla promozione della cultura della partecipazione all'interno dell'Amministrazione regionale e degli enti locali e l'affidamento all'Assemblea legislativa della promozione della legge anche mediante la diffusione di buone pratiche.

Recentemente, a dicembre 2014, con l'intento di un progressivo coinvolgimento di enti pubblici e strutture associative per la creazione di una rete decisionale che coinvolga i cittadini, l'*Istituto Nazionale di Urbanistica (INU)* ha promosso la sottoscrizione della *Carta della Partecipazione*.[45]

Questo documento è nato dall'esperienza di un centinaio di esperti di diverse regioni e affinato con il contributo di numerose associazioni nazionali che operano a stretto contatto con i cittadini. La *Carta* è stata redatta con l'obiettivo di portare competenza e rigore metodologico, definendo 10 principi che aiutino a progettare o a valutare la qualità di un processo partecipativo. Queste regole possono essere infatti usate come una traccia metodologica in fase di progettazione di un percorso di coinvolgimento dei cittadini, oppure come griglia da usare in fase valutativa per determinare la qualità di un processo partecipativo proposto o realizzato. Può anche essere utilizzata come spunto di riflessione per accrescere la cultura della partecipazione e far comprendere la complessità delle dinamiche e dei ruoli, aiutando i decisori a riconoscere gli esiti dei processi partecipativi come parti integranti dei procedimenti di formazione delle scelte pubbliche. L'idea di partecipazione introdotta dalla *Carta* accompagna l'intero ciclo di elaborazione delle politiche pubbliche, compreso

il momento della gestione e dell'attuazione, affinché i cittadini diventino parte attiva non solo nella realizzazione dei progetti, ma anche nella presa in carico dei beni comuni attraverso 10 principi[46]:

1. *Cooperazione* – La definizione di un processo partecipativo che coinvolga le attività di singoli, gruppi e istituzioni verso il bene comune, promuovendo la cooperazione fra le parti, favorendo un senso condiviso e generando una pluralità di valori e di capitale sociale.
2. *Fiducia* – La promozione di un clima di fiducia, di rispetto agli impegni presi e delle regole condivise con i facilitatori, i partecipanti e i decisori.
3. *Informazione* – La messa a disposizione per tutti i partecipanti di informazioni semplici, trasparenti, comprensibili e accessibili.
4. *Inclusione* – Il coinvolgimento basato sull'ascolto attivo con attenzione all'inclusione di qualsiasi individuo, singolo o in gruppo.
5. *Efficacia* – L'attivazione di opinioni e saperi dei cittadini intorno alle scelte pubbliche e alle analisi delle problematiche per incentivare decisioni e realizzazioni.
6. *Interazione costruttiva* – L'utilizzo di metodologie che promuovono e facilitano il dialogo al fine di individuare scelte condivise e costruire progetti.
7. *Equità* – La neutralità, rispetto alle questioni discusse, di chi organizza e gestisce un processo o un evento partecipativo.
8. *Armonia* – Il supporto di strategie tese a raggiungere un accorso sui contenuti evitando divisioni interne.
9. *Render conto* – La condivisione pubblica dei risultati, delle scelte e delle proposte emerse in favore della trasparenza.
10. *Valutazione* – La disamina finale dei risultati attraverso adeguate metodologie.

La *Carta* si pone quindi l'obiettivo di definire regole minime che aiutino a progettare o a valutare la qualità di un processo partecipativo. Infatti in Italia non è presente una vera e propria disciplina, né strumenti di certificazione delle competenze, per una materia, la partecipazione, che ha a che fare con il rapporto di fiducia tra istituzioni e cittadini e può essere oggetto di interpretazioni diverse, a volte approssimative o contrastanti.
In quest'ottica assume particolare rilievo il tema della *social innovation* ovvero, quell'insieme di azioni di carattere innovativo volte a ridurre esclusione sociale, povertà, scarsità di servizi, mancanza di benessere in una comunità.[47] Lo scopo è quello di coinvolgere i vari settori delle comunità, sia pubblici che privati, in processi di progettazione per la comprensione dei bisogni, l'individuazione di risorse strategiche e l'implementazione di interventi che propongono nuovi approcci alla complessità dei problemi sociali.
È infatti riconosciuto che più la comunità è coinvolta nella progettazione degli interventi urbani, migliore sarà il rapporto che i cittadini vivranno con i nuovi spazi pubblici.[48]

Allo stesso modo, nei quartieri dove i cittadini sono coinvolti nei progetti per la rigenerazione degli spazi vi è una maggior responsabilità nei confronti di questi e delle iniziative per la comunità.[49]
Molte persone oggi risentono degli effetti dell'esclusione sociale in termini di non accesso alle risorse, carenza di servizi, povertà, mancanza di benessere e di preparazione in termini d'istruzione e capacità lavorative. La *social innovation* si propone di migliorare le condizioni di vita degli individui inserendoli all'interno di reti sociali che permettono loro di acquisire nuove capacità lavorative, accedendo a risorse per il sostentamento e riequilibrando i rapporti di potere tra cittadini e governi attraverso un maggior coinvolgimento dei governati.





▷ La *Carta della Partecipazione*, promossa dall'*INU Istituto Nazionale di Urbanistica* con l'illustrazione dei 10 principi, 2014.

[1] Garau Chiara, *Citizen participation in public planning: A literature review*, International Journal of Sciences, dicembre 2012. ISSN 2305-3925.
[2] Geddes Patrick, *Cities in Evolution*, Williams & Norgate, Londra, 1915.
[3] Mumford Lewis, *The Culture of Cities*, A Harvest/HBJ Book-Harcourt Brace Jovanovich Publishers, San Diego-New York, 1938. Edizione consultata Mumford Lewis, *La cultura delle città*, Einaudi, Torino, 2007.
[4] Wright Frank Lloyd, *An Organic Architecture. The Architecture of Democracy*, Lund Humphries, Londra, 1939.
[5] Tra il 1949 e il 1974, il governo degli Stati Uniti ha sottoscritto questo processo attraverso un programma di sovvenzioni e prestiti del *Department of Housing and Urban Development (HUD)* con lo scopo di sequestrare e demolire ampie aree di proprietà privata e pubblica con l'obiettivo di modernizzare e migliorare le infrastrutture obsolete. Questo ha rappresentato un rimodellamento della demografia urbana e, per molte famiglie a basso reddito, ingiustizie e perdita di casa.
[6] Davidoff Paul, A*dvocacy and Pluralism in Planning*, in "Journal of the American Institute of Planners", The City Reader, 1965. Edizione consultata Davidoff Paul, *Advocacy and Pluralism in Planning*, in Stein Jay (a cura di), *Classic Readings in Urban Planning*, Planners Press, Chicago, 2004, pp.41-52.
[7] Arnstein Sharry, *A ladder of citizen participation*, Journal of the American Planning Association, n°35, 4, 1969, pp.216-224.
[8] Friedmann John, *Planning in the Public Domain: from Knowledge to Action*, Princeton University Press, Princeton, 1987. Nella versione italiana *Pianificazione e dominio pubblico. Dalla conoscenza all'azione*, Dedalo, Bari, 1993.
[9] Carta Maurizio, *Pianificazione territoriale e urbanistica. Dalla conoscenza alla partecipazione*. Edizioni Medina, Palermo, 1996.
[10] Van Den Heuvel Dick, *Jaap Bakema and the open society*, in "Archis", 25 aprile 2018.
[11] Ray Stefano, *Ralph Erskine: architetture di bricolage e partecipazione*, Dedalo, Bari 1970.
[12] Ligtelijn Vincent, Strauven Francis (a cura di), *Aldo Van Eyck Writings. Collected Articles and Other Writings 1947-1998*, Sun Publishers, Amsterdam, 2008. La maggior parte delle sue idee e dei suoi concetti sono spiegati nel suo copione inedito "The Child, the City and the Artist" del 1962.
[13] Continenza Romolo, *Architetture di Herman Hertzberger. Tutti i progetti. Dalla forma alla partecipazione*, Gangemi, Roma, 1988.
[14] Panarelli Gianmichele, *Lucien Kroll. Architetture umanizzate*, Franco Angeli, Milano, 2018.
[15] McKean John, *Learning from Segal: Walter Segal's Life, Work and Influence*, Birkhauser, Basilea, 1989.
[16] Si veda van Bergeijk Herman (a cura di), *Amerikaanse dromen. Frank Lloyd Wright en Nederland*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2008, pp.10-11.
[17] Hertzberger Herman, *Lessons for students in architecture*, 010 Publisher, Rotterdam 1991. Versione italiana di Furnari Michele (a cura di), *Lezioni di architettura*, Laterza, Roma-Bari 1996.
[18] Turner John, *Housing by people. Towards Autonomy in Building Environments*, Marion Boyars, 1976.
[19] Beinart Julian, *The Pattern of the Street*, in "The Architectural Forum", vol.125, n°2, 1966.
[20] Parte del suo lavoro è riportato nella descrizione della resistenza alla distruzione di una porzione della Chinatown di Boston in Crockett Karilyn, *People before Highways: Boston Activists, Urban Planners, and a New Movement for City Making*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2018.
[21] Su questi temi si vedano Comerio Mary, *Il community design oggi*, in Spazio e società, n°31/32, 1985 e Fera Giuseppe, *Comunità, urbanistica, partecipazione. Materiali per una pianificazione strategica comunitaria*, Franco Angeli, Milano, 2008.
[22] Per approfondimenti è possibile consultare Barbera Lucio Valerio, *La città radicale di Ludovico Quaroni. Ludovico Quaroni e la Scuola di architettura di Roma negli anni Sessanta*, Gangemi, Roma, 2019. Si vedano i progetti per il Villaggio La Martella a Matera (1952) di Federico Gorio, Ludovico Quaroni, Piero Maria Lugli, Luigi Agati, Michele Valori e per il quartiere Tiburtino a Roma (1949-1954) ad opera di Mario Ridolfi e Ludovico Quaroni.
[23] In merito alla figura di Danilo Dolci si vedano Dolci Danilo, *L'educazione*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 2020, Dolci Danilo, *Racconti siciliani,* Einaudi, Torino, 1973 e Grifo Marco, *Le reti di Danilo Dolci. Sviluppo di comunità e nonviolenza in Sicilia occidentale*, Franco Angeli, Milano, 2021.
[24] Su questi temi si vedano Olivetti Adriano, *Il cammino della Comunità*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 2013 e Olivetti Adriano, *Società Stato Comunità*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 1952. Edizione consultata 2021.
[25] Savoldi Paola, *Giochi di partecipazione. Forme territoriali di azione collettiva*, Franco Angeli, Milano 2007.
[26] Su questi temi si vedano Doglio Carlo, Venturi Paola, *La pianificazione organica come piano della vita? Gli architetti della pianificazione organica in Italia 1946-1978*, CEDAM, Padova, 1979 e Proli Stefania (a cura di), *Carlo Doglio. Il piano aperto*, Elèuthera, Milano 2021.

[27] Due le principali esperienze di progettazione partecipata realizzate da Giancarlo De Carlo: il Piano Particolareggiato per il centro storico di Rimini e il Villaggio Matteotti a Terni.
[28] De Carlo Giancarlo, *L'architettura della partecipazione*, Royal Australian Institute of Architects, Melbourne, Australia, 1971. Edizione consultata: Marini Sara (a cura di), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet, Macerata, 2015.
[29] Culotta Pasquale, Leone Giuseppe, Bianchi Aldo Li, Sarta Giovanni, Panzarella Marcello, Minutella Vincenzo, *Palermo 1991: nove approdi per l'esposizione nazionale*, Democrazia Cristiana, Palermo, 1988.
[30] Steiner Frederick, Robert Jean Paul, Styrie. *La partIcipation en question*, in "L'Architecture d'aujourd'hui" n°266, pp.128-130, 1989.
[31] Carta Maurizio, *Teorie della pianificazione: questioni, paradigmi e progetto*, Palumbo, Palermo, 2003.
[32] *L'Agenda XXI* è un ampio e articolato programma di azione che ha avuto origine dalla *Conferenza sull'ambiente e lo sviluppo delle Nazioni Unite o Summit della Terra* tenutosi a Rio de Janeiro nel 1992. Nel documento viene delineato il *Piano di Azione Locale (A21L)*, «frutto della combinazione di politiche integrate e della partecipazione attiva e corresponsabile dei vari attori delle comunità locali». Per approfondimenti si veda Bollini Gabriele, Bologna Gianfranco, Calori Andrea, Merola Michele, *Un'introduzione all'Agenda 21 Locale* in "Attenzione" rivista WWF per l'ambiente e il territorio, n°25, giugno 2002 e ICLEI, *Guida europea all'Agenda 21 Locale*, traduzione a cura della Fondazione Lombardia per l'Ambiente, 1999, consultabile all'indirizzo www.flanet.org.
[33] La *Convenzione di Aarhus*, firmata il 25 giugno 1998 ed entrata in vigore il 30 ottobre 2001, è un trattato internazionale volto a garantire all'opinione pubblica e ai cittadini il diritto alla trasparenza e alla partecipazione in materia ai processi decisionali concernenti l'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale. La *Convenzione* è consultabile sul sito Ispra Ambiente all'indirizzo https://unece.org/environment-policy/public-participation.
[34] È conosciuta anche come *Carta di Saint Denis* ed è stata adottata dalla *Seconda Conferenza Europea delle città per i diritti umani* il 15 maggio 2000. La *Carta* si pone come strumento con cui le istituzioni cittadine possono attuare una politica più vicina al cittadino. L'Art.1 "Diritto alla città" recita: «La città è uno spazio collettivo che appartiene a tutti gli abitanti, i quali hanno diritto di trovarvi le condizioni necessarie per appagare le proprie aspirazioni dal punto di vista politico, sociale ed ambientale».
[35] Il 25 luglio del 2001 la *Commissione Europea* pubblica il *Libro bianco sulla Governance* europea. Questo documento presuppone un nuovo modo di concepire il processo di formazione delle decisioni all'interno dell'*Unione Europea* e dunque un nuovo modo di governare. Si veda in proposito il sito della *Commissione Europea* sulla governance http://www.europa.eu.int/comm/governance/.
[36] Disponibile a https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52002DC0704&from=IT.
[37] Disponibile a https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0494&from=IT.
[38] Disponibile a https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2007:306:FULL&from=IT.
[39] L'Art.118, ultimo comma riporta: «Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà» ed è consultabile all'indirizzo https://www.senato.it/istituzione/la-costituzione/.
[40] Legge n°241, 7 agosto 1990, *Nuove norme sul procedimento amministrativo*.
[41] Legge n°59, 15 marzo 1997, *Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa*.
[42] Pontradolfi Piergiuseppe, *Legislazione urbanistica regionale e pianificazione partecipata* in "Cultura e prassi della partecipazione nella pianificazione delle città e del territorio", 2002.
[43] Ciancaglini Marco, *Tra democrazia partecipativa e concertazione. La legge regionale 2/2010 dell'Emilia-Romagna*, in "Istituzioni del federalismo", n°XXXII, pp.215-253.
[44] Per approfondimenti si veda https://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/la-legge-e-il-bando/legge-regionale-partecipazione/la-legge-regionale-n-15-2018.
[45] Il documento è stato sottoscritto in data 9 dicembre 2014 e presentato nei primi mesi del 2015 al Senato, all'Anci e al Coordinamento Agende 21. La Carta è consultabile all'indirizzo www.inu.it.
[46] La *Carta della Partecipazione* illustrata con la descrizione dei 10 principi è consultabile all'indirizzo https://www.inu.it/la-carta-della-partecipazione/.
[47] Moulaert Franck, MacCallum Diana, Mehmood Abid, Hamdouch Abdelillah, *The International Handbook on Social Innovation. Collective Action, Social Learning and Transdisciplinary Research*, Edward Elgar, Cheltenham, 2014.
[48] Barton Hugh, Grant Marcus, Guise Richard, *Shaping Neighbourhoods. For Local Health and Global Sustainability*, Routledge, Londra, 2002.
[49] Frey Hildebrand, *Designing the City. Towards a More Sustainable Urban Form*, Taylor & Francis, Londra-New York, 1999.

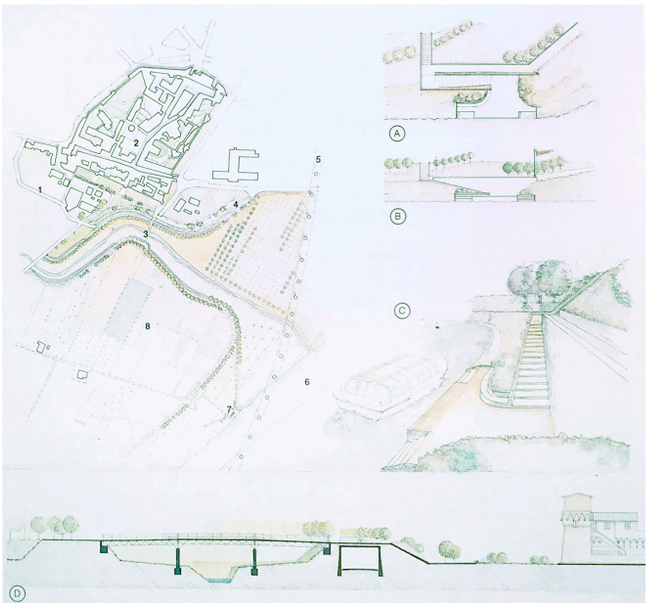
Perché Giancarlo De Carlo

Progetto urbano e partecipazione: l'interesse per Giancarlo De Carlo, la ricerca e gli sviluppi collegati a "*GDC at 100*"

Il progetto urbano e la partecipazione rappresentano i due cardini su cui si basa la metodologia del *Progetto Urbano Strategico*, possibile telaio di applicazione delle tecnologie abilitanti per una città contemporanea veramente al servizio delle persone e delle comunità che la compongono.
Due temi che hanno anche costituito e contraddistinto il fondamento ideologico del lavoro e delle riflessioni di Giancarlo De Carlo. Un approccio il suo che oggi, nella stagione della *Quarta rivoluzione industriale* e della rigenerazione urbana, può risultare utile rileggere e attualizzare per dare una risposta alle questioni odierne legate alla necessità di ripensare i centri urbani intorno alle persone. Da molti anni l'opera di Giancarlo De Carlo è infatti oggetto di interesse e di studio da parte di svariati gruppi di ricerca afferenti a università nazionali e internazionali. Questo ha generato diverse occasioni di rilettura e la ricorrenza del centenario della nascita è stata celebrata in molti modi da enti, istituzioni, scuole, case editrici, con iniziative che si sono prolungate anche per l'intero 2020.[1] L'obiettivo è stato quello di evidenziare le tematiche che ne hanno caratterizzato l'attività, portandolo ad anticipare temi, oggi attuali. De Carlo ha infatti lasciato un'eredità carica di potenzialità da esplorare come ad esempio il ruolo etico e civile dell'architettura e del mestiere dell'architetto, la lettura del contesto come fondamento del fare architettura, l'attenzione alla partecipazione, l'autonomia di pensiero dalle mode e dagli stili, il confronto con la dimensione internazionale nella ricerca e nella didattica.
Le iniziative sono cominciate nell'ottobre 2018, quando l'Accademia Nazionale di San Luca[2], di cui De Carlo è stato presidente nel biennio 2001-2002, ha promosso la costituzione di un comitato scientifico internazionale[3] finalizzato a costruire una rete di ricerca capace di fare luce su aspetti e progetti meno indagati e di riportare De Carlo nelle aule delle università.
Oggi, il panorama degli studi è molto dinamico e le diverse generazioni di studiosi hanno avviato un dialogo costruttivo tra testimonianze e nuove interpretazioni.

Progetto urbano e partecipazione sono due principi fondamentali della metodologia del *Progetto Urbano Strategico* con la quale immaginare una possibile trasformazione della città media contemporanea e hanno rappresentato anche due temi centrali nel lavoro e nelle riflessioni di Giancarlo De Carlo.

Il lavoro di studio, qui presentato e relativo all'approccio progettuale di Giancarlo De Carlo, si è quindi inserito in un contesto di ricerca più ampio, avviato il 13 novembre 2019 presso l'Accademia Nazionale di San Luca a Roma, in occasione dell'anno del centenario della nascita, con il seminario internazionale dal titolo "*Giancarlo De Carlo at 100*".[4]
Il seminario ha consentito un proficuo confronto tra generazioni di studiosi, mostrato le potenzialità di una nuova stagione di ricerca e avviato con successo una maratona di letture pubbliche di alcuni testi contenenti passaggi salienti del pensiero di De Carlo e di visite ad alcune sue opere, promossa dalla Fondazione Ca' Romanino[5] di Urbino in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e il Politecnico di Torino.
La maratona denominata "*Ri-leggere e ri-visitare Giancarlo De Carlo 100*"[6] ha coperto l'intero anno accademico 2019/2020 disegnando una mappa dei paesaggi e delle città di De Carlo in Italia e in tutti i Paesi dove egli ha lasciato memoria della sua opera. A causa della pandemia del *Covid-19*, alcune tappe della maratona si sono trasformate in occasioni di incontro virtuali cha hanno permesso di mettere in collegamento da remoto molti studenti e numerosi atenei nazionali ed esteri per poi diffondere i contenuti attraverso i canali Facebook[7] e Instagram[8] della rete coordinata dall'Accademia Nazionale di San Luca. Altre tappe della maratona hanno invece visto un momento dedicato alla visita ad una o più opere e uno spazio per la lettura con relativa discussione che ha permesso di approfondire il rilevante contributo teorico di De Carlo al dibattito sulla città, il paesaggio e l'architettura del secondo Novecento. Proprio in una di queste occasioni, il 12 dicembre 2019, si è tenuto un convegno ad Ancona dal titolo "*Giancarlo De Carlo at 100. Festeggiamo il compleanno*"[9] presso la sede della facoltà di Economia, co-organizzato tra rappresentanti di corsi di laurea in Architettura dell'Università Politecnica delle Marche e dell'Università degli Studi di Parma. La giornata[10] ha avuto inizio una visita a Palazzo degli Anziani, dove De Carlo nel 1963 si cimenta in un progetto per risolvere il complesso dialogo tra città storica e distribuzione di nuovi ambienti, per poi proseguire con una esposizione di alcuni materiali inediti del progetto di De Carlo per Piazzale della Pace a Parma e che hanno rappresentato l'avvio di questa ricerca di dottorato. La discussione, che ha visto anche un confronto sui progetti per i centri storici di Ancona, Urbino e Jesi, ha evidenziato l'attualità e l'importanza della tradizione italiana della cultura del progetto urbano, suggerendo ulteriori approfondimenti e stimolando nuove occasioni future di discussione. Queste iniziative hanno dato vita ad una serie di incontri sul territorio nazionale tra Pescara, Genova, Venezia, Napoli e Ancona contribuendo, per il 2020 e il 2021, all'avvio dei lavori e alla pianificazione di azioni di ricerca da parte dell'Università degli Studi di Parma, ma anche di molti gruppi facenti capo alle Università di Siena, Napoli, Genova, Bologna, Urbino, Ancona e Palermo, mentre all'estero, in Inghilterra e nei Paesi Nordici, l'adesione delle Università di Liverpool e di Cambridge, oltre a quella degli Istituti italiani di Cultura di Stoccolma e Copenhagen ha favorito un dialogo internazionale.



△ *Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa*, 1988-1989. Collaboratori Barbara Croce, Maddalena Ferrara, Monica Mazzolani, Antonio Troisi.

Pianta, prospetto, vista e sezione dell'approdo e del ponte pedonale lungo il parco fluviale dell'Arno
.
Estratta da:
De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989, p.67.



∇ De Carlo incontra gli studenti e i docenti dell'Istituto Valturio di Rimini, 1971.
Fotografia di D. Minghini estratta da:
Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.



Una prima occasione di confronto sull'avanzamento delle ricerche c'è stata il 1 luglio 2021 attraverso un *workshop* di studio dal titolo "*De Carlo e le città italiane. Le interpretazioni del progetto*", tenuto in modalità remota, che ha visto come capofila l'Università degli Studi di Parma seguita dall'Alma Mater Studiorum Università di Bologna, dall'Università Politecnica delle Marche e dall'Università degli Studi di Palermo. In questo seminario remoto, partendo dai progetti urbani di De Carlo, alcuni realizzati e altri no, dislocati in vari luoghi in Italia (Catania, Parma, Urbino, Ancona, Jesi, Rimini, Terni, Palermo), architetti, studiosi e collaboratori che lo hanno conosciuto oppure frequentato, hanno raccontato la metodologia di lettura progettuale dei luoghi della città da interpretare attraverso il progetto architettonico e il dialogo con gli utenti.

Un momento che è stato preparatorio per il convegno internazionale "*Giancarlo De Carlo. Atlante progettuale delle città italiane*"[11], tenuto in modalità mista (presenza e remoto) a Parma il 4 e 5 marzo 2022. L'iniziativa, collegata al Centenario della nascita di Giancarlo De Carlo e organizzata da docenti del Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Parma insieme a ricercatori e studiosi del Dipartimento di Architettura dell'Università di Bologna, dell'Università Politecnica delle Marche e dell'Università di Palermo, con il supporto dell'Archivio Progetti dell'Università Iuav di Venezia, è stata l'occasione per un ulteriore avanzamento delle ricerche presentate nell'anno precedente a cui si sono aggiunti i contributi sui progetti urbani di Venezia, Siena e Genova. Come un atlante progettuale, nel corso della "due giorni" sono state infatti illustrate e messe a confronto numerose città con i contributi di docenti e studiosi delle Università di tutta Italia.

Il convegno è stato aperto venerdì 4 marzo e ha visto un dibattito sui progetti per Rimini, Ancona, Jesi, Catania, Urbino e Terni.

Nella seconda, sabato 5 marzo, invece sono state presentate e approfondite le tematiche riguardanti i progetti per Siena, Palermo, Venezia, Genova e Parma. Proprio a Parma, Giancarlo De Carlo è stato protagonista del dibattito della storia della città per il progetto di Piazzale della Pace[12], contestato, ai tempi, da Giulio Carlo Argan[13], prima delle progettualità successive dell'architetto Mario Botta e delle recenti sistemazioni.

Le vicende di quell'esperienza, così come gli esiti, sono state oggetto di ricerca e costituiscono una parte rilevante di questa tesi di dottorato. Nell'occasione del convegno internazionale del 2022 e del *workshop* di studio del 2021, nelle quali il gruppo di lavoro[14] di cui ho fatto parte si è occupato anche degli aspetti di coordinamento dei contributi, la presentazione degli avanzamenti della ricerca sul progetto per Parma e il confronto con esperti e studiosi provenienti dal contesto italiano e anglosassone ha permesso di consolidare l'attività svolta e ampliare il campo a nuovi filoni di studio.

Numerosi spunti e materiali divulgati in quelle occasioni sono stati gentilmente messi a disposizione di questo studio e costituiscono parte integrante del lavoro di ricerca bibliografica e di materiale iconografico sulle tematiche centrali e ricorrenti del lavoro e della riflessione di Giancarlo De Carlo.

◁ Alcune locandine delle numerose iniziative organizzate in occasione del centenario della nascita di De Carlo:

Ancona,
12 dicembre 2019
Giancarlo De Carlo at 100. Festeggiamo il compleanno;

Parma,
4-5 marzo 2022
Convegno internazionale
Giancarlo De Carlo. Atalante progettuale delle città italiane.

▽ Edizione del Corriere Adriatico del 9 dicembre 2019. A pagina 33 è riportata la notizia del convegno di Ancona del 12 dicembre.

[1] Un elenco degli eventi per celebrarne il centenario della nascita è disponibile a https://www.giancarlodecarlo2019.com.
[2] L'Accademia Nazionale di San Luca ha origine, attraverso una serie di passaggi avvenuti fra la seconda metà del Cinquecento e la prima del Seicento, dall'antica Università delle Arti della Pittura di Roma. Seguendo la tradizione, l'Accademia promuove attività culturali finalizzate alla valorizzazione delle belle arti attraverso la realizzazione di numerose iniziative, mostre, convegni, incontri dedicati alle arti e all'architettura di ogni epoca, italiane o straniere.
[3] La composizione è la seguente: Francesco Moschini (Accademia Nazionale di San Luca, Roma), Antonello Alici (Università Politecnica delle Marche), Carmen Andriani (Università di Genova), Federico Bilò (Università G. D'Annunzio, Chieti-Pescara), Marco Iuliano (University of Liverpool and BSR), Giovanni Leoni (Alma Mater Università di Bologna), John McKean (University of Brighton), Paolo Mellano (Politecnico di Torino), Marko Pogacnik (Università IUAV Venezia), Lamberto Rossi (Lamberto Rossi associati, Milano), Andrea Sciascia (Università di Palermo).
[4] Il seminario è stato curato da Antonello Alici, Matteo Cassani Simonetti e Filippo De Pieri e organizzato in occasione dell'uscita di "Giancarlo De Carlo at 100", n°4 della rivista Histories of Postwar Architecture consultabile al seguente indirizzo: https://hpa.unibo.it/issue/view/881. La registrazione della giornata è disponibile ai seguenti indirizzi: https://www.youtube.com/watch?v=7LVpQ1a2TYM (prima parte), https://www.youtube.com/watch?v=zGx0lsfXH1E (seconda parte) e https://www.youtube.com/watch?v=r2tBTgApJXA (terza parte).
[5] Ca' Romanino, sede dell'omonima Fondazione costituita nel 2013, è stata progettata da Giancarlo De Carlo negli anni '60 per gli amici Livio Schirollo e Sonia Morra, sorge in cima a un colle nella campagna di Urbino. La finalità della Fondazione è quella di coinvolgere sempre più numerosi e qualificati partecipanti, e di utilizzare Ca' Romanino, per favorire attività di studio e di ricerca, permettono alla Fondazione di svolgere un'azione incisiva nel campo della conoscenza e dello stimolo nell'azione di recupero delle opere incompiute o a rischio di degrado, in vista di una loro utilizzazione per le importanti funzioni che queste architetture possono avere in una progettazione culturale innovativa della città di Urbino.
[6] Hanno aderito all'iniziativa i seguenti atenei: Università di Genova, Università di Parma, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Università di Roma Tre, Università di Chieti-Pescara, Università di Napoli Federico II, Università di Palermo, Università di Catania-Siracusa, Università di Cagliari. Una breve descrizione dell'iniziativa è disponibile sulla pagina dell'Università di Bologna all'indirizzo https://da.unibo.it/it/eventi/giancarlo-de-carlo-at-100-1.
[7] Esiti consultabili all'indirizzo https://da.unibo.it/it/eventi/giancarlo-de-carlo-at-100-1.
[8] Il profilo dell'account è il seguente gdccentennial1919_2019.
[9] I dettagli e il programma della giornata sono consultabili alla pagina dell'Università Politecnica delle Marche all'indirizzo https://www.univpm.it/Entra/Giancarlo_De_Carlo_at_100.
[10] Una testimonianza dei lavori di questa giornata è rintracciabile nell'articolo *La collaborazione che unisce Parma con le Marche* in "Gazzetta di Parma", sezione "Architettura", 15 dicembre 2019, mentre una presentazione dell'iniziativa la si può trovare in Alici Antonello, *Festa a Palazzo degli Anziani di Ancona per il centenario di Giancarlo De Carlo*, in "Corriere Adriatico" sezione Lettere&Commenti, 9 dicembre 2019, p.33.
[11] I dettagli e il programma della giornata sono consultabili alla pagina dell'Università degli Studi di Parma https://www.unipr.it/notizie/4-e-5-marzo-alluniversita-di-parma-giancarlo-de-carlo-atlante-progettuale-delle-citta. Una pubblicazione che raccoglie gli esiti delle due giornate è in corso di pubblicazione per la casa editrice LetteraVentidue.
Il Comitato Scientifico dell'iniziativa era così composto: Antonello Alici (Università Politecnica delle Marche), Francesco Ceccarelli (Alma Mater Studiorum Università di Bologna), Dario Costi (Università degli Studi di Parma), Federico De Matteis (Università degli Studi dell'Aquila), Filippo De Pieri (Politecnico di Torino), Giovanni Leoni (Alma Mater Studiorum Università di Bologna), Serena Maffioletti (Università Iuav di Venezia), Monica Mazzolani (MTA associati Milano, Department of Architecture Xi'an Jaotong Liverpool University), Lorenzo Mingardi (Università degli Studi di Firenze), Andrea Sciascia (Università degli Studi di Palermo), Michael Taylor (Hopkins Architects), Antonio Troisi (MTA Associati Milano).
[12] Per una contestualizzazione della vicenda si veda Doglio Carlo, *Il caso della Pilotta*, in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.10-12.
[13] Argan Giulio Carlo, *Una lettera di Argan al Consiglio comunale*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982. Pubblicata anche in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.44-47.
[14] Responsabilità scientifica prof. Dario Costi, Coordinamento Giorgia Carpi, Andrea Fanfoni, Emanuele Ortolan (Università degli Studi di Parma).

Il contesto storico

Divaricazione tra pianificazione e architettura

L'urbanistica, come disciplina, nasce per occuparsi della città nel territorio, come risultato dei primi «discorsi fondatori di spazio».[1] Per sua natura l'urbanistica si deve confrontare con la questione delle differenti scale, tra loro fortemente interconnesse, alle quali avvengono i processi che condizionano la vita urbana: la scala delle grandi reti di relazione tra gli insediamenti urbani, la scala della città come sistema unitario e la scala delle singole parti che compongono la città.

Agli inizi del Novecento infatti, tutti i modelli di città dei grandi maestri lavorano contemporaneamente alle diverse scale.[2]

Successivamente, dopo la Seconda guerra mondiale, la pianificazione si avvia verso una progressiva divaricazione concettuale tra i temi territoriali e socioeconomici e quelli propri delle discipline delle scuole di architettura.

È in questo momento che comincia a prendere corpo la separazione tra la scala del territorio, affidata ai pianificatori, e la scala del progetto della città, di competenza degli architetti.

In Italia, Gustavo Giovannoni[3], tra gli anni Dieci e Trenta, in linea con la corretta impostazione originale dell'urbanistica, è il primo a considerare inscindibili le diverse scale del progetto e ad affrontare il tema della multiscalarità. «Per lui le grandi maglie tecniche della modernità reclamate dall'accelerazione galoppante delle comunicazioni e dei trasporti si dispiegano alla scala del territorio, ma devono essere associate e combinate a progetti di sistemazione locale che sono il loro necessario complemento e che possano offrire alla percezione spazi articolati, dimensionati, proporzionati […]».[4]

Dalla seconda metà degli anni Quaranta e per tutti gli anni Cinquanta, con la prima generazione di piani, la priorità diventa quella di ricostruire le città per dare una risposta al bisogno di alloggi e alla necessità di riparare ai danni della guerra.

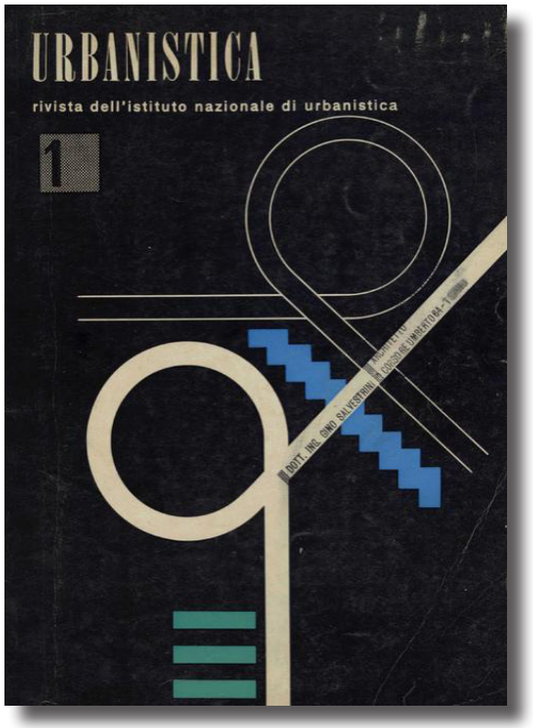
Questo fece si che nella maggior parte dei casi si perdesse di vista l'aspetto qualitativo non solo delle abitazioni private, ma anche degli spazi pubblici, generando in questo modo città e spazi pubblici di scarsa qualità, favorendo «un'urbanizzazione selvaggia che intorno alle città, grandi e piccole, cosparge di costruzioni di ogni sorta quelle che fino a ieri erano le campagne italiane»[5], determinando «l'implosione della forma-città, il naufragio dei suoi confini esterni (come le mura) e l'insorgere di fratture interne (i nuovi ghetti e le nuove povertà, ma anche le *gated comunities* dei ricchi). Un tale sviluppo urbano non pianificato tende a saturare ogni spazio disponibile, sottraendo all'agricoltura di qualità i terreni più fertili diventando la nuova forma dominante del paesaggio italiano: un collage di suburbi».[6]

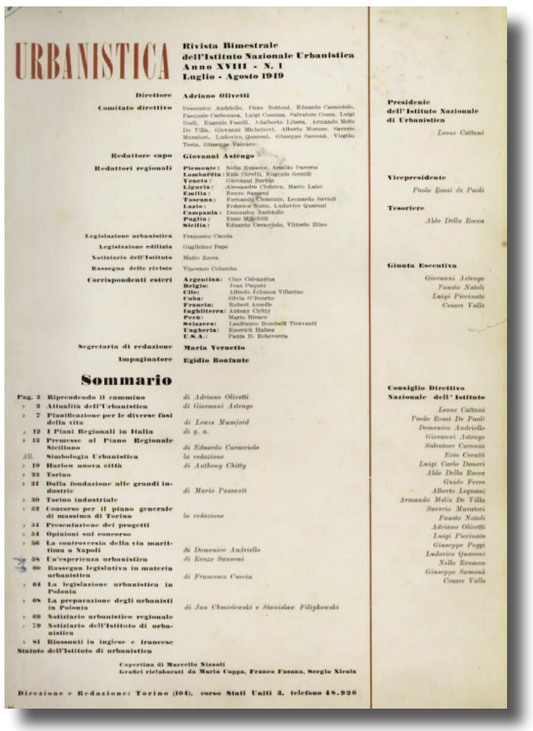
Nel dopoguerra, Adriano Olivetti nel primo editoriale della rivista "Urbanistica" suggerisce come la scala urbana e quella architettonica siano dipendenti e reciproche tra loro: «Riprendendo il cammino, in questo lungo dopoguerra, rinasce Urbanistica. Essa intende raccogliere in un primo urgente appello le forze ancora disperse, dare un immediato panorama della situazione italiana ed estera. Non vuole dimenticare i suoi rapporti con l'architettura poiché urbanistica e architettura si condizionano e si integrano [...]».[7]

Negli anni Sessanta, il "*boom*" economico e demografico produsse notevoli cambiamenti all'interno della società, infatti i cittadini iniziarono a prendere coscienza del proprio ruolo e iniziarono a rivendicare la possibilità di esprimere il proprio parere sulle decisioni di carattere urbano. Per questo motivo, i piani urbanistici di seconda generazione cercarono di includere più aspetti e «introdussero gli standard di qualità pensati non solo per gli spazi pubblici, ma anche per le case private, si cercò di capire meglio il funzionamento delle città, e crebbe l'importanza della salvaguardia dei centri storici».[8] È proprio in questo momento che prende avvio una progressiva divaricazione disciplinare. Tutta l'urbanistica italiana della seconda metà del secolo scorso è infatti caratterizzata da una separazione che vede da un lato gli architetti «con un gusto e una competenza formale che solo coloro che sono formati all'arte del disegno posseggono»[9] e dall'altro i pianificatori che propongono un approccio «fatto di retini, flussi, zonizzazioni in cui è difficilissimo ravvisare una relazione di appartenenza e mutua influenza tra abitanti e città».[10]

La zonizzazione, che trasferiva ai piani la logica della macchina, fu ampiamente criticata da maestri che rimasero isolati come Giancarlo De Carlo che sosteneva un'unitarietà tra le discipline[11], Ludovico Quaroni che rivendicava l'organicità del piano[12] e Giuseppe Samonà che difendeva l'interdipendenza dell'architettura e della progettazione urbana.[13]

Con approssimazione, la vicenda della separazione tra architettura e pianificazione può essere inquadrata a partire dalla metà degli anni Sessanta quando «la sperimentazione su larga scala degli strumenti di pianificazione codificati dalla Legge 1150/1942, tra cui le tecniche di zonizzazione, ha messo in luce il rischio che l'articolazione del territorio in aree funzionali omogenee avrebbe potuto tradursi non solo nella frammentazione e nella




URBANISTICA

Rivista Bimestrale dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Anno XVIII - N. 1
Luglio - Agosto 1949

Direttore: Adriano Olivetti

Comitato direttivo: Domenico Andreiello, Piero Bottoni, Edoardo Caracciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cosenza, Salvatore Cuzzi, Luigi Dodi, Ernesto Fasoli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Mioni, Ugo Ojetti, Mario Montorsi, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro.

Redattore capo: Giovanni Astengo

Redattori regionali: Piemonte: Nello Renacco, Adolfo Tavetta; Lombardia: Eda Civelli, Edgardo Gentili; Veneto: Giovanni Astengo; Liguria: Alessandro Clerici, Mario Labò; Emilia: Renzo Sanzoni; Toscana: Fernando Clemente, Leonardo Savioli; Lazio: Federico Gorio, Ludovico Quaroni; Campania: Domenico Andreiello; Puglia: Enzo Mileti; Sicilia: Edoardo Caracciolo, Vittorio Ziino

Legislazione urbanistica: Francesco Cuccia

Legislazione edilizia: Guglielmo Pepe

Notiziario dell'Istituto: Mario Zocca

Rassegna delle riviste: Vincenzo Colombo

Corrispondenti esteri: Argentina: Ciro Cicarattini; Belgio: Jean Dupuis; Cile: Alberto Johnson Villarino; Cuba: Silvia O'Scurio; Francia: Robert Auzelle; Inghilterra: Antony Ortiz; Perù: Mario Bianco; Svizzera: Lauro Bonelli Travani; Ungheria: Emerich Balasi; U.S.A.: Paul D. Spreiregen

Segretaria di redazione: Maria Vernetto

Impaginatore: Egidio Bonfante

Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica: Luigi Cattani

Vicepresidente: Paolo Rossi de Paoli

Tesoriere: Aldo Della Rocca

Giunta Esecutiva: Giovanni Astengo, Fausto Natoli, Luigi Piccinato, Cesare Valle

Consiglio Direttivo Nazionale dell'Istituto: Luigi Cattani, Paolo Rossi De Paoli, Domenico Andreiello, Giovanni Astengo, Salvatore Caronia, Elio Ceradi, Luigi Carlo Daneri, Aldo Della Rocca, Guido Ferro, Alberto Legnani, Armando Melis De Villa, Saverio Muratori, Fausto Natoli, Adriano Olivetti, Luigi Piccinato, Giuseppe Poggi, Ludovico Quaroni, Nello Renacco, Giuseppe Samonà, Cesare Valle

Sommario

Pag. 2 Riprendendo il cammino — di Adriano Olivetti
» 3 Attualità dell'Urbanistica — di Giovanni Astengo
» 7 Pianificazione per le diverse fasi della vita — di Lewis Mumford
» 12 I Piani Regionali in Italia — di g. a.
» 18 Premesse al Piano Regionale Siciliano — di Edoardo Caracciolo
» 19 Simbologia Urbanistica — la redazione
» 19 Harlow nuova città — di Anthony Chitty
» 23 Torino
» 24 Dalla fondazione alle grandi industrie — di Mario Passanti
» 30 Torino industriale
» 32 Concorso per il piano generale di massima di Torino — la redazione
» 34 Presentazione dei progetti
» 34 Opinioni sul concorso
» 56 La controversia della via marittima a Napoli — da Domenico Andreiello
» 58 Un'esperienza urbanistica — di Renzo Sanzoni
» 60 Rassegna legislativa in materia urbanistica — di Francesco Cuccia
» 64 La legislazione urbanistica in Polonia
» 68 La preparazione degli urbanisti in Polonia — di Jan Chmielewski e Stanislaw Filipkowski
» 69 Notiziario urbanistico regionale
» 79 Notiziario dell'Istituto di urbanistica
» 81 Riassunti in inglese e francese
Statuto dell'Istituto di urbanistica

Copertina di Marcello Nizzoli
Grafici riprodotti da Mario Cuppo, Franco Fasana, Sergio Nicola

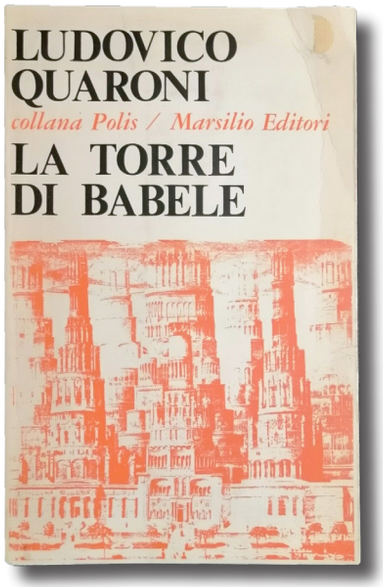
Direzione e Redazione: Torino (101), corso Stati Uniti 3, telefono 48.920

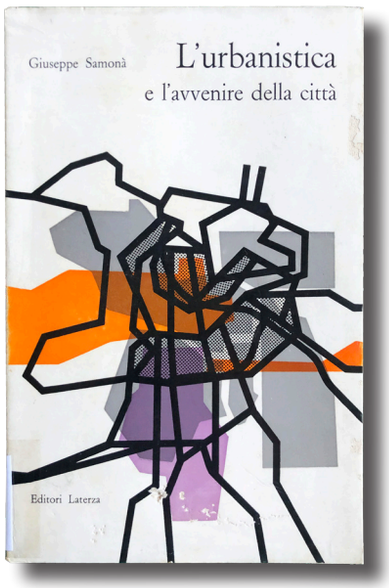
▷ Nizzoli Marcello, copertina della rivista bimestrale "Urbanistica", n°1, luglio-agosto, Anno XVIII, Torino, 1949. Dal buio del ventennio emergono nitidi i segni della nuova razionalità urbanista.

Sommario della rivista bimestrale "Urbanistica", n°1, luglio-agosto, Anno XVIII, Torino, 1949. con il titolo del testo di Adriano Olivetti, "Riprendendo il cammino".









mancata integrazione della città, ma anche nella sostanziale insensibilità per le caratteristiche morfologiche della struttura insediativa».[14] Questa separazione non verrà più ricomposta e verrà sottolineata, a partire dal 1970, con l'introduzione di un percorso formativo distinto per pianificatori al fine di dotarli di nuove capacità e consapevolezze critiche utili alle amministrazioni pubbliche per riorientare lo sviluppo urbano e territoriale del paese[15] «alle prese con un'espansione spesso incontrollata delle città italiane».[16]

La nuova scuola viene promossa con nobili intenti da Giovanni Astengo che riteneva l'urbanistica una disciplina "creatrice",[17] cioè a cui «è demandato il compito di creare le condizioni per lo sviluppo economico e sociale del paese».[18] A Venezia quindi, l'Istituto Universitario di Architettura – IUAV approva l'apertura di un corso di laurea in Urbanistica con sede nei dintorni di Treviso, a Preganziol.[19] La separazione ha segnato anche una profonda differenza nei piani didattici dei percorsi formativi di Architettura e della nuova facoltà di Urbanistica.

Nella prima restarono isolati gli insegnamenti che contemplavano la scala urbana, tra questi quello di Giancarlo De Carlo, mentre nella seconda non entrarono i corsi di composizione e di disegno. Inoltre la tradizione italiana del progetto urbano, orientata allo studio e alla progettazione della città fu soppiantata da riferimenti francesi e anglosassoni.[20]

In un primo momento, attraverso l'impostazione consolidata degli studi urbani di alcuni architetti contrari alla separazione come Giancarlo De Carlo, Giuseppe Samonà e Carlo Aymonino[21], le riflessioni e i contributi di figure come di Aldo Rossi[22] e Colin Rowe[23], si tentò, senza successo, di ricucire la separazione tra

△ Da sinistra a destra
Le copertine:

Aymonimo Carlo, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Venezia, 1965.

Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio, Venezia, 1966.

Quaroni Ludovico, *La torre di Babele*, Marsilio, Venezia, 1967.

Samonà Giuseppe, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Laterza, Bari, 1967.



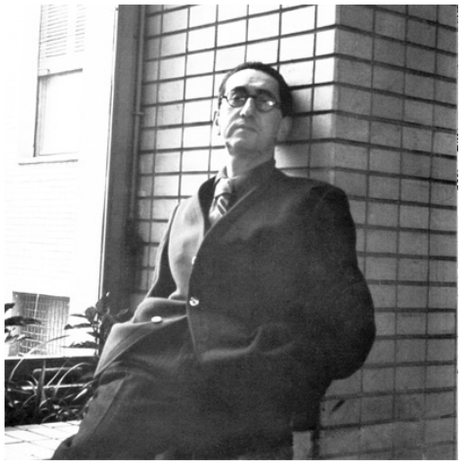


▷ Da sinistra a destra Le copertine:

Rowe Colin, Koetter Fred, *Collage City*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1979.

Quaranta Grosso Vera, copertina della rivista "Urbanistica" n°65, ultimo numero sotto la direzione di Giovanni Astengo, che presenta la consunta e ormai illeggibile tavola del Piano di Napoli del 1939.

piano e progetto, convinti che l'architettura senza la pianificazione avrebbe perso il contatto con la città e quindi con i reali bisogni di chi la abita.
Un presentimento materializzatosi con il mancato esito che Astengo immaginava, a favore invece di «una creatura che non potrà mai dispiegarsi felicemente in un risultato soddisfacente, rispondente alle sue ambizioni».[24]
La separazione tra la specializzazione dell'insegnamento dell'urbanistica e il consolidarsi di linee di ricerca intorno all'architettura come disciplina autonoma infatti «renderanno più difficile portare avanti il progetto intellettuale di un'urbanistica (e un architettura) collocate all'incrocio dinamico di una pluralità di saperi».[25] Così l'apporto di Giancarlo De Carlo nello scenario italiano è divenuto via via «marginale dalla seconda metà degli anni Sessanta all'inizio degli anni Ottanta, in un periodo nel quale è prevalso un approccio politico-amministrativo (con la ricerca polarizzata sulla dimensione istituzionale e regolativa), l'attenzione si è concentrata sul suolo e il suo uso, quindi l'azzonamento si è imposto come tecnica di progettazione funzionale e bidimensionale dello spazio. Aspetto, quest'ultimo, che De Carlo aveva criticato fin dal suo ingresso nei CIAM all'inizio degli anni Cinquanta e rispetto al quale ha costantemente cercato alternative».[26] De Carlo infatti ha sempre assunto una posizione differente rispetto al Movimento Moderno, ritenendo che « […] ai diversi contesti dovessero sempre corrispondere espressioni architettoniche diverse e che la struttura unitaria della città non potesse essere in alcun modo divisa in parti o in zone corrispondenti alle sue diverse funzioni, che, dunque, centro antico ed espansioni moderne, città edificata e paesaggio naturale costituissero una indissolubile unità».[27]







La formazione culturale

Per comprendere meglio l'approccio e il metodo progettuale di Giancarlo De Carlo è utile ripercorrere brevemente la sua vita[28], ma anche la politica, la società e l'architettura che ha attraversato, con l'obiettivo di definire l'ambito di formazione, le occasioni d'incontro nazionali ed internazionali e le frequentazioni con figure del contesto culturale del secondo Novecento.

Giancarlo De Carlo nasce a Genova il 12 dicembre 1919. Fin dall'infanzia assorbe una cultura multietnica e trasversale, infatti il padre Carlo aveva origini siciliane, ma era natio di Tunisi, mentre la madre Dora Migliar, che aveva radici piemontesi era nata in Cile. Egli li descrisse così: «Mio padre era un uomo sensibile di delicata intelligenza; mia madre, credo, un uccello del paradiso in perenne nostalgia della sua terra».[29]

De Carlo trascorre i primi anni dell'infanzia tra Trieste, Genova e Livorno seguendo il padre ingegnere navale, poi nel 1930 si trasferisce a Tunisi per vivere insieme ai nonni paterni, frequentando le scuole medie e il liceo. In questo periodo entra in diretto contatto con la cultura araba, quella francese e con il colonialismo europeo. Dalle città portuali italiane e da Tunisi assimila quindi la mediterraneità nelle sue più ampie sfaccettature, come ricorderà: «Prima di andare in Tunisia avevo abitato a Genova e poi a Livorno e poi di nuovo a Genova. Ero dunque una specie di incerto viaggiatore e nella sostanza un apolide. Sono rimasto senza radici per tutta la vita e, in fondo, ovunque straniero. […] A Genova giravo spesso con mio padre per la città sorprendente e bellissima, dove nelle case si entra dal piano terreno e anche dai tetti. Lui era ingegnere navale e spesso mi portava nelle stive delle navi: quello scendere sottocoperta e tornare fuori e ritrovare luce è un'esperienza sconvolgente che mi è rimasta dentro. […] Credo che l'architettura araba mi sia rimasta impressa nell'immaginazione: le concrezioni di spazio che si compenetrano, la non differenza di sostanza tra aperto e chiuso, tra spazio edificato e spazio aperto abitato».[30]

Più tardi, nel 1937 torna in Italia dove, in cerca di un futuro mestiere concreto e dopo essersi dimesso dall'Accademia Navale di Livorno per scarso interesse, si iscrive al Politecnico a Milano, nella facoltà di Ingegneria civile: «Quei mesi […] sono stati assai difficili. Non sapevo decidere e mi sembrava di non avere vocazioni. In verità avrei voluto scegliere un'attività creativa: artistica, diciamo. Ma sapevo che non sarei stato capito, da mio padre per primo. Alla fine ho deciso di iscrivermi a Ingegneria tanto per uscire da una situazione angosciosa».[31]

Si laurea in anticipo nel 1943, ma il giorno dopo si iscrive ad Architettura: «[…] avevo capito che l'ingegneria in sé non mi interessava, anche perché a Milano avevo cominciato a frequentare gente che sembrava avere orizzonti molto più attraenti di quelli dei professori e degli studenti di ingegneria. Per esempio Raffaello Giolli, critico d'arte e anche di architettura, che aveva intorno molte persone di qualità e tra queste Edoardo Persico, Giancarlo Palanti, Giuseppe Pagano e il professore Cento, che teneva una specie di circolo culturale in casa sua in via Brera».[32]

△ Giuseppe Pagano e Franco Albini, le principali figure di riferimento per De Carlo tra gli anni Quaranta e Cinquanta.

▽ Giancarlo De Carlo con la moglie Giuliana Baracco.

La chiamata alle armi interrompe temporaneamente la sua formazione accademica, nonostante la sua riluttanza a prenderne parte: «Non volevo fare la guerra, ma in quel momento era difficile non fare la guerra».[33] L'incontro con alcuni testimoni della guerra civile spagnola, che gli avevano riferito del comportamento dell'esercito italiano, lo spinse verso idee anarchiche che alimentarono in lui un desiderio di cambiamento.

De Carlo ha quindi servito tra le fila della Marina Italiana, in Grecia per quattro mesi, e successivamente è stato trasferito a Milano. È qui che entra in contatto con il *Movimento di Unità Proletaria* (*MUP*) diretto da Lelio Basso e, insieme all'architetto Giuseppe Pagano, già direttore di "Casabella"[34] dal 1933 al 1943 e punto di riferimento intellettuale e soprattutto etico, organizza le brigate Matteotti che operarono in Lombardia durante la Resistenza[36]. Nello stesso periodo conobbe e sposò Giuliana Baracco, compagna nella Resistenza partigiana, che si rivelerà anche figura fondamentale per allacciare e coltivare i futuri rapporti con il gruppo di letterati italiano e con gli Stati Uniti d'America grazie alle numerose traduzioni di volumi inediti di ricercatori nordamericani, nonché cardine della rivista "Spazio & Società" a partire dalla sua fondazione nel 1976. De Carlo dirà di lei: «In quel periodo è cominciata la mia lunga storia con Giuliana […] così importante per tutto il resto della mia vita, da farmi pensare che senza di lei sarei stato un altro, perché avrei vissuto senza antenne e senza bussola».[37]

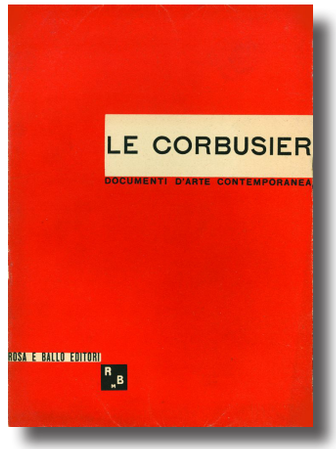
Il rapporto coltivato durante la Seconda guerra mondiale con Giuseppe Pagano, persona brillante e critica, lo avvicina alla ricerca sull'architettura vernacolare che si rivelerà molto importante per la costruzione del concetto di partecipazione nel pensiero di De Carlo.

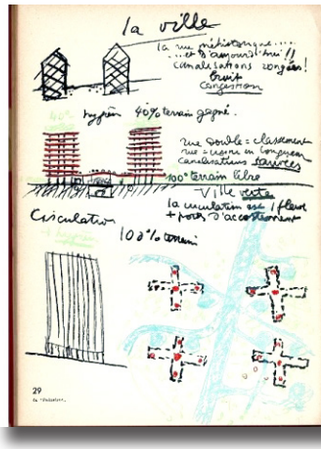
A questi temi, De Carlo affianca uno studio profondo su Le Corbusier[38], per il quale afferma di ammirare profondamente la sua opera, ma allo stesso tempo sottolinea come sia necessario ponderarla, accusando i seguaci del maestro di seguire alla lettera le sue teorie, perdendo l'essenza delle sue proposte e perdendo l'evoluzione di quelle riflessioni. Un pensiero che De Carlo riproporrà successivamente in occasione dei CIAM[39] e che lo porteranno ad allontanarsi da alcuni principi del Movimento Moderno.

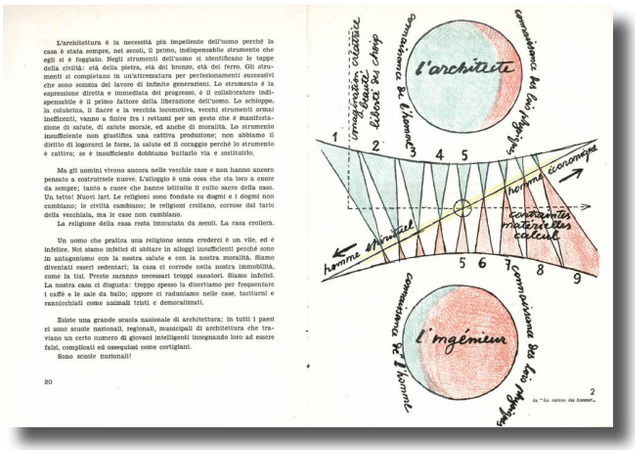
Nell'immediato dopoguerra De Carlo mantiene stretti legami con il movimento anarchico italiano, partecipando ai primi congressi (Carrara e Canosa), avvicinandosi alle riviste "Volontà" e "Freedom".

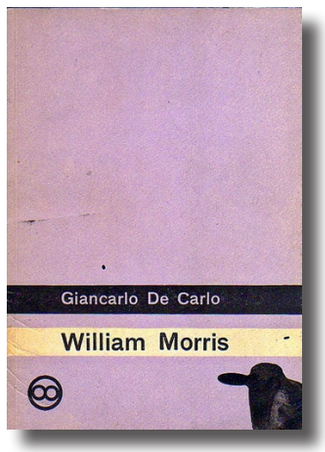
Contemporaneamente continua la ricerca sull'architettura vernacolare insieme a quella su Frank Lloyd Wright e Willian Morris[40].

Nel 1948 per completare gli studi si trasferisce, insieme ad Ignazio Gardella, alla Facoltà di Architettura all'Università di Venezia dove si laurea nel 1949 e inizia a tenere l'insegnamento di un corso di Disegno e Rilievo. All'inizio degli anni Cinquanta, collabora nello studio di Franco Albini nel quale lavora alla stesura del Piano Regolatore di Reggio Emilia.[41] Un impegno che, unitamente all'interesse per l'opera di Patrick Geddes[42], botanico e urbanista anarchico scozzese, contribuì a renderlo una delle voci principali in Italia per quanto



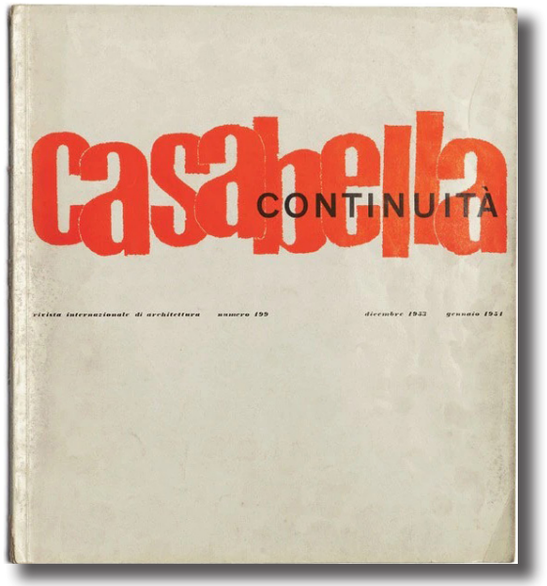






△ Copertina e interno di De Carlo Giancarlo, *Le Corbusier: antologia critica degli scritti*, Rosa e Ballo, Milano, 1945.

▽ Copertina di De Carlo Giancarlo, *William Morris*, Il Balcone, Milano, 1947.





riguarda il tema del rapporto tra pianificazione della città e pianificazione del territorio, tra scala architettonica e scala urbana.
Rispetto all'esperienza con Albini dirà: «L'apprendistato nello studio di Albini e stato per me davvero importante. Posso dire che Albini mi ha insegnato il mestiere, con una durezza di cui continuerò a essergli grato per tutta la vita».[43]
Queste e altre riflessioni degli anni Quaranta trovarono diffusione nel 1951, quando De Carlo organizzò, insieme allo scrittore siciliano Elio Vittorini, la Mostra di Architettura Spontanea in occasione della IX Triennale di Milano[44] e curata insieme a Enzo Cerutti e Giuseppe Samonà, che riprenderà i contenuti della mostra sull'architettura spontanea di Pagano del 1936[45].
Alle Triennali di Milano degli anni Cinquanta risalgono anche alcuni degli allestimenti più significativi dei B.B.P.R.[46], gruppo del quale fa parte anche Ernesto Nathan Rogers.
L'interesse di De Carlo per l'architettura minore si sviluppa quindi grazie a Giuseppe Pagano e Franco Albini, conosciuti durante gli anni della Resistenza. I due architetti, insieme a Rogers, sono stati i suoi principali riferimenti architettonici, ancor prima di conseguire la laurea in architettura. De Carlo ebbe così modo di studiare il tessuto urbano di numerosi centri minori, approfondendo il lavoro sull'architettura spontanea, strumento per lui di comprensione del legame tra architettura e ambiente.
Sempre nei primi anni Cinquanta De Carlo costruisce uno stretto legame proprio con Rogers, coltivando punti di vista divergenti in un clima di rispetto e ammirazione reciproca, nonostante i disaccordi rispetto alle diverse visioni dell'architettura, come confiderà: «I miei rapporti con Ernesto sono stati complicati e contrastanti, però affettuosi e molto leali. […] avevamo avuto lunghe discussioni che rivelavano sempre di più quanto diversi eravamo».[47]
Rogers infatti, come De Carlo, ma con alcune differenze, riconosceva la dimensione sociale dell'architettura: «L'Alberti, nella estrema precisione del suo pensiero, ci ammonisce che l'idea deve essere tradotta in opere e che queste debbono avere un fine pratico e morale per adattarsi armonicamente "allo uso delli uomini" e vorrei far notare il plurale di "uomini", società. L'architetto non è un prodotto passivo né un creatore completamente indipendente dalla propria epoca: la società è il materiale grezzo ch'egli trasforma conferendogli un aspetto, un'espressione, e la coscienza di quegli ideali che senza di lui rimarrebbero impliciti».[48]
Rogers però, diversamente da De Carlo, che rifiutava i formalismi e propendeva per un impegno più marcatamente sociale dell'architettura, sosteneva un'architettura e un linguaggio lecorbuseriano.
Rogers aveva avuto rapporti con Giuseppe Pagano e, insieme a Giò Ponti, era tra i protagonisti dei CIAM[49] animati tra gli altri da Walter Gropius e Le Corbusier, motivo per cui si può considerare una delle figure principali del Movimento Moderno in Italia, avendo avuto il merito di creare un ponte con le migliori ricerche europee e statunitensi.

△ La copertina di "Casabella-Continuità", n°199, dicembre 1953-gennaio 1954. Primo numero diretto da Ernesto Nathan Rogers, che manterrà la direzione fino al numero 294-295, dicembre 1964-gennaio 1965.

▽ L'interno di "Casabella-Continuità", n°199, dicembre 1953-gennaio 1954, dove tra i redattori si compaiono De Carlo, Gregotti e Zanuso.

Mentre De Carlo, agli inizi degli anni Cinquanta, realizza i primi progetti[50], avvia la sua storia con la città di Urbino e, grazie a Vittorini, instaura il lungo rapporto pluridecennale con il Rettore dell'università locale Carlo Bo, Rogers assume la direzione di "Casabella" dopo essere stato per un breve periodo, nel biennio 1946-1947, direttore di "Domus".

È in questo momento che Rogers invita De Carlo a prendere parte alla realizzazione periodica della ribattezzata rivista "Casabella-Continuità" insieme a Marco Zanuso e Vittorio Gregotti.

Tra il 1954 e il 1956 De Carlo fa quindi parte della redazione di "Casabella-Continuità"[51] alla quale collabora fino a quando si dimette, insieme a Zanuso, per dissensi sulla linea della rivista.

La separazione ha degli strascichi polemici e culmina in una lettera di De Carlo che Rogers pubblica, insieme ad una breve risposta, nel numero 214 del febbraio 1957: «[…] mi sono dimesso dalla Redazione di "Casabella" perché non condivido la linea che la rivista è arrivata ad assumere dopo tre anni di vita e perché ho ritenuto di non poter fare più nulla, con i mezzi che mi restavano, per modificarla nel senso che ritengo più attuale e più giusto».[52]

Nella lettera De Carlo sottolinea come la redazione dovesse essere inizialmente composta da tre figure, escludendo quindi totalmente Gregotti da ogni passaggio. Rogers che si occupava della "continuità" e cioè del rapporto con la storia, Zanuso della "prefabbricazione" e cioè dell'innovazione edilizia, De Carlo stesso invece si sarebbe dovuto occupare della "critica al formalismo",



△ La copertina di "Casabella- Continuità", n°214, febbraio 1957.

▽ L'interno di "Casabella-Continuità", n°214, febbraio 1957.
Come si può notare De Carlo e Zanuso non compaiono più tra i redattori.
Rogers in questo numero pubblicherà anche la lettera di dimissioni di De Carlo (riportata qui integralmente) con una breve risposta.


casabella
CONTINUITÀ
rivista internazionale di architettura 214 febbraio - marzo 1957

redazione
direttore Ernesto N. Rogers
capo redattore Vittorio Gregotti
segretaria di redazione Julia Banfi
impaginazione Gae Aulenti

Note
2 Roberto Pane e Ernesto N. Rogers, Dibattito sugli inserimenti nelle preesistenze ambientali.
5 Ernesto N. Rogers, Problematica di Mies van der Rohe.
20 Roberto Salvini, Il nuovo ordinamento della Galleria degli Uffizi, degli architetti I. Gardella, G. Michelucci e C. Scarpa.
26 Riccardo Bauer, La nuova sede dell'Umanitaria a Milano, dell'architetto Giovanni Romano.
37 Franco Buzzi Ceriani, L'insegnamento dell'architettura: problemi e responsabilità della Scuola di Milano.
39 Matilde Baffa, Posizione dell'architettura domestica americana.
44 Un'officina meccanica a Ivrea dell'architetto Eduardo Vittoria.
48 Roberto Guiducci, Una polemica sulla razionalità nell'architettura.
54 Eugenio Gentili, Edificio amministrativo a Niederurnen, di M.E. Haefeli e W.M. Moser.
62 Vittorio Gregotti e Aldo Rossi, L'influenza del romanticismo europeo nell'architettura di Alessandro Antonelli.
82 Dai giornali e dalle riviste (a cura di A.T. Ancilotti).
86 Recensioni.

Il Comitato di Redazione
Dal prossimo numero, la Redazione di Casabella avrà l'appoggio ed il consiglio di un Comitato di Redazione così formato:
Prof. Giulio Carlo Argan
Ing. Roberto Guiducci
Prof. Ing. Pier Luigi Nervi
Prof. Enzo Paci
Prof. Arch. Ludovico Quaroni
Prof. Arch. Giuseppe Samonà
Dott. Filippo Sacchi
Arch. Marco Zanuso.

Ringraziato questi illustri amici per la loro collaborazione: è un segno che l'avvio ad una cultura architettonica unitaria, nella visione dei diversi settori, quale è stata impostata finora da noi, trova il consenso di persone altamente qualificate; per i nostri lettori è la miglior garanzia delle ulteriori fortune della Rivista.
E.N.R.

Una precisazione
Non avrei ritenuto necessario di redigere pubbliche le ragioni delle mie dimissioni dalla Redazione di "Casabella" se non fossero corse le voci più disparate che possono dare luogo ad interpretazioni inesatte e strane. Debbo dunque premettere alcuni chiarimenti che servono ad eliminare gli equivoci e a riportare la mia decisione nei suoi limiti reali — quelli di una divergenza puramente culturale.
Prima di tutto, che conservo la massima stima per Ernesto N. Rogers, come persona e come uomo di cultura, e che apprezzo l'impegno tenace e appassionato che egli mette a difendere la sua concezione dell'architettura moderna.
Secondo, che non ho alcun desiderio di danneggiare la rivista "Casabella" e che anzi vi collaborerò dall'esterno, ogni volta che mi sarà possibile, poichè le giudico — nei suoi limiti — una buona rivista di architettura, una delle migliori che la cultura architettonica internazionale oggi offra.
Terzo, che non intendo rifiutare la responsabilità che personalmente ho nella impostazione e nello sviluppo di questa rivista, anche se debbo riconoscere che questa responsabilità (e, naturalmente, il merito per gli aspetti positivi che è venuta acquistando) è decrescente dalla prima impostazione al più recente sviluppo.
Detto questo, basta solo aggiungere che mi sono dimesso dalla Redazione di "Casabella" perchè non condivido la linea che la rivista è arrivata ad assumere dopo tre anni di vita e perchè ho ritenuto di non poter fare più nulla, con i mezzi che mi restavano, per modificarla nel senso che ritengo più attuale e più giusto.
Nessuna particolare circostanza mi ha spinto a questa decisione, nè ho portato di scegliere il momento più opportuno per reagire in atto. Ma a quella che mi rimproverano di avere creato una scissione in un momento delicato — mentre l'architettura italiana è divorientata, mentre il gruppo dei migliori architetti italiani è impegnato in alcune fondamentali battaglie — sono costretto ad opporre la mia profonda persuasione che il modo migliore di portare a soluzione una crisi è quello di accentuarla fino alle sue estreme conseguenze. Il risultato è incerto e provvisorio se si attende di prezzo da una comodità di comodo che chiude il dibattito interno per fingere verso l'esterno un accordo fittizio e senza incontrasto — se manca da una situazione in cui «molti dicono sì, eppure non sono d'accordo». Molti non sono interrogati e molti sono d'accordo nel falso».
«Importantissimo è intendersi chiaramente»: Rogers vorrà perdonarmi se citi mi appropria della citazione di Bertold Brecht con la quale chiudeva il suo primo articolo di fondo nel numero 199 della nuova edizione di "Casabella".

Proprio in quel numero 199 sono già contenuti tutti gli indizi dell'accordo e del dissenso in cui si fonderà la nuova redazione. Oltre gli argomenti scelti e diversi poi dalla loro presentazione, tre articoli indicavano le linee principali sulle quali la rivista avrebbe dovuto muoversi: il fondo di Rogers sulla Continuità, la nota di Zanuso sui problemi della Prefabbricazione, la mia nota sul Formalismo.
Sembrava allora che le tre linee avrebbero potuto coesistere reggendosi su un equilibrio dialettico che si sarebbe spostato, nel corso dell'attività, verso le situazioni più attuali. Con questa fiducia si poteva accettare la sigla di Continuità sovrammessa alla vecchia testata, intendendo in rispetto il senso.
Invece l'equilibrio venne a mancare anche per il rapido esaurirsi — dovuto a varie circostanze — della componente sostenuta da Zanuso, ma soprattutto per il cristallizzarsi della struttura della rivista, cui in principio avevamo dato solo un significato convenzionale e che invece — forse malgrado la volontà di ciascuno — si è andata determinando. La rivista, dopo i primi numeri incerti, si configurava con sempre maggiore precisione in un organo personale e la linea che predominava, assorbendo tutte le contraddizioni che preinvevano, era quella della Continuità.
Direi più avanti di come si ritenga inattuale, e inadeguata ai problemi contemporanei dell'architettura, una ricerca personale. È necessario però fermarsi prima sul problema della Continuità, su cui verte il mio fondamentale dissenso.
Dire che l'architettura contemporanea valida è nata nel solco del Movimento Moderno e che a questo è legata da sincoli permanenti e indissolubili è cosa ovvia: nessuno ne dubita e nessuno pensa di porre questa ovvietà al articolazione di una vivida. Certo non lo pensa Ernesto Rogers che è distato di una sensibilità e di un acume critico ben più profondi. Per Rogers la Continuità è una forma di coscienza storica, «la vera essenza della tradizione nella precisa accettazione di una tendenza». E' dunque sul significato di tendenza che deve essere riportato il discorso.
Nella sua bellissima lettera pubblicata da "Casabella" nel numero 213, Gropius dice di sentire con estrema intensità il bisogno di risolvere questo fondamentale problema: «unirsi e trovare un denominatore comune», identificare cioè la radice di una nuova tendenza che contrabbanza e portare equilibrio a «questo mondo caotico». Non importa ora giudicare se questo problema si inserisca o no in una situazione matura; interessa invece di rilevare come Gropius — malgrado i cortesi incoraggiamenti che rivolge allo stesso di stabilire una continuità — riconosca l'esistenza di una crisi che investe oltre l'architettura tutta la cultura contemporanea e giudichi ormai inadeguati e fondamentalmente errati i vecchi principi e i vecchi strumenti, le vecchie tendenze di cui egli stesso ha fatto parte ma i principali protagonisti. E non è tanto il nome di Gropius, la sua autorità e la sua esperienza, che danno credito a questo giudizio, quanto la drammatica verità di una sua affermazione contenuta nella stessa lettera, che svela la sostanza del problema di fondo di fronte al quale ci troviamo oggi: «la consuetudine degli architetti di interrompere il saputo precedente dell'architettura universalmente dissociata con un ball'edificio è del tutto inadeguata». Abbiamo cercato un ordine nuovo di vita basato su componenti che siano in grado di creare un'espressione integrata del pensiero e del modo di sentire del nostro tempo».
Questo compito implica scelte precise e, per questo stesso, un profondo e duro processo di chiarificazione. E' necessario scegliere tra il procedere per impulsi ideditici e senza base, gli stessi atteggiamenti e la costruzione di un metodo fondato sulla conoscenza della realtà, tra gli ambienti definiti e la società, tra l'utopia e le reali trasformazioni del mondo. Dirò più avanti di come io ritenga che il Movimento Moderno, nella sua prima fase, sia stato costretto a fare una scelta tra la carta da disegnata e le cose costruite che vivono noi giorni che passano e con la gente che le consuma.
E' necessario riconoscere che — al meno per quanto riguarda l'Italia — l'affermazione del linguaggio moderno non costituisce affatto un risultato positivo perchè tutti oggi sono in grado di usarlo: gli architetti seri e gli architetti filistei e, in primo luogo, la speculazione edilizia che lo trova comodo, obbligatorio e poco costoso. Sotto il largo mantello di questo linguaggio si procede sommariamente alla distruzione degli ambienti urbani, si costruiscono quartieri deserti e squallidi, case che in pochi anni si trasformano in decrepiti tuguri, mobili e oggetti che non escono dalla fabbrica della curiosità di pochi maniaci perchè sono concepiti nella completa ignoranza dei processi produttivi, dei veri bisogni degli utenti e delle condizioni di mercato. Si pianifica su scala immaginaria, lasciando alla burocrazia e alla speculazione le piccole scale reali sulle quali si consumano concrete ed irreparabili trasformazioni: si prefabbrica nella carta mentre, al vero, l'edilizia resta la più arretrata di tutte le tecniche: si fa la attenzione e l'orgoglio sui vari punti di «interazione» del tessuto e si perde di vista la spessa trama connettiva del tessuto stesso: l'astratta esattezza della casa Kaufmann sul Colorado (Wright-California) basta a consolare della situazione urbanistica ed edilizia di Chicago, Mosca, Caracas, Liverpool, Milano, Roma, o dei villaggi della Calabria (Italia).
E altro ancora dovrebbe essere aggiunto a proposito delle scuole, delle associazioni, delle riviste; ma quel che più mi preoccupa è il pericolo di assistere che lo hanno determinato e le condizioni nel suo sviluppo. Posto dopo tutte le implicazioni complesse che ha assunto con l'industrializzazione e con l'avvento dell'urbanistica moderna, l'architettura non è più un'arte, e per lo meno non lo è più nel senso in cui continuano ad esserlo la pittura e la scultura.
Può la linea della Continuità agire questa strada sia da scelte e di indipendenza e vecchie chiarificazioni, lo penso che non possa farlo perchè, malgrado il modo inconfondibile, dialettico e penetrante con cui Rogers è andato svolgendola nei 15 numeri di "Casabella", la linea della continuità presenta, nei suoi aspetti finali, la ambigua facoltà della conciliazione. Da un lato si compiace per l'affermazione internazionale del linguaggio moderno e non va ricercata i limiti e l'ultima inconsistenza, dall'altro è portata alla inquieta consapevolezza che i termini della questione attuale sono cambiati e che è necessario affrontarli con nuovi propositi e nuovi strumenti. Ma nel timore di perdere il passato e di lasciare correre il presente in strade che potrebbero anche risultare errate, tracciate in crisi al di qua dei limiti in cui precipita nella chiarificazione e tenta una estrema composizione settaria, troppo ristretta per costituire un efficiente filtro. Il passato, il presente, gli insuccessi, i fallimenti, le tensioni, gli accordi, i dissensi, tutto viene ricondotto e appiattato in una coesistenza storica senza contraddizioni di fondo: Wright, Corbusier, Gropius, Mies van der Rohe si identificano come i travestimenti di un unico personaggio; l'architettura brasiliana acquista la stessa considerazione culturale dell'architettura scandinava; la vecchia "Casabella" e "Quadrante", le prime due annate di "Metron" e "Spazio" divengono i vari aspetti componenti di un'unica larga corrente. Voglio dire che ancora una volta la questione diventa astratta: i problemi reali si spostano nella stratosfera dei principi generali dove perdono il senso e si prestano a soluzioni che non modificano nulla e non confortano, nè offendono, nessuno; il giudizio sui fatti e sulle opere resta ancora affidato al feggio mutro della sensibilità e del gusto.
Il che, oltre a non chiarire la situazione, lascia la strada aperta ai magogli, ai horrocrati, agli uomini della speculazione, ai Grandi Protettori puzzi, ai critici improvvisati, agli architetti per le dame.

Io non dico però che la linea della Continuità non abbia dato, in "Casabella", alcun frutto. Sarebbe profondamente ingiusto non riconoscere il fondamentale contributo che Rogers ha portato, se questa linea, allo sviluppo di alcune importanti questioni dell'architettura contemporanea. Infatti è merito dei suoi interventi se il problema della storicizzazione del movimento moderno ha preso finalmente una piega seria e se altri problemi, come quello delle Preesistenze ambientali, hanno trovato una rigorosa e stimolante impostazione. Dico bene che avrebbe dato maggiori risultati, e "Casabella" non si sarebbe chiusa nella posizione di inoffensiva conciliazione che ho descritto, se quella linea non fosse divenuta il sigillo del la rivista; se, in altre parole, la rivista non si fosse trasformata in un organo strettamente personale.
La situazione dell'architettura contemporanea — forse di tutte le attività contemporanee — è caratterizzata infatti da due aspetti contraddittori: i problemi sono divenuti a tal punto complessi da richiedere interventi integrati e, tuttavia, non esistono intese sufficientemente profonde sulle quali poter fondare un lavoro di gruppo. Non è più l'epoca di Pajano e di Perico, un'epoca di questioni chiare e taglienti che nutrivano la coscienza di una piccola élite resa compatta dalla ostilità dell'ambiente esterno. Oggi è il momento — come si diceva — delle scelte e della chiarificazione, ovvero di un distacco aperto e continuo dal quale nascano le condizioni per un'azione coordinata. Non può una sola voce, per quanto intelligente e acuta, riassumere e comporre le alternative di questo processo; al contrario un opinione solo un apporto parziale, e così inevitabilmente lo confonde, lo riduce, gli preclude la possibilità di estendersi ad un'opinione sempre più ampia.
Di questo ci rendevamo conto, Rogers, Zanuso ed io, quando discutevamo l'impostazione della nuova "Casabella"; avevamo riconosciuto la necessità di accettare l'eterogeneità del gruppo che insieme costituiscono e di trarre partito da questa caratteristica per evitarne alla rivista un'angusta dialettica che l'avrebbe dimostrata monolitica direzione.
Ma mentre queste erano le intenzioni di noi tutti e i programmi miravano a ovviare il più ampio dibattito e la più larga partecipazione, la struttura della rivista era personale e quindi non poteva essere altro che un dibattito e illustrare o far partecipazione.

Benché i rimproveri che mi muove Giancarlo De Carlo siano sostanzialmente senza maggiori del velo garbato di lodi, pubblico questa nota che egli desidera sia messa a conoscenza dei nostri lettori.
Sarà la miglior prova che, seppure in dia — come egli sostiene — un'impronta personale alla Rivista, essa non è mai di carattere illiberale o, comunque, personalistico.
Potrei rispondere punto per punto alle questioni poste dal contraddittorio, perché è ovvio che con molte non concordo, dato che mi sembrano indeterminate e più negative che costruttive, ma preferisco aver lasciato la parola all'amico che, con mio grande rincrescimento, ci lascia: del resto, il giudizio può essere dato senza la ma replica da chi abbia seguito Casabella in questi anni e vorrà ancora vagliarne l'indirizzo nei fascicoli venturi.
Però è necessario riportare la discussione nelle giuste proporzioni: non si deve commentare l'errore di credere che una rivista d'architettura sia un trattato di eminenteurica, un testo per definire le nocce verità; nè dobbiamo presumere che il pubblico sempre più vasto, qual è quello dei nostri lettori, possano interessare oltre alle nostre discussioni anche le reazioni psicologiche di ciascuno di noi.
Quanto al Comitato di Redazione, spero bene che le persone assai qualificate che ho invitato ad aiutarmi, con Vittorio Gregotti, Julia Banfi e Gae Aulenti, non siano così incaute da seguirmi dato, unanimamente e prontamente, il loro generoso appoggio con l'idea di poter servire da comparse; ed è peccato che questa solidarietà mi sia tolta solo da Giancarlo De Carlo. Però mi auguro che, nascendo dalla maggiore distanza prospettica nel giudicare le funzioni di Casabella, egli vorrà collaborare con noi anche dall'esterno, dandoci i migliori frutti del suo ingegno che lo sono il primo ad apprezzare.
E.N.R.

A proposito del Premio Olivetti
Pubblichiamo questa «precisazione» dell'Ordine degli Architetti di Venezia.
«L'Ordine Interprovinciale Architetti di Venezia a seguito della notizia apparsa sul «Gazzettino-Sera» 21-22 dicembre circa l'assegnazione del Premio Olivetti per l'Architettura al prof. Carlo Scarpa di Venezia, comunica che il prof. Scarpa non è Architetto e non può esercitare la libera professione non essendo iscritto all'Albo professionale degli Architetti».
Carlo Scarpa sa — poichè glie l'ho di chiarato subito con franchezza — che nella Giuria del Premio Olivetti per l'Architettura non sono stato fra i membri che hanno votato per lui; egli ha accettato la mia opinione da quel gentiluomo intelligente che è e non solo nulla s'è guastato fra di noi, ma per la prima volta ci siamo conosciuti meglio con reciproca stima e simpatia. Ora desidero dichiarare pubblicamente che l'azione dell'Ordine degli Architetti veneziani, così banalmente farisaica, mi addolora e trova la mia completa ripulsa.
Essi giudicano l'architettura in base ai documenti esteriori degli architetti e non dai valori intrinseci delle opere (avvoltoero bollato perfino Perret, Le Corbusier, F.L. Wright ecc., che non possono provare di essere degli artisti con le penne d'appoggio della Laurea italiana).
Per goloria, si colpisce un artista proprio nel momento in cui dovrebbe ricevere le congratulazioni e l'incoraggiamento a lavorare.
Siamo tutti d'accordo che la regola è di pigliare la laurea, ma non sono forse anche più lodevoli quei rari individui capaci di costruire se stessi secondo un sistema personale? Non è l'eccezione che conferma, appunto, la regola?
A Carlo Scarpa vanno, in questo momento di immeritata amarezza, le espressioni di solidarietà di Casabella e le mie particolarmente affettuose.
E.N.R.

in particolare della critica al linguaggio oramai snervato dell'*International Style*: «[…] nel numero 199 sono già contenuti tutti gli indizi dell'accordo e del dissenso su cui si fondava la redazione. […] tre articoli indicavano le linee principali sulle quali la rivista avrebbe dovuto muoversi: il fondo di Rogers sulla Continuità, la nota di Zanuso sui problemi della Prefabbricazione, la mia nota sul Formalismo. Sembrava allora che le tre linee avrebbero potuto coesistere reggendosi su un equilibrio dialettico che si sarebbe spostato, nel corso dell'attività, verso le attrazioni più attuali».[53]

Nella lettera De Carlo criticava il fatto che la rivista fosse diventata troppo marcatamente quella del Direttore e si fosse quindi occupata troppo del solo problema della "continuità", perdendo il carattere innovativo e incisivo: «[…] Invece l'equilibrio venne a mancare […]. La rivista, […] si configurava con sempre maggiore precisione in un organo personale e la linea che predominava […] era quella della Continuità».[54]

De Carlo all'interno della lettera ribadisce la necessità di cercare un ordine nuovo di valori architettonici e urbani basato su componenti che siano in grado di creare un espressione integrata del pensiero e del modo di sentire la contemporaneità. De Carlo riconosce che, per quanto riguarda l'Italia, l'affermazione del linguaggio Moderno non costituisce un risultato positivo in quanto può essere veicolo di speculazione edilizia, distruzione degli ambienti urbani causati da una pianificazione definita "immaginaria" che conduce a quartieri deserti e inumani, case simili a tuguri, mobili e oggetti che non vanno incontro ai bisogni degli utenti. Secondo De Carlo infatti: «[…] l'architettura Moderna si è chiusa nei confini di un accademismo formalistico ed ha mancato così il compito di inserirsi come strumento di progresso nel mondo contemporaneo».[55]

Per uscire da questa situazione egli ritiene che una rivista di architettura come "Casabella" avrebbe dovuto assumersi il compito, con atteggiamento nuovo e libero da vecchie posizioni accademiche, di allargare il campo degli interessi e dell'azione collaborando con tutte le forze attive e progressive della cultura contemporanea combattendo il Formalismo, cioè tutti quegli aspetti mistificatori che si nascondono sotto la sigla del Moderno.

Per questo motivo, la linea della Continuità e della conciliazione con il Moderno, sostenuta da Rogers, non avrebbe potuto percorrere la strada auspicata da De Carlo; da qui le dimissioni.

È però attraverso il rapporto con Rogers e grazie al suo invito ad unirsi al Gruppo Italiano[56] partecipante al CIAM del 1953, i cui delegati erano Ignazio Gardella e Franco Albini, che qualche anno prima di questi eventi, De Carlo entra a far parte della scena architettonica internazionale. In quel contesto De Carlo mantenne sempre una posizione di dissenso sull'*International Style*, motivo che lo avvicinò agli Smithson, a Van Eyck e ad altri architetti che mantenevano un profilo critico rispetto alle posizioni rigide e gerarchiche dell'organizzazione. In questo spazio, incontrò e discusse molti dei suoi ideali anarchici, contribuendo successivamente a dar vita al gruppo denominato *Team X*.[57]

Nel 1953, dal nono CIAM organizzato ad Aix-en-Provence in poi, le differenze tra i gruppi più giovani e il gruppo fondatore divennero infatti sempre più evidenti per quanto riguarda i fondamenti teorici iniziali. Allison e Peter Smithson presentarono in quest'occasione la loro proposta di "nuova identità urbana" con l'obiettivo di proporre un reinserimento dell'uomo nel suo ambiente, attraverso la coesione sociale, la facilità di movimento e l'aumento della densità di popolazione con particolare attenzione alle relazioni umane. Per questo motivo, nel 1954 gli architetti responsabili dell'organizzazione del CIAM del 1956, pubblicarono il *Doorn Manifesto*[58], un documento che evidenzia come lo spazio urbano debba divenire generatore di relazioni umane.

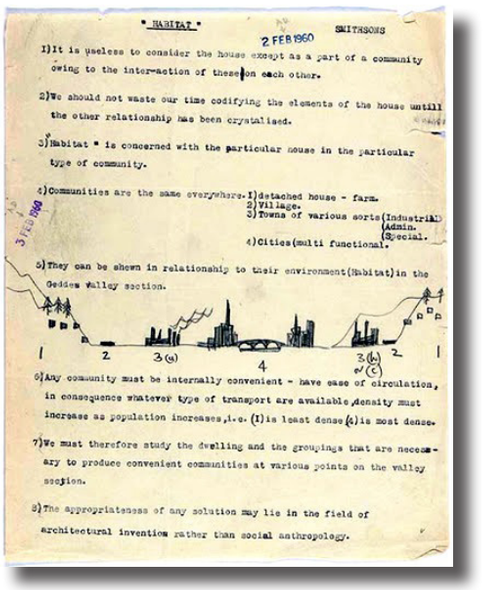
L'obiettivo era quello di sostituire la visione segregante delle funzioni della città Moderna, con una visione che tenesse conto delle interrelazioni sociali stabilite dalla comunità.

Questo manifesto è il risultato della posizione critica intorno ai comandamenti iniziali dei CIAM, materializzatisi con i grandi complessi abitativi costruiti nell'Europa del dopoguerra. Al contrario, le nuove generazioni di architetti proponevano un uso dinamico da parte di tutti gli abitanti dello spazio urbano con particolare attenzione alle relazioni umane.[59]

Il CIAM del 1959 tenutosi ad Otterlo è centrale per il Gruppo Italiano. De Carlo presenta il progetto del complesso di case popolari Spine Bianche a Matera, in cui i principi del Movimento Moderno vengono sostituiti da una specifica attenzione al contesto geografico, sociale e climatico della regione. È chiaramente una forte rottura con la vecchia generazione di architetti e del mito di un modello di architettura internazionale unico. Giancarlo De Carlo, al fine di motivare le scelte effettuate, affermò successivamente: «La mia posizione non era affatto fuga dall'architettura, per esempio nella sociologia. Io non posso sopportare quelli che, parafrasando quello che ho detto, si vestono da politici o da sociologi perché sono incapaci di fare architettura. L'architettura è – e non può essere altro che – organizzazione e forma dello spazio fisico. Non è autonoma, è eteronoma […] Noi credevamo nell'eteronomia dell'architettura, nella sua necessaria dipendenza dalle circostanze che la producono, nel suo intrinseco bisogno di essere in sintonia con la storia, con le vicende e le aspettative degli individui e dei gruppi sociali, coi ritmi arcani della natura. Negavamo che lo scopo dell'architettura fosse di produrre oggetti e sostenevamo che il suo compi- to fondamentale fosse di accendere processi di trasformazione dell'ambiente fisico, capaci di contribuire al miglioramento della condizione umana».[60]

Rogers invece presenta il progetto della Torre Velasca venendo fortemente criticato, in particolare dagli esponenti del neonato *Team X*[61] per il presunto desiderio di formalismo storicista.

L'incontro di Otterlo segna la fine dei CIAM e l'inizio del *Team X*, un gruppo di architetti che si incontreranno ogni volta in una località differente, senza avere una struttura organizzativa vera e propria come ricorderà De Carlo: «Il *Team X* funzionava in questo modo: uno di noi – il più delle volte Bakema – ad un certo


"HABITAT" SMITHSONS

2 FEB 1960

1) It is useless to consider the house except as a part of a community owing to the inter-action of these on each other.

2) We should not waste our time codifying the elements of the house untill the other relationship has been crystalised.

3) Habitat = is concerned with the particular house in the particular type of community.

4) Communities are the same everywhere. 1) detached house - farm.
2) Village.
3) Towns of various sorts (Industrial (Admin. (Special.
4) Cities (multi functional.

3 FEB 1960

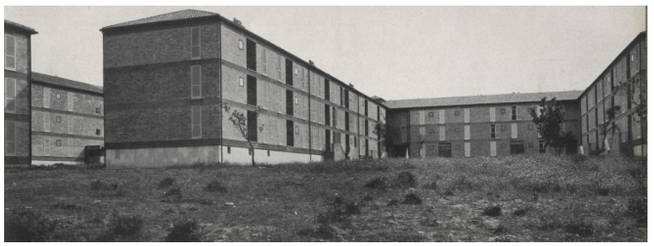
5) They can be shown in relationship to their environment (Habitat) in the Geddes valley section.

1 2 3(a) 4 3(b) (c) 2 1

6) Any community must be internally convenient - have ease of circulation, in consequence whatever type of transport are available, density must increase as population increases, i.e. (1) is least dense (4) is most dense.

7) We must therefore study the dwelling and the groupings that are necessary to produce convenient communities at various points on the valley section.

8) The appropriateness of any solution may lie in the field of architectural invention rather than social anthropology.

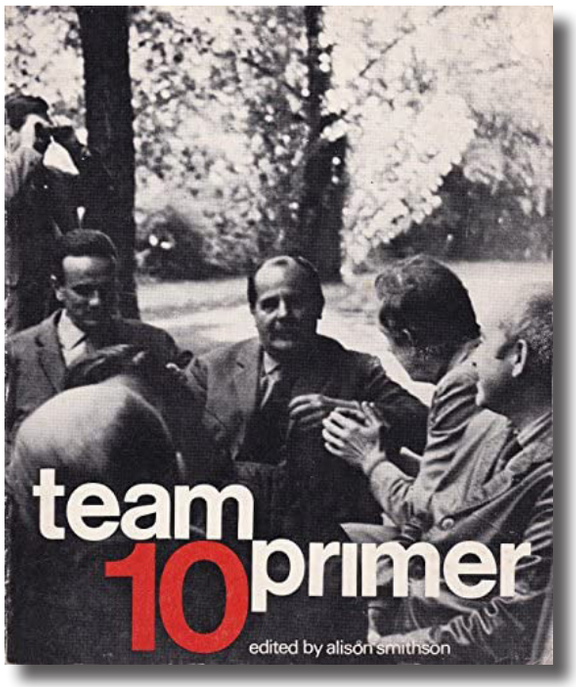




△ Team X, *Doorn Manifesto*, Paesi Bassi, 1954.

∇ Due viste del quartiere Spine Bianche di Matera. Estratte da "Casabella-Continuità", n°231, 1959.





punto mandava una lettera agli altri per dire che era quasi un anno che non ci vedevamo: e allora perché non incontrarci ad Amsterdam, dove Van Eyck aveva appena finito di costruire la Casa della Madre? […] O a Spoleto, che era vicino a Terni dove avevo costruito io? […] Le discussioni al *Team X* erano di una specie rara, le migliori che io abbia mai avuto nella mia vita. […] Partivamo da un'accurata spiegazione di un progetto e seguiva una discussione, fertile anche quando era dura».[62] Il *Team X* non ha infatti mai emesso lettere con determinazioni, conclusioni o dogmi, perché non credeva nella validità o nella rappresentatività di questo tipo di strumento.[63] Il *Team X* era un gruppo aperto, continuamente in cerca della discussione e del confronto al suo interno, che ebbe un nucleo di fondatori tra i quali Alison e Peter Smithson, Aldo van Eyck, Jaap Bakema, Georges Candilis, Alexis Josic, Shadrach Woods e José Antonio Coderch, al quale si aggregarono Giancarlo De Carlo, Ralph Erskine, Pancho Guedes, Herman Hertzberger e molti altri.

Il nome del *Team X* ebbe origine precedentemente, nel 1954, quando un comitato di quattro giovani membri del CIAM viene incaricato di preparare il decimo congresso CIAM, che si terrà nel 1956. Il nome ufficiale del comitato era "*CIAM X Committee*", indicato anche come "*CIAX*". I quattro membri originari erano Jaap Bakema, Georges Candilis, Rolf Gutmann e Peter Smithson.

La prima menzione del *Team X* risale a poco prima di un incontro con Le Corbusier e il gruppo consultivo *CIAM X*, il 14 settembre 1954, a Parigi.[64]

In una lettera di Candilis e in un documento del CIAM di Alger, il *Comitato CIAM X* viene indicato come "*Equipe X*" e "*Team X*". Sebbene non sia mai stato deciso o annunciato ufficialmente, da quel momento in poi l'*Equipe X* viene adottata come nome del gruppo di membri attivi più giovani.[65]

De Carlo sottolineerà come non sia mai esistita una data ufficiale di nascita del *Team X*: «Il *Team X* ufficialmente non è mai esistito. Non ha mai stilato un atto di nascita né ha mai scritto un manifesto. [...] Però se proprio si volesse sapere quando è nato, la versione mia è che sia nato al pre-convegno che era stato tenuto nel 1955, nel Castello di La Sarraz [...]. La mattina del primo giorno gli anziani – Giedion Max Bill, Tyrwhitt, Wogenscky, Rogers, forse Roth e qualche altro – si erano chiusi in una stanza e a metà del pomeriggio non erano ancora usciti a comunicarci come avevano deciso che si discutesse. Allora noi, seccati, abbiamo cominciato a discutere per conto nostro e, chi le aveva, a mostrare agli altri qualche copia eliografica dei suoi lavori. Così si è formato il *Team X* e quell'*X* voleva dire *ten* (dieci) […] perché decimo dei CIAM era il Convegno di Dubrovnik che era stato dato da organizzare al *team* dei giovani arrabbiati di La Sarraz».[66]

Intorno al nucleo fondativo si formò un circolo di progettisti interessati ad innestare nella migliore tradizione del Moderno la realtà e la complessità della vita urbana così come si andava riorganizzando dopo le distruzioni della Seconda guerra mondiale «desiderosi di ricatturare l'eroica spinta morale del primo Moderno per poi incanalarla in modi pertinenti ad un mondo completamente trasformato».[67]

△ Riunione del *Team X* all'Università di Berlino, 1973.
Da sinistra a destra: Peter Smithson, Ungers, Schiedhelm, De Carlo, Van Eyck e Sia Bakema.

Fotografia
Jeffrey Scherer.
Fonte team10online.

▽ La copertina di Smithson Alison, *Team 10 Primer*, Studio Vista, Londra, 1968.
Nella copertina si può notare De Carlo.

L'ambiente culturale del *Team X* ha avuto un ruolo fondamentale nella formazione di un metodo progettuale per Giancarlo De Carlo che ammetterà: «[…] se debbo proprio dire cosa ha inciso sul mio sviluppo di architetto, molto più che ai CIAM dovrei riferirmi al *Team X*. Anche il *Team X* è solcato di contraddizioni, ma il tessuto che ne risulta le ammette; si può dire perfino che non potrebbe farne a meno».[68]

L'influenza si nota soprattutto per quanto riguarda l'attenzione per un'architettura partecipata. Da questo punto di vista è indubbio il ruolo che hanno avuto a riguardo, sia pure in modi diversi, Aldo Van Eyck[69] e Herman Hertzberger. Negli anni Cinquanta infatti essi introdussero in architettura e nella progettazione urbana il concetto dello spazio intermedio "in" e "tra" le cose, ossia *in-between*.

Questo concetto accomunava Van Eyck con gli intenti di De Carlo che dirà: «In particolare Van Eyck si preoccupava di configurare lo spazio in modo da favorire la comunicazione. Ripudiava le codificazioni del Movimento Moderno (a casa l'uomo mangia, cucina e dorme, mentre invece lavora e gioca da un'altra parte) e cercava le basi di un modo di abitare complesso in luoghi dove tutte le attività possano intersecarsi, come accade nella vita, come deve accadere nella vita. Nella sostanza il nostro era un atteggiamento contro la specializzazione – dello spazio come della vita umana – che consideravamo pericolosa perché appiattisce gli individui e genera disgregazione sociale».[70]

Nei progetti di Van Eyck di quel periodo, si ritrovano i principali punti di contatto con Giancarlo De Carlo, in particolare per quanto riguarda il primato dello spazio aperto come luogo privilegiato delle relazioni sociali, insieme al tema dell'identità, che De Carlo perseguiva per altre vie, più orientate alla storia dei luoghi e alla reinterpretazione dei caratteri spaziali dell'ambiente costruito.

Il tema dello "spazio intermedio" e dello "spazio abitabile tra le cose" portato alla luce da Van Eyck fu successivamente ripreso da Herman Hertzberger[71] in molti suoi progetti e sviluppato nei suoi principi da altri membri del *Team X* come Alison e Peter Smithson, Giancarlo De Carlo, Candiolis, Josic e Woods.

Negli stessi anni, a partire dal 1955, De Carlo insegna all'Istituto Universitario di Architettura IUAV di Venezia, diretto da Giuseppe Samonà, mantenendo la cattedra fino al 1983 per poi spostarsi a Genova a causa delle divergenze emerse in seguito alla separazione disciplinare tra architettura e urbanistica: «[…] al principio degli anni Settanta tutto è cambiato e sono andato via. Non potevo sopportare di rimanere in un luogo che un tempo era stato una città aperta e si era trasformata in un centro di serpentine astuzie e di burocrazia».[72]

Oltre al contesto del *Team X*, un'altra componente importante che ha influito su De Carlo è l'ambiente vissuto e i rapporti coltivati durante il periodo estivo trascorso in Liguria.

Negli anni Sessanta infatti, si costituì ad opera di scrittori, poeti e intellettuali che si recavano in vacanza abitualmente a Bocca di Magra e Fiumaretta, fra La Spezia e Carrara, la "Società degli Amici di Bocca di Magra" di cui De Carlo era membro.[73]



▷ La copertina di *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°177, gennaio-febbraio 1975, numero monografico sul *Team X*.

Il consiglio direttivo della Società era formato da Giulio Einaudi, Luigi Biso, Nicola Chiaromonte, Franco Fortini, Giorgio Piccardi, Vittorio Sereni, Hans Deichmann, Vittorio Korach, ma risultavano circa ottanta i membri firmatari, tra cui Italo Calvino, Mary McCarthy, Valentino Bompiani, Guido Piovene, Mario Soldati, Harry Craig, Elio Vittorini, Giovanni Pintori, Giulio Einaudi, Marguerite Duras, Albe Steiner e Cesare Pavese.
La moglie di Giancarlo, Giuliana Baracco era traduttrice e redattrice di molti testi inglesi e americani ed ebbe un ruolo chiave nella nascita del legame tra De Carlo e Calvino, grazie al rapporto professionale con Giulio Einaudi.
I due coniugi erano molto legati a Bocca di Magra, loro posto di vacanza e qui ebbero l'occasione di coltivare rapporti con molti editori, scrittori, poeti e pittori del Novecento che scelsero il borgo ligure come luogo di vacanza e circolo per le loro riflessioni. Tra i letterati, ad influire su De Carlo, primo tra tutti fu appunto Italo Calvino, poi Marguerite Duras e Elio Vittorini che in precedenza lo aveva presentato a Carlo Bo rettore dell'Università di Urbino, ma anche Cesare Pavese, Franco Fortini, Federico Seregni e Vittorio Sereni che lo ricorderà con questi versi:[74]



◁ Giancarlo De Carlo a Fiumaretta con la famiglia e Vittorio Sereni, 1963. Fotografia Ubaldo Pecchioli. Archivio Vittorio Sereni.

Nell'anno '51 li ricordi
la Giuliana e il Giancarlo
ballerini e acrobati com'erano
con vocazione di poveri
di cui sarà il mondo domani,
salute gioventù fierezza scatto.
E oggi? In una torpida
mattina del '60? O di essi e dei figli
bellissimi e terribili di cui
con intatta vocazione di poveri
ancora può essere il mondo
domani
per la decima estate non si orna
di nuovo la bocca del Magra?
Che tempi – mormori – sempre più confusi
che trambusto di scafi e di motori
che assortita fauna sul mare.
Non lasciatemi qui solo
– stai per gridare – ritornate...
Ma ecco da dietro uno scoglio
sempre forte sui remi
spuntare in soccorso il Giancarlo.
E ti sembra un miracolo.

Con tutti gli amici di Bocca di Magra e soprattutto con Elio Vittorini[75], con cui oltre alle vacanze condivideva il condominio milanese, c'era un rapporto molto forte di scambio di idee, di comunicazione e di continuo contatto, fondamentale per comprendere l'opera di De Carlo, che nasceva dalle esperienze interne ad alcune istituzioni milanesi come l'MSA – Movimento Studi per l'Architettura[76], oppure la Casa della Cultura diretta dal 1951 da Rossana Rossanda, cofondatrice de "Il Manifesto".

Le esperienze di Bocca di Magra hanno avuto un ruolo di rilievo anche nei rapporti internazionali, infatti molti dei modelli di comportamento e confronto che si ritrovano nel gruppo del *Team X* sono riconducibili ad un'eredità proveniente dal gruppo di letterati "*OuLiPo*", *Ouvroir de Littérature Potentielle*, ovvero "Officina di Letteratura Potenziale" di cui Italo Calvino faceva parte.

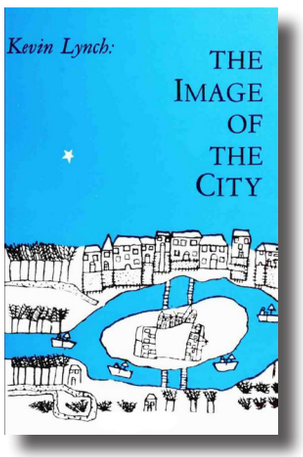
Un aspetto che ha pesato notevolmente nel definire anche tante linee di azione del *Team X*, nel quale ci si confrontava e si dibatteva molto di frequente in maniera accesa come ricorderà lo stesso De Carlo: «Eravamo solo un gruppo di architetti che cercavano di fare ciò di cui parlavamo, e il dibattito era molto importante per individuare possibili incoerenze».[77]

Nel frattempo, parallelamente agli eventi che hanno portato alla divaricazione disciplinare tra pianificazione e architettura, a partire dagli anni Sessanta va maturando una seconda generazione di architetti con interessi sempre più aperti verso gli Stati Uniti d'America. Tra questi non manca De Carlo, infatti a differenza di molti altri architetti italiani che hanno operato nel secondo Novecento, egli è stato molto partecipe al dibattito ed alle esperienze internazionali che avevano un rapporto diretto con il suo lavoro.

Dopo l'esperienza CIAM, per Giancarlo De Carlo è stato fondamentale lavorare al *MIT – Massachusetts Institute of Technology* e conoscere John Habraken[78], Kevin Lynch[79], Morris Lewis e successivamente Julian Beinart[80], oltre a Tunney Lee[81] e John Turner[82]. Questi ultimi tre svilupperanno e porteranno avanti esperienze di partecipazione tra Africa, America Latina, Cina e nella Chinatown di Boston. Da quest'ambiente di ricerca anglosassone De Carlo mutuerà i suoi principi della progettazione e i metodi della lettura e del dialogo con il contesto su cui poi lavorerà per arricchirli, modificarli e reinventarli.

De Carlo guardava soprattutto a Lynch che, come descritto nel testo "*The Image of the City*", impostò un percorso di ricerca dal basso e cioè dall'esperienza che ogni cittadino dà della propria città, basando il suo lavoro sulla questione della percezione dello spazio. Partendo da questo presupposto cominciò ad indagare alcune città americane, attraverso interviste e sopraluoghi, per cercare risposte alla crisi spaziale e di sviluppo urbano. Per questo introdusse il concetto di figurabilità (*imageability*), ossia la capacità che la città ha di rimanere impressa nell'immaginario delle persone che quotidianamente la vivono, trasformandosi in una mappa mentale attraverso cui orientarsi. Attraverso questo studio Lynch fu in grado di provare quanto fosse fondamentale il disegno urbano e quanto fosse necessario riferirsi all'esperienza percettiva per costruire uno spazio che fosse abitabile, ma allo stesso tempo flessibile.





△ Le copertine di alcune pubblicazioni di John Turner:

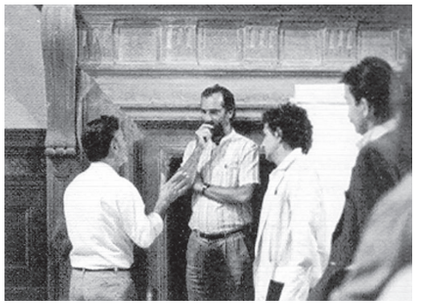
Freedom to Build: Dweller Control of the Housing Process, Macmillan, New York, 1972.

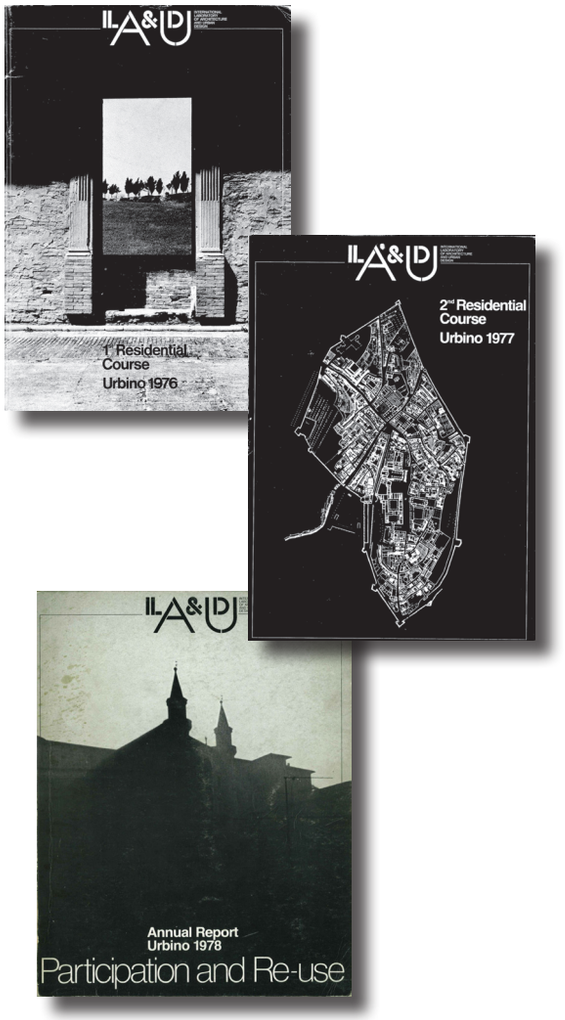
Housing by People: Towards Autonomy in Building Environments, Ideas in progress, Marion Boyars, Londra, 1976.

The Architecture of Democracy, in "Architectural Design", n° 38, 1968.

▽ La copertina di Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960,





Si può affermare quindi che Lynch anticipasse i tempi della liquidità moderna e tentasse di mettere ordine nel disordine della metropoli.

Le esperienze americane hanno inizio nel 1966 quando De Carlo viene chiamato a Yale come visiting professor da Paul Randolph. È la prima volta che si reca negli Stati Uniti e ne rimane fortemente colpito: «La mia prima visita a Yale, nel 1966, è stata la mia scoperta dell'America. E si trattava in quegli anni di un America straordinaria. Era il momento del Vietnam, della rivolta dei giovani, della Pop-Art […]. C'era grande movimento nelle scuole di architettura e molti architetti giovani stavano per entrare nell'insegnamento».[83]

Nel 1965 da vita alla collana del Saggiatore "Struttura e forma urbana", nella quale vengono pubblicati testi sull'urbanistica e autori inediti in Italia come Arturo Soria y Mata, Kevin Lynch, Colin Rowe. Sono anche gli anni della riflessione sul significato della partecipazione che, partita dai modelli anglosassoni e americani, fu sviluppata da De Carlo in maniera autonoma anche grazie alla creazione di due spazi di dibattito fondamentali che nasceranno alla fine degli anni Settanta.

Il primo l'*ILA&UD – International Laboratory of Architecture and Urban Design* fondato nel 1976 insieme a Carlo Bo, avrà per sede Urbino, poi Siena, San Marino, Venezia.

I temi trattati dal laboratorio sono quelli che caratterizzano il lavoro teorico di De Carlo e sono il riuso, la partecipazione, la lettura del luogo come veicoli di conoscenza per successive trasformazioni e la "progettazione tentativa" che ha lo scopo di mettere continuamente in discussione, con mente progettante, e in un passaggio continuo tra le varie scale, l'oggetto di studio.

L'ILA&UD ha ospitato nel corso di diverse edizioni esponenti del *Team X* come Peter Smithson, Van Eyck, Bakema, Candilis, Erskine, Pietila, ma anche numerosi architetti, musicisti e scienziati che hanno tenuto conferenze e discusso con gli studenti, quali Fehn, Piano, Siza, Bohigas, Zevi, Purini, Doglio, Nicolin, Benevolo, Secchi, Tafuri, Moore e molti altri. C'è chi afferma che l'ILA&UD sia in qualche maniera la prosecuzione del *Team X*, il gruppo internazionale formatosi con la fine dei CIAM del quale De Carlo faceva parte, ma egli stesso dichiarò che: «[…] alcuni messaggi del *Team X* sono stati raccolti dall'ILA&UD […] ma l'ILA&UD e il *Team X* sono un'altra cosa.

△ Alcuni momenti dei corsi estivi ILA&UD, da sinistra a destra:

- ILA&UD Urbino 1980, Mostra dei progetti.

- De Carlo con Sverre Fehn a Genova.

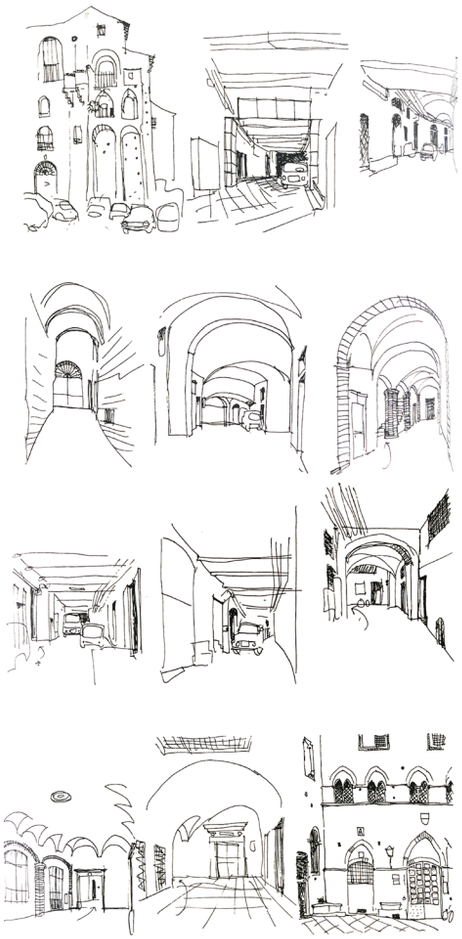
- ILA&UD Siena 1985, Giancarlo De Carlo e Peter Smithson.

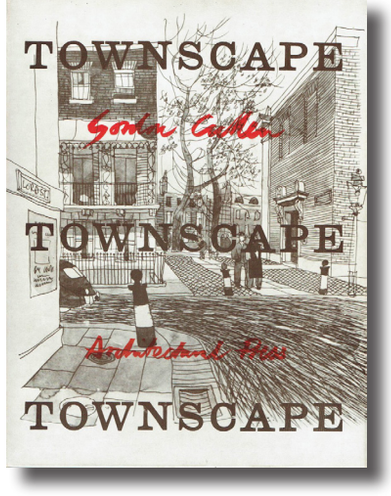
- ILA&UD Siena 1985, Giancarlo De Carlo e Renzo Piano.

Fonte Masiero Laura, IL&AUD. Progettazione tentativa e partecipazione, ARCH'IT.

◁ Gli Yearbook delle prime tre edizioni dei corsi estivi ILA&UD: 1976, 1977, 1978. All'interno erano contenuti gli esiti dei corsi e gli editoriali scritti dai docenti e dai professori invitati da tutto il mondo.

Diversi sono stati i suoi scopi e diversa è stata la sua ricerca […] l'ILA&UD è nato e continua a esistere come laboratorio, un luogo dove non solo si discute ma soprattutto si progetta, tutti insieme».[84]
De Carlo spiegò anche quali sono i primi passi che caratterizzano il lavoro all'interno del laboratorio: «Si comincia dalla lettura dei luoghi, estendendo l'orizzonte il più possibile e allo stesso tempo concentrandosi sui caratteri più specifici […] per saper leggere bisogna saper guardare nel profondo delle stratificazioni, bisogna scoprire e selezionare criticamente i segni significativi, bisogna progettare. Infatti all'ILA&UD si progetta mentre si legge e viceversa, in alternanza continua».[85] E ancora: «Il progetto è per l'ILA&UD, prima che proposta risolutiva, mezzo di conoscenza del problema che si affronta in termini architettonici. L'ILA&UD crede infatti che il progetto non può approdare a soluzioni convincenti se non ha conoscenza profonda delle situazioni sulle quali interviene. […] Il progetto può dunque essere detto "tentativo": nel senso che tenta di raggiungere la soluzione procedendo per prove e verifiche, ma anche nel senso che mette in tentazione la situazione con la quale si confronta, per fare emergere i suoi squilibri e per capire come e fino a che punto può cambiare, senza snaturarsi, e raggiungere nuovi equilibri».[86]
In questo contesto trovano posto anche alcuni dei ragionamenti e delle sperimentazioni di percezione e progettazione del "paesaggio urbano" che Gordon Cullen aveva promosso e pubblicato tramite Architectural Review negli anni Sessanta nel contesto anglosassone.
Il "paesaggio urbano" è «l'arte» di dare coerenza visiva e organizzazione all'accozzaglia di edifici, strade e spazi che compongono l'ambiente urbano. L'arte di cui parla Cullen è «un arte paziente, i suoi esiti sono sollecitazioni non forme predefinite, è un arte che costruisce il problema, non direttamente le soluzioni. Nell'osservazione democratica dei più minuti materiali della città e del territorio come strumento per apprendere le più nascoste regole del contesto, nel riconoscimento della complessità e della multidimensionalità del paesaggio urbano come cornice entro cui collocare un progetto intesto come difficile costruzione di relazioni, nell'integrazione del disegno delle forme spaziali con i concreti bisogni dell'uomo sono le radici della sua più profonda attualità».[87] Cullen affrontò le tematiche della percezione urbana e il concetto di progettazione come forma artistica che verranno sviluppati nel volume "Townscape" del 1961, tradotto in italiano soltanto nel 1976.[88] Cullen, all'interno dello scritto, sottolinea come per aumentare l'impressione di chi guarda un particolare luogo sia necessario studiare e riportare attentamente tutti i materiali e le peculiarità che la compongono: strade, alberi, marciapiedi, muri, illuminazione, pubblicità.
Fondamentale è il *floorscape* (un neologismo creato da Cullen come tante parole all'interno del libro) cioè il paesaggio dalla pavimentazione in quanto luogo privilegiato dalla percezione della collettività urbana.
Cullen inoltre proponeva, come rimedio allo *urban sprawl*, l'alta densità abitativa in maniera tale che la forte concentrazione di abitanti rimettesse in





△ ILA&UD, Santa Maria della Scala, Alcuni schizzi in sequenza della strada interna, 1985.

Estratti da: Nepi Carlo (a cura di), *Giancarlo de Carlo lo spedale e la città. ILAUD a Siena (1984-1987)*, Prismi, Napoli, 2020.

▽ Copertina di: Cullen Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, Oxford, 1961.

moto l'aspetto partecipativo dei cittadini, contrastando il carattere isolazionista materializzatosi con le *new town* del secondo Novecento. Assumere il concetto di *townscape* come definizione di un rinnovato ambito disciplinare ha infatti sempre significato per De Carlo dichiarare la necessità di un superamento della contrapposizione di architettura e urbanistica, delle «limitazioni insite nei concetti di edificio, di quartiere e di città, per interessare tutto, alla sua vera grandezza, l'ambiente per la vita dell'uomo».[89]

Il secondo spazio di riflessione prende corpo nel 1976, in occasione della fondazione della rivista "Spazio e Società", che dirige fino alla sua chiusura nel 2001, qualche anno prima della sua morte avvenuta il 4 giugno 2005.

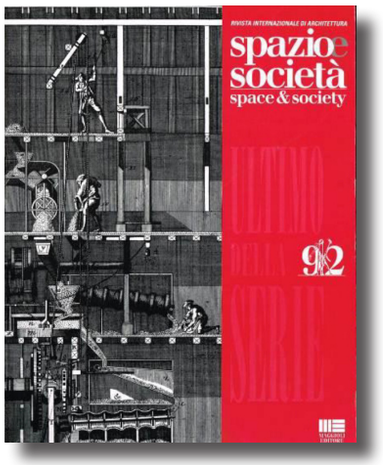
In quest'ambito De Carlo riafferma i punti cardine del suo approccio caratterizzato da una "progettazione tentativa" alle diverse scale dei luoghi: «Mi piace sostenere – paradossalmente – che la "lettura", per essere davvero accurata, deve essere partigiana: nel senso che mentre si "legge", si deve avere in mente come quello che viene "letto" possa essere trasformato. In altre parole "leggere" significa esplorare e comprendere situazioni particolari dello spazio fisico con mente progettante.

Tutto è registrato nello spazio fisico in forma di stratificazioni di segni. Alcuni strati sono evidenti, altri sepolti o consunti o così tenui da risultare quasi invisibili; altri sono nascosti o alterati o perfino falsificati; ma tutti sono presenti. Se si è in grado di scoprire e decodificare ognuno di questi strati, si può comprendere l'essenza dello spazio fisico che ci si propone di riprogettare: si può comprendere il suo passato e il suo presente, la sua forza e la sua debolezza, la sua attitudine al cambiamento, le sue potenzialità e quindi il suo futuro. Ma non siamo più capaci di farlo e la "lettura" è lo strumento che recupera questa capacità perché si propone di penetrare il significato di uno spazio per poterlo trasformare in un luogo significativo per il presente.

Si progetta dunque mentre si "legge" e viceversa, accendendo un processo che non può essere altro che "tentativo". Procede infatti verso la soluzione attraverso sequenze di prove che tentano e allo stesso tempo mettono in tentazione l'evento spaziale per spingerlo a rivelare la sua vera sostanza».

Un approccio che vede nella partecipazione una lotta per la costruzione di una razionalità dell'architettura rispetto ai bisogni delle comunità. Una razionalità costruita non dai desideri e dai concetti degli architetti, ma appunto dalla collettività. Tuttavia, De Carlo non è d'accordo con la pianificazione dell'*advocacy planning*, poiché ritiene che questa posizione tolga all'architetto l'impulso creativo, riducendolo a un traduttore dei desideri collettivi. Insiste invece sul fatto che l'architetto deve portare innovazione, arricchendo il dibattito partecipativo, superando il repertorio esistente di quella collettività. Per De Carlo infatti «Lo scopo dell'architettura non è di produrre oggetti ma di dare organizzazione e forma allo spazio in cui si svolgono le vicende umane, sviluppando processi; che a un certo punto danno luogo a configurazioni fisiche, ma cominciano prima del loro materializzarsi e continuano oltre il loro dissolvimento, prolungandosi nella memoria e proiettandosi su altri processi».[90]





◁ Le copertine di "Spazio e Società", n°80, 1997 che celebrava i vent'anni della rivista e del n°92, 2000, l'ultimo.

[1] Choay Francoise, *La regola e il modello. Sulla teoria dell'architettura e dell'urbanistica*, Officina Edizioni, Roma 1986.
[2] Benevolo Leonardo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari, 1991.
[3] Gustavo Giovannoni è stato un ingegnere e architetto, fondatore della Scuola Superiore di Architettura di Roma, autore di *Vecchie città ed edilizia nuova*, 1931, ripubblicato da Ventura Francesco (a cura di), Città Studi Edizioni, Milano 1995.
[4] Mascarucci Roberto, *A favore dell'urbanistica*, Casa della Cultura, 16 marzo 2016.
Testo consultabile all'indirizzo https://www.casadellacultura.it/341/a-favore-dell-urbanistica.
[5] Settis Salvatore, *Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino, 2017.
[6] Ibidem.
[7] Olivetti Adriano, *Riprendendo il cammino*, in "Urbanistica", n°1, luglio-agosto, Anno XVIII, Torino, 1949.
[8] Falqui Roberta, *Analisi progettuale: Giancarlo De Carlo pensa Urbino*, 2014.
[9] La Cecla Franco, *Contro l'urbanistica*, Einaudi, Torino 2015.
[10] Ibidem.
[11] De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino 1965. Edizione consultata, De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna, 2007.
[12] Quaroni Ludovico, *La torre di Babele*, Marsilio, Venezia, 1967; Quaroni Ludovico, Terranova Antonino (a cura di) *La città fisica*, Biblioteca di Cultura Moderna, vol.852, Laterza, Roma-Bari, 1981.
[13] Samonà Giuseppe, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Laterza, Bari, 1967; Infussi Francesco, *Giuseppe Samonà. Una cultura per conciliare tradizione e innovazione*, in Di Biagi Paola, Gabellini Patrizia (a cura di), *Urbanisti italiani*, Laterza, Roma-Bari 1992
[14] Talia Michele, *Il divorzio tra architettura e urbanistica: dagli anni Sessanta all'ultimo decennio*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
[15] Ceccarelli Paolo, *Verso una facoltà di pianificazione*, in Campos Venuti Giuseppe, Oliva Federico (a cura di), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Laterza, Roma 1993, pag. 407-423.
[16] Ciucci Giorgio, *Poi forse, e anche per altre vie verrà l'arte*, in Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004, p.107.
[17] Per approfondimenti si veda Astengo Giovanni, *Urbanistica*, Enciclopedia Universale dell'Arte, vol. XIV, p. 605. "In questa nuova logica, la pianificazione diventa essenzialmente creatrice dello sviluppo economico e sociale, oltre urbanistico...".
[18] Ciacci Leonardo, *L'insegnamento dell'urbanistica in Italia. Ricucire lo strappo e…andare oltre*, in "Planum magazine", Venezia, novembre 2014, http://www.planum.net/l-insegnamento-dell-urbanistica-in-italia-ricucire-lo-strappo-e-andare-oltre.
[19] La separazione viene sancita dall'organizzazione ufficiale dell'insegnamento universitario in due distinti settori scientifico-disciplinari: "Tecnica e Pianificazione Urbanistica" (ICAR/20) e "Urbanistica" (ICAR/21). Per approfondimenti si veda Marin Alessandra, *Una nuova scuola per un uomo nuovo. Il corso di laurea in urbanistica e il nuovo assetto dipartimentale*, in Zocconi Guido, Carraro Martina (a cura di), *Officina Iuav 1925-1980: saggi sulla scuola di architettura di Venezia*, Collana Iuav, Marsilio, Venezia, 2011, pp.189-205.
[20] "*L'insegnamento dell'urbanistica in Italia. Ricucire lo strappo e…andare oltre*", op.cit.
[21] Aymonimo Carlo, *Origini e sviluppo della città moderna*, collana "Polis", Quaderni di architettura e urbanistica, Marsilio, Venezia, 1965.
[22] Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio, Venezia, 1966.
[23] Rowe Colin, Koetter Fred, *Collage City*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1979.
[24] Gabrielli Bruno, *Giovanni Astengo e le grandi speranze del decennio 1960-1970*, in De Luca Giuseppe e Sbetti Francesco, *Le eredità di Astengo*, INU Edizioni, Roma, 2012, pp.21-24.
[25] Di Biagi Paola, *«La scuola di Venezia» e i «maestri della città», 1945-1970*, in Zucconi Guido Carraro Martina (a cura di), *Officina Iuav 1925-1980: saggi sulla scuola di architettura di Venezia*, pp.145-160.
[26] Gabellini Patrizia, *Giancarlo De Carlo: architettura e urbanistica una cosa sola*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
[27] De Michelis Marco, *In forma di introduzione*, in Mioni Angela, Ochialini Etra Connie (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti*, Electa, Milano, 1995.

[28] Le vicende bibliografiche sono state scritte estrapolando notizie da Mioni Angela, Occhialini Etra Connie, Biografia, in Guccione Maria Rita, Vittorini Alessandra, *De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Mondadori Electa, Milano, 2005, pp.246-247. e Rossi Lamberto, *Giancarlo De Carlo. Architetture*, Mondadori, Milano, 1988, pp.239-240. I testi autobiografici raccolti in quest'ultimo volume sono il frutto di un intervista dell'autore realizzata nel 1988 e di una precedente realizzata nell'ottobre 1986 da Watanabe Yasuo e pubblicata su "Space Design" n°274.
[29] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.237.
[30] Bunçuga Franco, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, Elèuthera, Milano, 2002.
[31] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.237.
[32] Ibidem.
[33] Ibidem.
[34] "Casabella" è oggi un periodico di architettura, urbanistica e design nato nel gennaio del 1928 con il nome "La Casa Bella" e pubblicato dallo Studio Editoriale Milanese con cadenza mensile.
[35] Argan Giulio Carlo, *Valore di una polemica*, in Argan Giulio Carlo, *Progetto e Destino*, Il Saggiatore, Milano, 1965.
[36] Con lui e Giuseppe Pagano ci furono tra gli altri Delfino Insolera, Rodolfo Morandi, Lucio Luzzato, Irenio Diotallevi, Giancarlo Palanti.
[37] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.237.
[38] Subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale De Carlo pubblicherà il volume De Carlo Giancarlo, *Le Corbusier: antologia critica degli scritti*, Rosa e Ballo, Milano, 1945.
[39] CIAM è l'acronimo di *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* e nascono dal bisogno di promuovere un'architettura ed un'urbanistica funzionali. Il primo incontro ebbe luogo nel 1928 a La Sarraz, in Svizzera, mentre l'ultimo si tenne nel 1959 a Otterlo, nei Paesi Bassi.
[40] De Carlo Giancarlo, *William Morris*, Il Balcone, Milano, 1947.
[41] Zamboni Andrea, Gandolfi Chiara, *L' architettura del Novecento a Reggio Emilia*, Mondadori Milano, 2011.
[42] Geddes Patrick, *Cities in Evolution*, Williams & Norgate, Londra, 1915.
[43] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.238.
[44] Aa.Vv., *Mostra dell'architettura spontanea*, IX Triennale di Milano, Milano, 1951.
[45] Pagano Giuseppe, Daniel Guarniero, *Architettura rurale italiana*, Hoepli, Milano, 1936.
[46] B.B.P.R. era la sigla che indicava il gruppo di architetti italiani costituito nel 1932 da Gian Luigi Banfi, Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti, Ernesto Nathan Rogers. Si ricordano la sala "La forma dell'utile" alla IX Triennale (1951), considerata come uno degli atti fondativi del disegno industriale italiano, e il "Labirinto per ragazzi", costruito nel Parco Sempione per la X Triennale (1954).
[47] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.238.
[48] Rogers Ernesto Nathan, *Il dramma dell'architetto*, testo tratto dalla lezione "El drama del arquitecto" tenuta presso la facoltà di Lettere e Filosofia della Universidad Mayor de San Marcos a Lima, 1948, pubblicata in Rogers Ernesto Nathan, *Esperienza dell'architettura*, Skira, Milano, 1997, pp.165-171.
[49] Rogers Ernesto Nathan, Sert Josep Lluís, Tyrwhitt Jacqueline, *CIAM. Il cuore dellacittà*, Hoepli Editore, Milano, 1954.
[50] Il primo edificio che costruì fu una abitazione al QT8 di Milano progettata per un concorso insieme ad altri giovani architetti. Con il Piano Fanfani, per la costruzione di abitazioni sovvenzionate, De Carlo ha poi l'occasione di realizzare le prime importanti architetture, tra cui un edificio a Sesto San Giovanni e le case di Baveno.
[51] Il primo numero in cui Rogers compare come direttore è il 199, dicembre 1953-gennaio 1954. Tra i redattori compaiono anche Giancarlo De Carlo, Vittorio Gregotti e Marco Zanuso.
[52] De Carlo Giancarlo, *Una precisazione*, in "Casabella Continuità" n°214, febbraio, 1957.
[53] Ibidem.
[54] Ibidem.
[55] Ibidem.
[56] Protasoni Sara, *Il Gruppo Italiano e la tradizione del Moderno*, Rassegna 52, 1992, pp.28-39.
[57] Piza, Joao, *Vida e obra de Giancarlo de Carlo*, Vitruvius, 2, 22.01, Resenhas Online, São Paulo, 2022. https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/02.022/3205.
[58] Il Manifesto è pubblicato in Smithson Alison, *Team 10 Primer*, MIT Press, 1968. Gli autori erano gli architetti Jaap Bakema, Aldo van Eyck, Daniel van Ginkel, Alison e Peter Smithson, John Voelkler e l'economista Hans Hovens-Greve.

[59] Preciado Velásquez Oscar Eduardo, *Community and Architecture Treble. Patrick Geddes, Team X and John Turner*, in "Cidades. Coomunidades e Territórios", Conservação e reabilitação urbana, n°42, 2021.
[60] *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, op.cit. p.106 e p.115.
[61] Il nucleo del gruppo Team X si componeva Jacob Bakema, Georges Candilis, Giancarlo De Carlo, Aldo van Eyck, Alison e Peter Smithson e Shadrach Woods. Altri partecipanti a contributi altrettanto importanti sono stati José Coderch, Ralph Erskine, Amâncio Guedes, Rolf Gutmann, Geir Grung, Oskar Hansen, Reima Pietila, Charles Polonyi, Brian Richards, Soltan Jerzy, Oswald Mathias Ungers, John Voelcker e Stefan Wewerka.
[62] *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, op.cit.
[63] Su questi temi e sulle vicende del Team X si veda Smithson Alison, *Team 10 Primer*, Studio Vista, Londra, 1968; *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n°177, gennaio-febbraio 1975, numero monografico Team 10+20; Risselada Max, Van Den Heuvel Dirk, *Team 10: In Search of a Utopia of the Present 1953-81*, NAi Publishers, Rotterdam, 2005.
[64] Per approfondimenti si veda http://team10online.org.
[65] Non esiste un'ortografia ufficiale del nome del gruppo. Si possono usare entrambe le forme Team X e Team 10.
[66] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. pp.239-240.
[67] Si veda Curtis William J. R., *L'architettura moderna del Novecento*, Bruno Mondadori, Milano 1999, pp.437-451 e Frampton Kennet, *Le vicissitudini dell'ideologia: CIAM e Team X, critica e controcritica 1928-1968*, in "Storia dell'architettura moderna", parte III, capitolo 3, Zanichelli, Bologna 1982.
[68] De Carlo Giancarlo, *Conversazione su Urbino con Pierluigi Nicolin*, in Sichirollo Livio (a cura di), *Gli spiriti dell'architettura*, Editori Riuniti, Roma, 1992, p.281.
[69] Sul rapporto tra De Carlo e Van Eyck si veda Terminio Alberto, F*rom the 'Aesthetic of number' to the 'Great number': Giancarlo De Carlo and Aldo van Eyck between Order and Contradiction*, in HPA – Histories of Postwar Architecture, n°5, Vol. II, 2019, pp.113-138.
[70] *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, op.cit.
[71] Hertzberger Herman, *Lessons for students in architecture*, 010 Publisher, Rotterdam 1991. Versione italiana di Furnari Michele (a cura di), *Lezioni di architettura*, Laterza, Roma-Bari 1996.
[72] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.239.
[73] Il gruppo di amici è rievocato nell'introduzione alla raccolta di scritti De Carlo Giancarlo, *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia, 1995.
[74] Sereni Vittorio, *Gli amici*, in "Tempo presente", V, 12, dicembre 1960, p. 843.
[75] Vittorini Elio, *Le città del mondo*, Einaudi, Torino, 1969.
[76] MSA – Movimento Studi per l'Architettura fondato da Franco Albini nel 1945 elaborò proposte per rilanciare il dibattito architettonico nella Milano del secondo dopoguerra.
[77] *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, op.cit.
[78] Habraken John, *L'Ambiente Costruito e i Limiti della Pratica Professionale*, in "Spazio & Società", vol.1, n°1, 1978.
[79] Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960. Edizione consultata Lynch Kevin, *L'immagine della città*, Ceccarelli Paolo (a cura di), Marsilio, Venezia, 2020.
[80] Beinart Julian, *The Pattern of the Street*, in "The Architectural Forum", vol.125, n°2, 1966.
[81] Parte del suo lavoro è riportato nella descrizione della resistenza alla distruzione di una porzione della Chinatown di Boston in Crockett Karilyn, *People before Highways: Boston Activists, Urban Planners, and a New Movement for City Making*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2018.
[82] Turner John, *Housing by people. Towards Autonomy in Building Environments, Marion Boyars*, 1976.
[83] *Giancarlo De Carlo. Architetture*, op.cit. p.240.
[84] *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, op.cit.
[85] Ibidem.
[86] De Carlo Giancarlo, *Lettura e progetto del territorio*, Atti del Convegno, Ventesimo anniversario di fondazione dell'ILA&UD, Ferrara aprile 1995, Maggioli Editore, Rimini 1996.
[87] Marchigiani Elena, *I molteplici paesaggi della percezione. Gordon Cullen, Townscape, 1961*, in Di Biagi Paola, *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma, 2009, p.190.
[88] Cullen Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, Oxford, 1961. Edizione italiana Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976.
[89] Quaroni Ludovico, De Carlo Giancarlo, Moroni Piero, Vittoria Eduardo, *Tavola rotonda*, in "Urbanistica", 1960, n°32, p.6.
[90] De Carlo Giancarlo, *Architettura Città Università*, QuattroVenti, Urbino, 1978, p.17.

Rilevanza delle questioni e dei nodi dell'attività di Giancarlo De Carlo

Esigenza dell'attualizzazione dell'esperienza di Giancarlo De Carlo

In Italia, gli strumenti per la regolamentazione dell'attività edilizia e il governo delle trasformazioni del paesaggio hanno comportato una predominanza della zonizzazione, a differenza di altri stati, ad esempio del nord Europa, dove diversi percorsi di pianificazione sociale, economica, ambientale e urbanistica hanno dato vita ad un approccio integrato per la definizione dello spazio urbano e territoriale.[1]

In aggiunta, dagli anni Ottanta al primo decennio degli anni Duemila, i progetti urbani hanno segnato una distanza sempre maggiore tra ridisegno delle singole parti e controllo dell'insieme urbano e territoriale.[2] La crisi urbana cha abbiamo attraversato ha lasciato poi in eredità una città fatta di parti separate a causa dello svuotamento di servizi e di persone provocate da meccanismi di segregazione funzionale[3] che hanno sottolineato l'inadeguatezza degli strumenti pianificatori e la necessità che essi riacquisiscano una dimensione progettuale. Nell'ultimo decennio infatti, il ridimensionamento delle dinamiche espansive, la riorganizzazione del sistema di governance e l'avvicinamento alle logiche europee hanno messo in evidenza la necessità che gli strumenti di pianificazione prendano in esame l'organizzazione e la progettazione delle aree residuali e degli spazi pubblici della città.[4]

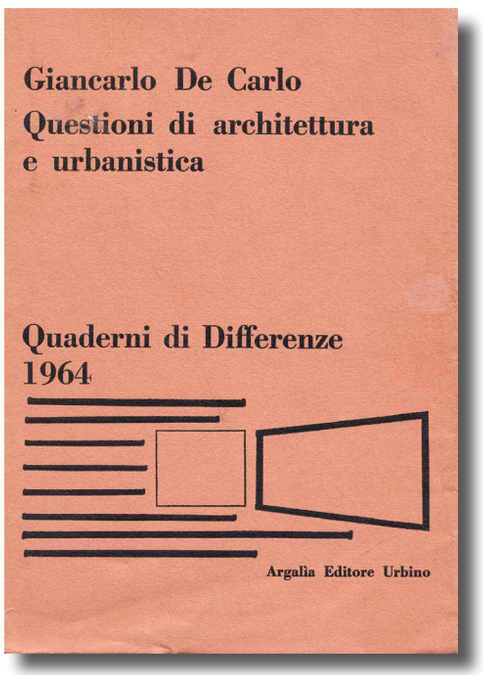
In risposta a queste problematiche, da alcuni anni, come riscontrabile da mostre, programmi didattici accademici e pubblicazioni, l'architettura è tornata ad occuparsi di città e progetto urbano alle diverse scale, rimarcando l'esigenza di un disegno e un programma complessivo affiancato da un confronto con la società e con i processi economici e produttivi.[5] Le occasioni generate da numerosi casi di recupero di aree dismesse e la rigenerazione urbana di luoghi residuali o degradati hanno infatti nuovamente riportato i temi della progettazione urbana nel campo dell'architettura.

Queste questioni si confrontano inoltre oggi, nella città della *Quarta rivoluzione industriale*, con i temi della sostenibilità, della condivisione delle scelte e con la

necessità di ascolto e attivazione di processi partecipativi per l'organizzazione di una idea complessiva dello spazio, senza la quale «sarebbero gli interessi più forti a prevalere, limitandosi ad approcci settoriali e specifici, senza nessuna garanzia sulla logica generale degli interventi».[6]
A questo scenario si aggiunge la recente importanza che può rivestire un'opportuna progettazione urbana nelle dinamiche di classificazione all'interno della competizione tra città.[7]
C'è quindi un «urgente bisogno di un "progetto di riorganizzazione spaziale del territorio" che ridefinisca la struttura dei sistemi urbani per trasformarli in città efficienti».[8]
In questo contesto, rileggere in chiave odierna, il lavoro di Giancarlo De Carlo, può essere utile per ricavare una serie di indirizzi per l'elaborazione di uno scenario di trasformazione urbana della città contemporanea, ripartendo da un lavoro su più scale (territorio, città, luoghi) e da una mobilitazione complessiva (competenze, comunità, discipline) come ulteriore sviluppo della metodologia del *Progetto Urbano Strategico*. De Carlo infatti insiste nella demolizione dei confini disciplinari tra architettura e pianificazione e progetta accogliendo il punto di vista di chi usa gli oggetti, abita lo spazio, attraversa il territorio, ponendo al centro delle sue riflessioni e delle sue opere il cittadino con le sue esigenze e i suoi desideri.

Tre temi centrali nella ricerca sul progetto urbano

Guardando a ritroso, nel lavoro e nelle riflessioni di Giancarlo De Carlo è possibile rintracciare temi centrali e ricorrenti che risultano anticipatori rispetto a queste questioni e ancora rilevanti nella ricerca e nella progettazione architettonica e urbana. Tra questi, tre risultano particolarmente attuali: l'inscindibile legame tra architettura e pianificazione, la capacità di lettura della città per ricomporre l'identità dei luoghi e l'attenzione alla dimensione sociale del progetto.
Come risaputo il primo tema, quello della necessaria complementarietà di architettura e urbanistica[9] nella definizione dello spazio e del territorio si ravvisa progressivamente sempre più nettamente nel lavoro di De Carlo che intendeva piano e progetto come «strumenti di uno stesso processo, strettamente corrispondenti».[10]
Gli anni '60 hanno infatti segnato, nel panorama nazionale, il distacco tra piano e progetto decretando una contrapposizione tra gli urbanisti, non più inclini ad operare attraverso un lavoro transcalare e l'architettura, che iniziò a prediligere l'aspetto formale dimenticando contesto e utilità sociale.
Questo ha portato le discipline dell'urbanistica e della progettazione architettonica e urbana ad arretrare dal terreno comune della città verso due direzioni opposte. Oggi infatti, la prima non arriva quasi mai alla verifica progettuale preliminare, mentre la seconda si interessa sempre meno di questioni complessive.
La distanza che si è creata va colmata stimolando una produttiva e costante azione di interazione e di compensazione reciproca.



▷ Copertina della prima edizione di *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino, 1964.

Immagine tratta da D'Attorre Rita, *"Questioni di architettura e urbanistica". Giancarlo De Carlo and the Unity of Disciplines*, in "HPA Histories of Postwar Architecture", Giancarlo De Carlo at 100, edito da Antonello Alici e Filippo De Pieri, vol.2, n°5, 2019.

Può essere allora utile rileggere, con un approccio che guarda alla complessità contemporanea, il lavoro di Giancarlo De Carlo, dove il limite tra urbanistica e architettura è esile. De Carlo insiste infatti ad abbattere i confini disciplinari e critica la meccanica delle logiche di zonizzazione nei piani. Quest'approccio progettuale complesso, teorizzato nel volumetto *Questioni di architettura e urbanistica*[11] nel 1964 e sostenuto anche nel *Manifesto programmatico dell'ILA&UD* del 1973 sostiene che «architettura e urbanistica sono parti dello stesso problema e che la loro interdipendenza è tale che nessuna azione può essere concepita in ognuna delle due parti senza la coscienza della sua reciprocità con l'altra». In questo binomio De Carlo trova la possibilità di riaffermare il ruolo centrale dell'architettura nella ricerca di una "misura urbana" che si traduce nell'attenzione per una scala intermedia del progetto, dove le soluzioni per l'organizzazione e la forma dello spazio fisico della città sono guidate dall'attenzione per i bisogni della collettività.

Il secondo tema riguarda il disegno dello spazio pubblico che diventa «il nodo del progetto, inteso come luogo […] dove la gente si incontra, svolge attività comuni, impara, insegna, si accultura, contempla, si distrae, si concentra, prega, canta, recita e ascolta, balla, ecc.».[12] Per De Carlo infatti i luoghi pubblici sono quelli dove la città si esprime e senza di essi «la città (e il territorio) non esistono, la qualità dei luoghi pubblici è una componente primaria della qualità della città e del territorio».[13] Per il progetto architettonico e degli spazi pubblici De Carlo utilizza una eterogeneità interpretativa ed espressiva che deriva da un profondo lavoro di indagine dei luoghi e delle stratificazioni storiche che possono così diventare i riferimenti per decifrare il contesto e per un progetto coerente del nuovo.

Oggi, il ridimensionamento delle dinamiche espansive e l'avvicinamento alle logiche europee che hanno spostato l'attenzione dai pieni ai vuoti pongono la città esistente nella posizione di essere il contesto principale di intervento con l'obiettivo di riorganizzare gli spazi pubblici in termini insediativi, ambientali, economici e sociali.

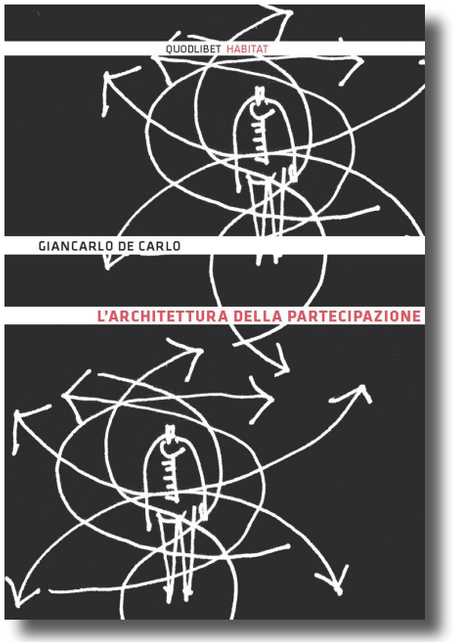
Affinché si possa disegnare un sistema di luoghi per le persone, diventa sempre più importante compiere uno studio approfondito del contesto che includa tutti i principali aspetti fondativi e caratterizzanti del tessuto urbano.

In questo scenario, l'attenzione alla dimensione sociale degli usi e alla storia stratificata dei luoghi operata da Giancarlo De Carlo emerge come un approccio ancora perfettamente attuale. Negli anni infatti, attraverso i progetti, De Carlo perfezionerà una metodologia che nasce dalla capacità di ascolto dei bisogni e dalla lettura e ascolto del luogo con lo scopo di individuare i riferimenti di coerenza per le modificazioni dell'ambiente urbano.

Attraverso un processo circolare, che vede nell'analisi del contesto urbano una lettura critica direttamente proiettata verso il progetto, De Carlo svela così le identità proprie dei luoghi non tanto a partire dai pieni, bensì dai vuoti, dallo spazio aperto nel quale gli abitanti hanno l'opportunità di muoversi e usare la città. Lo fa ponendo il movimento al centro, riconoscendogli, anche attraverso

▷ Copertina e interno di Spazio e Società n°71, 1995. Al suo interno, De Carlo, nell'editoriale "Lettura e progetto del territorio" sottolinea la necessità di tornare ad occuparsi del territorio che versa ormai in pericolo, minacciato dalle grandi reti infrastrutturali, dai mezzi di trasporto sempre più veloci che hanno portato ad una mobilità illimitata e dalla possibilità di accessibilità di ogni luogo.
Temi, ancora oggi molto attuali e che occorre riprendere.





◁ Copertina di *L'architettura della partecipazione*, a cura di Sara Marini, Quodlibet, Macerata, 2015, contenente il testo del discorso di De Carlo Giancarlo al *Royal Australian Institute of Architects*, Melbourne, Australia, 1971.

il potenziale rappresentativo di grafiche, viste e diagrammi, un fondamentale ruolo di supporto alle relazioni legate agli usi generati dall'organizzazione dei servizi.

Insieme alla riaffermazione della necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura e all'importanza del progetto urbano come strumento utile a comprendere il contesto e ad agire sulla città, un terzo tema da riprendere riguarda il ruolo che l'architettura può svolgere nei confronti della società attraverso modalità di condivisione orientate, trasparenti e produttive.

Giancarlo De Carlo è stato infatti uno dei primi architetti italiani a teorizzare e sperimentare la partecipazione nell'ambito della progettazione.

La sua ricerca per un metodo di partecipazione collettiva, di modelli interpretativi e di connessione con altre discipline ha avuto un ruolo importante dove la «validità dei risultati si misura dal grado in cui essi assolvono il loro impegno civile».[14] Oggi invece, la partecipazione, all'interno dei processi di progettazione urbana e architettonica, è una questione dibattuta e, nella maggior parte dei casi, contraddittoria. Dettata per legge e spesso praticata in forma di burocrazia, viene recuperata quale diritto solo a giochi fatti, attraverso procedure attivate dalle amministrazioni che reclamano i contributi dei cittadini, ma che di fatto tendono sistematicamente ad escluderli. La partecipazione rischia così di divenire sinonimo di protesta, una reazione ad un processo decisionale non condiviso.[15] Il senso della partecipazione sembra quindi essere ancora distante da quello descritto da De Carlo, come uno strumento d'interpretazione delle vere necessità sociali e di revisione critica del progetto, basato sul dialogo con gli utenti dal basso, ma anche dall'alto. Interpretazioni differenti, approssimative e a volte contrastanti rischiano infatti oggi di creare soltanto diffidenza e fraintendimenti intorno ai processi partecipati.

La partecipazione è argomento comune negli anni Settanta, investendo vari ambiti culturali e sollevando la necessità di costruire dibattiti a tutti i livelli.

Gli anni infatti in cui De Carlo è promotore e sostenitore della partecipazione[16] sono quelli della sperimentazione, oggi invece è condizione necessaria e di merito per l'accesso a diversi fondi comunitari.

Ripartire dalle impostazioni e dalle riflessioni operate da De Carlo introno a questa materia, incardinate sulla collaborazione tra il progettista e i fruitori dell'architettura, può essere utile per ristabilire un rapporto di fiducia tra istituzioni e cittadini basato su occasioni di ascolto, coinvolgimento e mobilitazione.

L'architettura ha la possibilità di dare forma ai luoghi in cui vivono le persone e può rappresentare una risposta e una sintesi alle complesse questioni odierne. Questa responsabilità verso la collettività e il bene comune era evidente per De Carlo.[18] Per continuare oggi Giancarlo De Carlo non è sufficiente però replicarne passivamente il lascito bensì reinterpretarlo criticamente e attualizzarlo alle domande della società di oggi. Date queste tre tematiche centrali nel lavoro di De Carlo, a distanza di molti decenni, è possibile riprendere alcuni dei ragionamenti di allora per rileggerli analiticamente affinché possano risultare utili a risolvere i problemi odierni.

[1] European Compendium of Spatial Planning Systems (ECSPS), Commissione Europea, 1998.
[2] Attili Giovanni, Scandurra Enzo, *Il pianeta degli urbanisti e dintorni*, Derive Approdi, Roma 2013. Si veda anche Ciacci Leonardo, *Urbanistica perché? Per chi?* http://www.planum.net/book-review-ibidem-scandurra-attili-ciacci.
[3] Secchi Bernardo, *La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali*, in "Crios", Critica degli ordinamenti spaziali, 2011, n°1, pp.83-92. DOI: 10.7373/70210.
[4] Moccia Francesco Domenico, *La politica urbana in Italia e il suo rilancio*, in Moccia Francesco Domenico, Sepe Marichela (a cura di), *Una politica per le città italiane*, INU Edizioni, Roma 2015.
[5] Privileggio Nicolò, *Piano e architettura: elementi per un riesame*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
[6] Mascarucci Roberto, *Serve ancora l'urbanistica?*, Sala, Pescara 2014.
[7] Glaeser Edward, *Il trionfo della città*, Bompiani, Milano 2013.
[8] Mascarucci Roberto, Cilli Aldo, Garzarelli Francesca, Piccoli Donato, *Il sistema urbano regionale*, Sala Editore, Pescara, 2016.
[9] De Seta Cesare, *La civiltà architettonica in Italia. Dal 1945 a oggi*, Longanesi, Milano, 2017.
[10] De Carlo Giancarlo, *L'interesse per la città fisica*, in "Urbanistica" n°95 p.15, 1995.
[11] De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino 1965. Edizione consultata, De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna, 2007, pp.7-28.
[12] Il Manifesto è contenuto in Mioni Angela, De Michelis Marco, Boeri Stefano, *Giancarlo De Carlo. Immagini e Frammenti*, Electa, 1995. pp.88-98.
[13] Guccione Maria Rita, Vittorini Alessandra (a cura di), *De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Mondadori Electa, Milano, 2005, p.218.
[14] Ibidem.
[15] Archidiacono Andrea, *Nota alla lettura*, in De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli Editore, Sant'Arcangelo di Romagna, 2007.
[16] Il tema della partecipazione è stato al centro dei lavori e dell'esposizione della 7ª Rassegna urbanistica nazionale "Mosaico Italia: raccontare il futuro" che l'INU – Istituto Nazionale di Urbanistica ha tenuto a Riva del Garda dal 3 al 6 aprile 2019.
[17] Un dato, riportato in Daidone Isabella, *Il ruolo dell'architettura nei confronti della società. L'attualità di Giancarlo De Carlo*, EdA – Esempi di Architettura, novembre 2015, sottolinea l'importanza che le tematiche di condivisione ricoprivano nel lavoro di Giancarlo De Carlo: «il termine "partecipazione" è infatti uno dei più ricorrenti nella rivista "Spazio e Società" da lui diretta. Come l'autrice sottolinea, nell'appendice del numero conclusivo "Indici con figure", De Carlo individua delle parole chiave per classificare gli articoli, tra queste "architettura partecipata" ne contiene 85».
[18] De Carlo Giancarlo, *Lettura e progetto del territorio*, in "Spazio e Società", n°71, 1995, pp.6-19.

Costanti e analogie nei progetti urbani

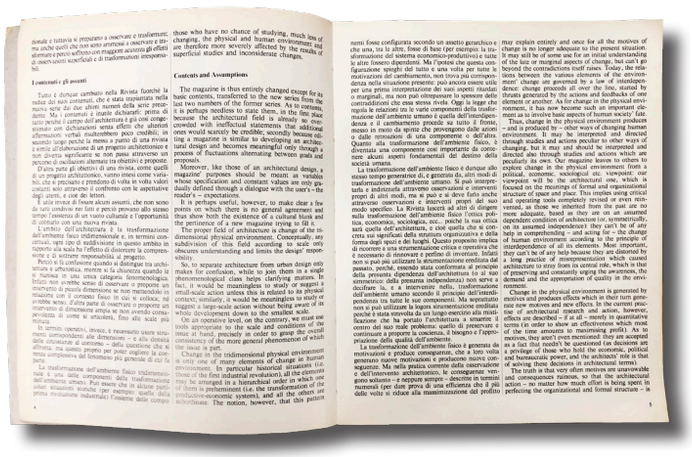
La necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura

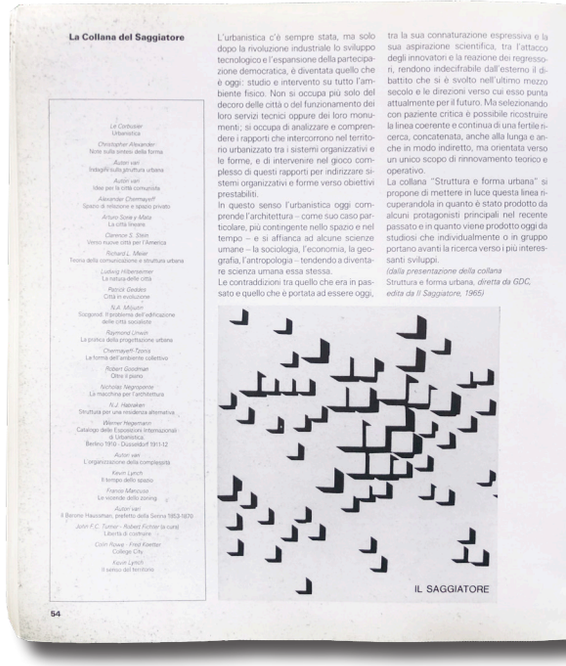
Integrazione tra piano e progetto: il rapporto tra città e contesto

Nell'approccio progettuale di De Carlo il rapporto tra architettura e urbanistica, per lui due aspetti di una stessa disciplina il cui obiettivo è «organizzare e formare lo spazio fisico tridimensionale»[1], è molto stretto e trova continue corrispondenze in numerosi lavori. Quest'approccio progettuale, che vede al centro il binomio "struttura e forma urbana"[2], viene teorizzato per la prima volta nel 1964 all'interno del volume "*Questioni di architettura e urbanistica*"[3]. In questo scritto, pubblicato negli anni degli insegnamenti a Venezia, Boston e Milano, caratterizzati da numerosi e importanti incarichi professionali[4], in un momento storico segnato dal dibattito che si sta sviluppando in Italia intorno all'urbanistica, egli afferma la necessità di nuovi strumenti di lettura e progetto utili ai passaggi di scala e invita a riprendere una riflessione progettuale che contempli architettura e urbanistica, in contrapposizione al principio della zonizzazione.[5] La questione viene ripresa anche nel giugno del 1965 quando, nella lettera scritta a Shadrach Woods[6], De Carlo osserva che «l'architettura a piccola scala è ormai impossibile»[7] sottolineando come «la più bella architettura del mondo non può donare che ciò che ha: vale a dire quasi niente alla società degli uomini»[8], manifestando la volontà di indagare le ragioni delle forme nello spazio e nella società e di individuare e mettere a punto una metodologia utile a «identificare soluzioni architettoniche veramente moderne: vale a dire non prestabilite, non codificate, non stilizzate, [...] dove la forma non è più la rappresentazione di un ordine sociale gerarchico, un ordine anarchista, precisamente, che è più maturo nella realtà oggettiva che nel dominio delle forme».[9]

Nell'ottobre del 1965, in occasione del X Convegno dell'INU a Trieste, De Carlo nella sua relazione dal titolo "*Brevi accenni ai problemi della forma nell'organizzazione del territorio*" invita ad una ricerca volta a contrastare l'inattualità degli strumenti di pianificazione urbana e torna ad affermare come «non esiste alcuna distinzione concettuale tra forma del territorio e forma







urbana […] restando inteso che tra le due forme esistono differenze, e anche profonde, ma solo qualitative e non di concezione».[10] Ogni suddivisione che vada in direzione opposta, sottolinea De Carlo, «ha l'effetto di distorcere la comprensione e sottrarre responsabilità al progetto. Perciò si fa confusione quando si distingue tra architettura e urbanistica, mentre si fa chiarezza quando le si riunisce in un'unica categoria fenomenologica».[11] Queste tematiche verranno approfondite e diffuse da De Carlo in un costante lavoro di ricerca pubblicato a partire dal 1967 nella collana "Struttura e forma urbana" per la casa editrice *Il Saggiatore*. Proprio nella presentazione dell'editoriale si può identificare la definizione che egli attribuisce al rapporto che intercorre tra urbanistica e architettura: L'urbanistica c'è sempre stata, […] non si occupa più solo del decoro delle città o del funzionamento dei loro servizi tecnici oppure dei loro monumenti; si occupa di analizzare e comprendere i rapporti che intercorrono nel territorio urbanizzato tra i sistemi organizzativi e le forme, e di intervenire nel gioco complesso di questi rapporti per indirizzare sistemi organizzativi e forme verso obiettivi prestabiliti. In questo senso l'urbanistica oggi comprende l'architettura […] e si affianca ad alcune scienze umane – la sociologia, l'economia, la geografia, l'antropologia – tendendo a diventare scienza umana essa stessa».[12]

Sulla reciprocità tra le diverse scale di progetto è impostato anche il laboratorio dell'ILA&UD[13], luogo di dibattito e sperimentazione del progetto fondato nel 1974: «Perché Architettura e Urbanistica? Perché esiste una tendenza a separare i due termini del binomio, seguendo il principio che la differenza di scala implica una differenza di concetto. L'ILA&UD sostiene invece che architettura e urbanistica sono parti dello stesso problema – l'organizzazione e la forma dello spazio fisico – e che la loro interdipendenza è tale che nessuna azione può essere concepita in ognuna delle due parti senza la coscienza della sua reciprocità con l'altra».[14] Il rapporto tra scala urbana e scala architettonica stabilisce quindi una relazione tra territorio, paesaggio e luogo.

◁ Copertina di Spazio e Società n°1, 1978. All'interno l'editoriale: De Carlo Giancarlo, *I contenuti e gli assunti*, pp. 4-8.

▷ La Collana de Il Saggiatore con la presentazione dell'editoriale e la definizione che De Carlo attribuisce al rapporto tra urbanistica e architettura.

Estratto da: Mioni Angela, De Michelis Marco, Boeri Stefano, *Giancarlo De Carlo. Immagini e Frammenti*, Electa, 1995, p.54.

La conoscenza del luogo, a partire dal territorio, offre infatti a De Carlo le chiavi di lettura per decifrare le trame e le relazioni già presenti al suo interno, permettendo all'architetto di "disvelare"[15] il progetto anziché di inventarlo e calarlo dall'alto, portando a compimento ciò che è necessario per soddisfare le istanze della comunità. Quest'approccio, aperto al dibattito internazionale, trova terreno di sperimentazione in numerosi progetti che sottolineano anche una propria autonomia e libertà di pensiero rispetto allo scenario italiano.[16]
Il nesso tra la scala urbana e quella architettonica è evidente nel Primo Piano Regolatore di Urbino[17] redatto negli anni del dopoguerra, caratterizzati da un ampio dibattito culturale su città e centri storici.[18] Quest'esperienza avrà un ruolo determinante nella progressiva definizione del suo approccio teorico-progettuale[19] e costituirà una straordinaria occasione di sperimentazione[20], tanto che De Carlo la definirà come «una mappa alla quale continuamente mi riferisco per capire il mio itinerario passato e futuro»[21]
Nel Primo Piano Regolatore di Urbino De Carlo lavora quasi esclusivamente sul recupero del centro storico attraverso il potenziamento dei servizi, ma ragionando sul concetto di *piano-processo*, cioè la visione integrata di architettura e urbanistica.[22]
Le tavole alla scala territoriale sono infatti diagrammi, prima di lettura (tra queste si possono ricordare "Proprietà degli edifici e degli spazi verdi lungo la cinta delle mura", "Grado di affollamento", "Qualità architettonica degli edifici", "Indagine sulla qualità del verde", "Vincoli paesistici e monumentali", "Tipo e stato di conservazione delle pavimentazioni stradali", "Descrizione visiva della città", "Descrizione visiva del paesaggio") e poi di sviluppo e organizzazione della città ("Analisi visiva della nuova città" e "La città futura") che, in seguito alle relazioni e alle direzioni trovate nel rapporto con il paesaggio, avanzano proposte di nuove conformazioni dello spazio urbano.
Attraverso una successione di elaborati, il cui linguaggio rimanda al lavoro di Kevin Lynch[23], la lettura della città rispetto al paesaggio viene tradotta in una mappatura delle relazioni tra la città e il territorio e tra la città e il centro storico. Vengono così messi in evidenza varie tipologie di assi visivi, riferimenti paesaggistici e architettonici, la qualità degli spazi verdi e lo stato di conservazione delle opere murarie, le diverse tipologie di unità architettoniche e arboree distribuite nel territorio, gli ingressi alla città, i percorsi e le loro caratteristiche fisiche, i monumenti e i punti cospicui.
Il risultato, riscontrabile negli elaborati di progetto, è quello di una riorganizzazione complessiva dell'assetto urbano.
Il sistema della viabilità territoriale vede infatti la formazione di una rete di collegamenti con la costa romagnola articolati rispetto al nuovo asse Rimini-via Flaminia che collega le due nuove autostrade e passa tangente al centro storico di Urbino. Questa sistemazione e lo spostamento della strada per Pesaro su un tracciato più scorrevole e aperto permette inoltre la razionalizzazione degli ingressi alla città antica e la trasformazione della provinciale feltresca in un asse di alimentazione per la zona di sviluppo.

▷ *Manifesto programmatico dell'ILA&UD*, 1973.

Il terzo punto, *"Perché Architettura e Urbanistica?"* recita: Perché esiste una tendenza a separare i due termini de binomio, seguendo il principio che la differenza di scala implica una differenza di concetto. L'ILA&UD sostiene invece che architettura e urbanistica sono parti dello stesso problema - l'organizzazione e la forma dello spazio fisico - e che la loro interdipendenza è tale che nessuna azione può essere concepita in ognuna delle due parti senza la conoscenza della sua reciprocità con l'altra.

Estratto da:
Mioni Angela, De Michelis Marco, Boeri Stefano, *Giancarlo De Carlo. Immagini e Frammenti*, Electa, 1995, pp.88-98.



Giro per ore e ore nei meandri della città antica lasciandomi guidare da suoni e odori, qui davvero complementari a quello che si vede, e verso il tramonto arrivo e entro a Santa Sofia. Mi trovo di colpo a confrontarmi, senza vie d'uscita mentali, con uno dei cinque o sei spazi architettonici che hanno cambiato la mia esistenza. Lo riconosco subito e capisco che lo aspettavo; ma non basta, perché per appropriarmene sono costretto a inalarlo profondamente fin quasi a soffocare. Salgo al matroneo e guardo dall'alto la proiezione della cupola sul pavimento ricoperto di tappeti; poi corro seguendo l'asse delle gallerie e, siccome sono solo, grido per poter registrare il disegno delle volte attraverso gli echi della mia voce. Torno giù e guardo verso l'alto seguendo i cavi che sostengono i grandi lampadari che i sultani avevano fatto appendere al tamburo della cupola per portare la luce a altezza d'uomo e rendere comprensibile, per confronto con la misura umana, l'irraggiungibile altezza divina. La tensione dei cavi sibila e introduce una cadenza rapida dentro quella più lenta prodotta dall'aria che passa tra le arcate della nave principale e finisce col vorticare dolcemente nella cupola.

(dal giornale di viaggio, marzo 1973)

IL A&U

Perché l'ILAUD non è né una scuola né un corso estivo di specializzazione, ma un luogo dove si svolge una ricerca continua alla quale partecipano architetti - e non - di vari paesi che si incontrano, mettono a confronto le loro idee e i loro lavori, esplorano temi teorici e elaborano i progetti sulla linea di un interesse comune.

Perchè Laboratorio?

Why Laboratory?

ILAUD is neither a School nor Summer Course, it is a place where continuous research is carried on, followed by architects – and non-architects – from different countries who meet, compare their ideas and their work, explore theoretical themes and draw up projects on a line of common interests.

Perché il confronto tra esperienze diverse maturate in contesti diversi sollecita lo sviluppo di nuove idee nell'architettura.
Questo è stato provato più volte nel corso dell'architettura moderna: i CIAM e il Team X sono stati due diversi episodi di confronto internazionale. Lo scopo dei CIAM era la ricerca di un linguaggio architettonico universale che, per il fatto di corrispondere all'essenza dei bisogni umani potesse adattarsi a qualsiasi contesto; mentre lo scopo del Team X era la ricerca di un sistema di coerenza per garantire qualità a linguaggi che sono necessariamente diversi perché diversi sono i contesti dai quali emergono.
Secondo l'ILAUD, invece, il pluralismo della società contemporanea induce nel processo architettonico una molteplicità di volontà e di azioni che non possono essere espresse se non attraverso un linguaggio molteplice. La ricerca di questo linguaggio implica di capire e di ridefinire in termini creativi la natura dei rapporti che si svolgono tra i gruppi sociali e lo spazio fisico e che sono ogni volta diversi come la natura e la storia dei luoghi dove accadono.

Perchè Internazionale?

Why International?

Because comparison between different experiences formed in different contexts fosters the development of new ideas in architecture.
This has often been proved in the course of modern architecture: both CIAM and Team X were two aspects of this international confrontation. CIAM was searching for a universal architectural language, one that by fulfilling essential human needs could fit into any context. The aim of Team X on the other hand, was the search for a coherence that would guarantee quality to languages that are necessarily different since they emerge from different contexts. For ILAUD instead, the pluralism of contemporary society induces in the architectural process a multiplicity of wills and actions that cannot be expressed save through a multiple language. The search for this language implies the understanding and the redefining in creative terms of the nature of the relationships that develop between social groups and the physical space, and that are always different, as is the nature and the history of the places where they occur.

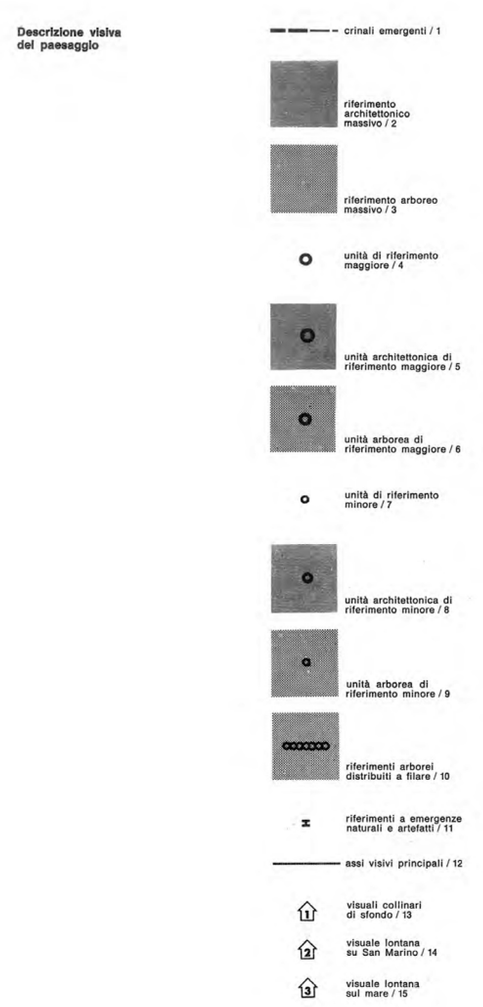
Perché esiste una tendenza a separare i due termini del binomio, seguendo il principio che la differenza di scala implica una differenza di concetto. L'ILAUD sostiene invece che architettura e urbanistica sono parti dello stesso problema - l'organizzazione e la forma dello spazio fisico - e che la loro interdipendenza è tale che nessuna azione può essere concepita in ognuna delle due parti senza la coscienza della sua reciprocità con l'altra.

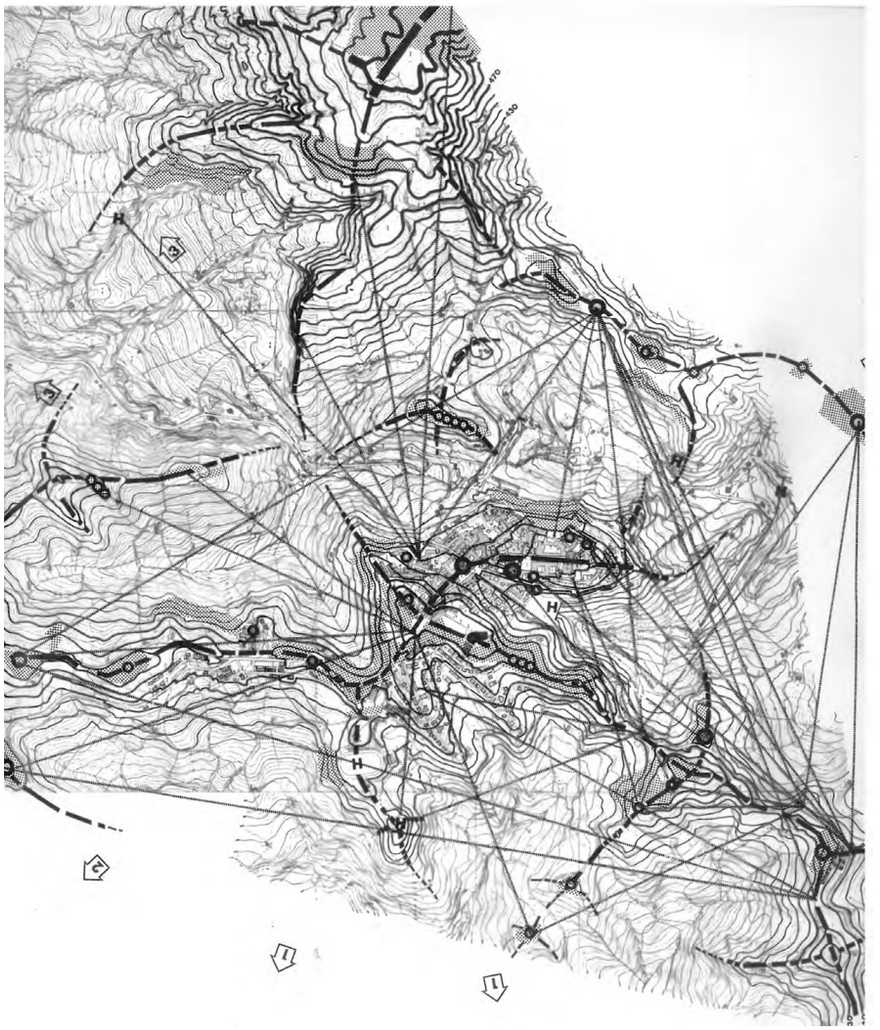
Perché Architettura e Urbanistica?

Why Architecture and Urban Design?

Because there is a tendency to separate the two terms of the binomial, upon the principle that difference in scale implies a difference in concept. ILAUD maintains instead that architecture and urban design are parts of the same problem – the organisation and form of physical space – and that their interdependence is such that no action can be conceived in one of the two parts without the consciousness of its reciprocity with the other.

I collegamenti con quest'ultima confluiscono poi nei nodi di comunicazione col territorio. Il progetto prevede inoltre l'eliminazione del traffico motorizzato dal centro storico e la predisposizione, in tutta la città, di un sistema selettivo di circolazione che tiene distinto il traffico veicolare da quello pedonale.
De Carlo immagina poi il risanamento del centro storico puntando sugli effetti della polarità innescata tra il nuovo nodo di Lavagine e la nuova concentrazione di interessi sulla Nuova Piazza per ridistribuire le attività capillarmente in tutto il tessuto urbano. Il progetto riordina inoltre la zona di espansione predisponendo tipologie strutturali e configurazioni formali che siano in accordo con l'impianto organizzativo e visivo del centro storico e del paesaggio circostante.
Nel Piano di Urbino, così come nei successivi per Rimini[24] e Lastra a Signa[25] dove l'importanza delle qualità paesaggistiche del contesto emerge grazie al verde dei disegni ad acquerello, l'attenzione è volta soprattutto alla definizione del



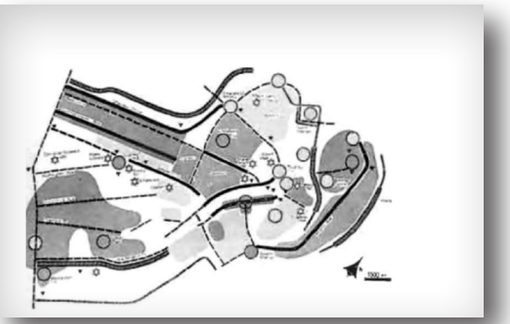


◁ De Carlo Giancarlo, *Primo Piano Regolatore di Urbino*, 1964. Collaboratori: Carlo Carozzi, Paolo Ceccarelli Angela Mioni.

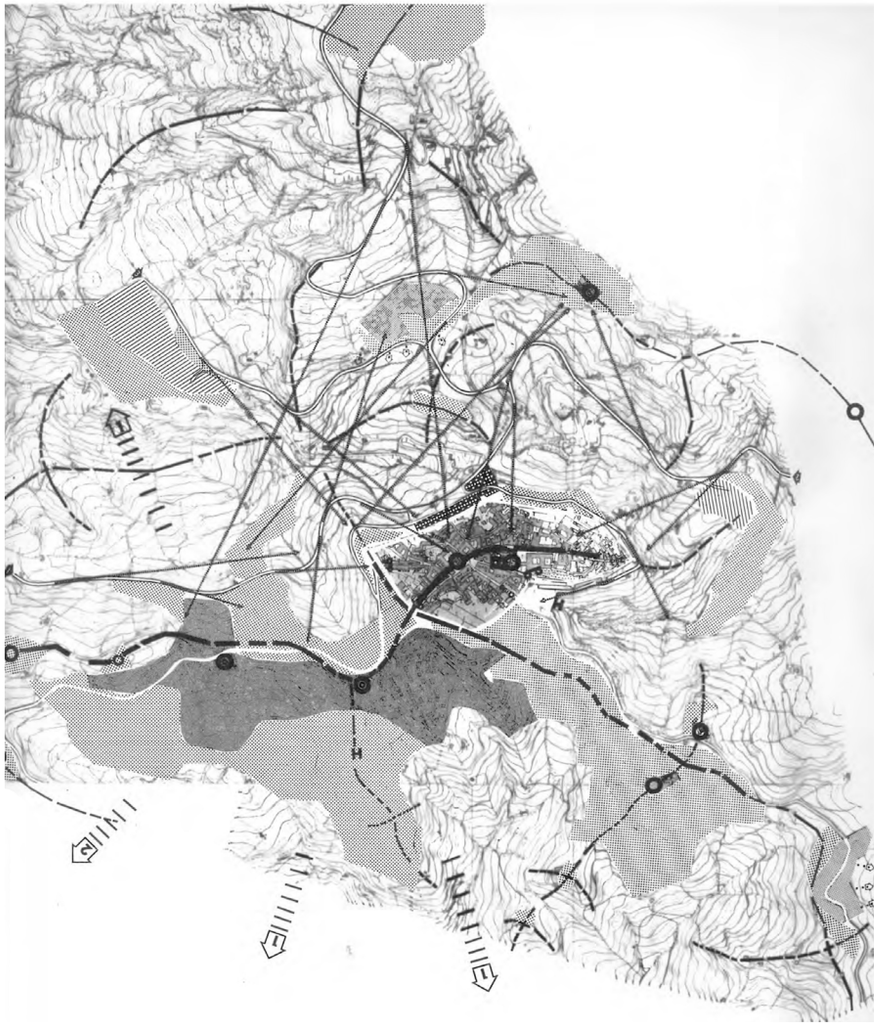
Tavola "Descrizione visiva del paesaggio".

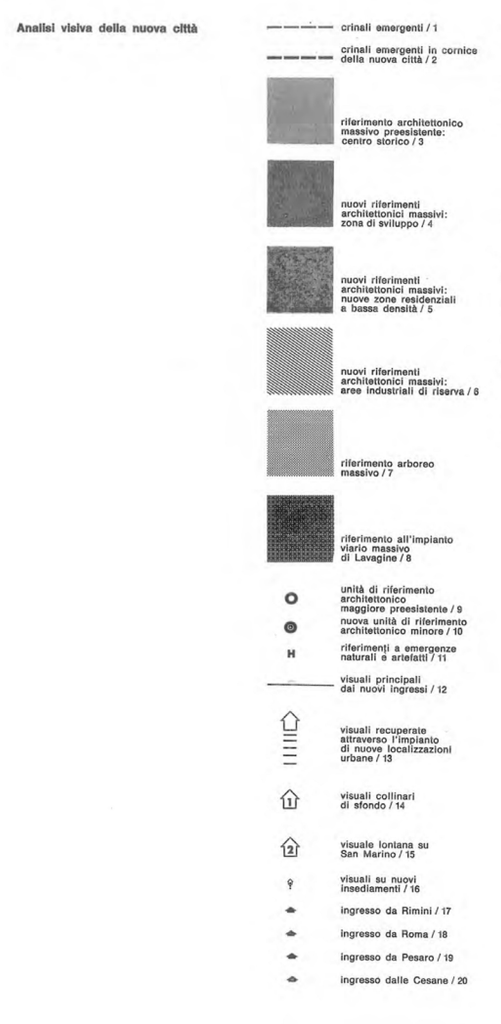
Estratta da:
De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966, pp.72-73.

ruolo del centro storico rispetto all'intero organismo urbano, all'organizzazione e alla formazione della città e del territorio, infatti per De Carlo «il restauro della città avrebbe generato [...] una più educata costruzione della periferia».[26]
De Carlo era fermo sostenitore che una città fosse come «[...]un organismo. Ogni sua componente è strettamente, organicamente, connessa con tutte le altre. Se si agisce su una componente, si hanno reazioni su tutte le altre. Molto spesso, per trasformare un luogo urbano, bisogna agire su altri luoghi urbani o perfino sul territorio circostante, contando sulle reazioni che questi metteranno in circolo nell'intero contesto. Questo implica che, per agire sulla città, si debba prima leggerla profondamente. Il che significa capire fino in fondo non soltanto il significato di ogni luogo, ma anche le interrelazioni che uniscono tra loro i vari luoghi attraverso catene di significati che entrano profondamente nello spazio e nel tempo, nella concrezione delle configurazioni tridimensionali e nella storia»[27].



△ Interno di Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960, *La forma visiva di Boston*, p.19.





▷ De Carlo Giancarlo, *Primo Piano Regolatore di Urbino*, 1964. Collaboratori: Carlo Carozzi, Paolo Ceccarelli Angela Mioni.

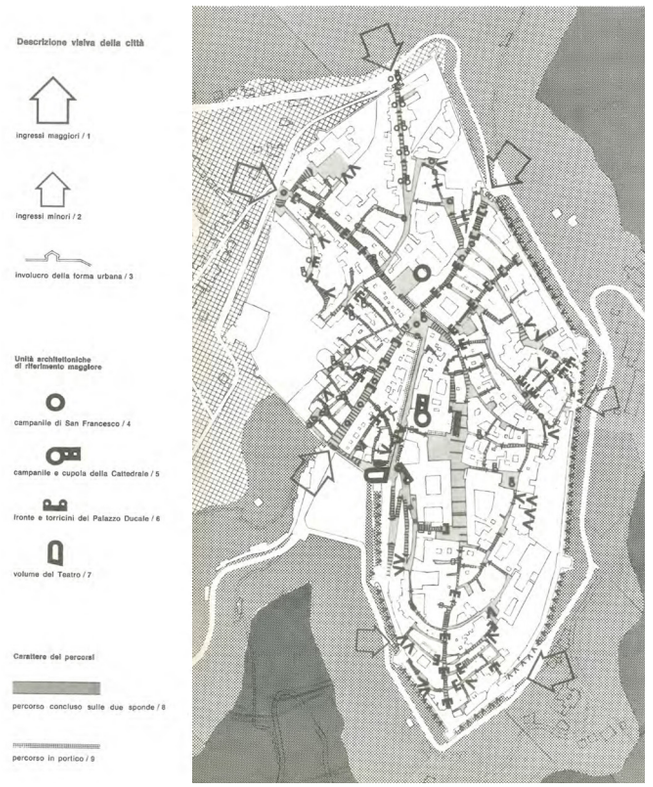
Tavola "Analisi visiva della nuova città".

Estratta da:
De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966, pp.136-137.



△ Copertina e interno alle pp.6-7 di: De Carlo Giancarlo, *Torri-osservatorio sulle iperstrade delle informazioni*, in Spazio e Società, n°67, 1994.

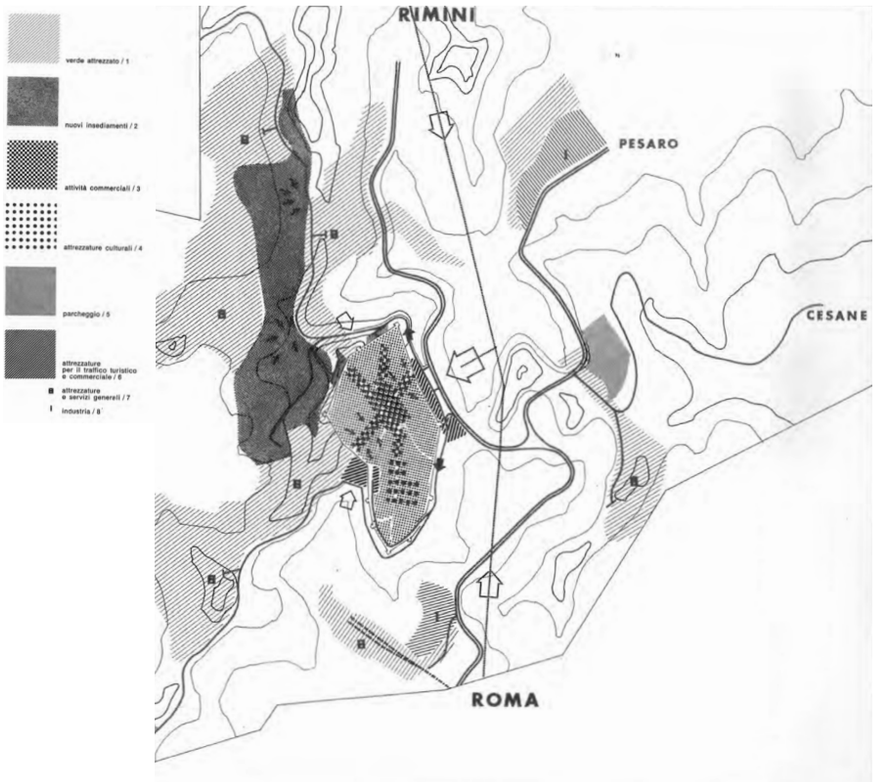
Dagli anni Ottanta De Carlo conierà due espressioni emblematiche, “piano progetto” e ”progetto guida” per identificare i propri lavori alla scala urbana e un decennio dopo, ribadirà il legame tra le due discipline, architettura e urbanistica, passando da un lavoro interno alle trame urbane orientato al paesaggio, ad un lavoro volto a salvaguardare e ricucire il sistema ambientale della campagna interessato dal fenomeno dell’urbanizzazione diffusa.[28]
Ad Urbino infatti, in occasione del Secondo Piano Regolatore[29], mette in atto un approccio orientato verso il paesaggio per preservare la memoria delle trame del territorio attraverso le quali impostare il progetto del nuovo.[30]
Lo fa anche affidandosi a studi geologici e all’appoggio di agronomi e biologi che lo affiancano in un’operazione di inserimento di nuovi sistemi vegetali e nella valorizzazione di parchi e aree naturali esistenti. Il nuovo sistema ambientale che ne deriva si configura come una “infrastruttura”[31] dove la ricucitura dei diversi sistemi consente alle aree urbane consolidate e a quelle di recente espansione di dialogare con il resto del territorio urbinate. A riguardo del nuovo Piano affermerà: «Una delle caratteristiche del nuovo piano di Urbino è di aver progettato l’ambiente naturale e – con la collaborazione di geologi, botanici, ecologi e storici – riprogettato larghi brani della campagna, dove è stata deteriorata dall’abbandono, dalla mancanza di manutenzione, dalle colture improprie, dall’aggiramento dei vincoli urbanistici».[32]



◁ De Carlo Giancarlo, *Primo Piano Regolatore di Urbino*, 1964. Collaboratori: Carlo Carozzi, Paolo Ceccarelli Angela Mioni.

Tavola “Descrizione visiva della città”.

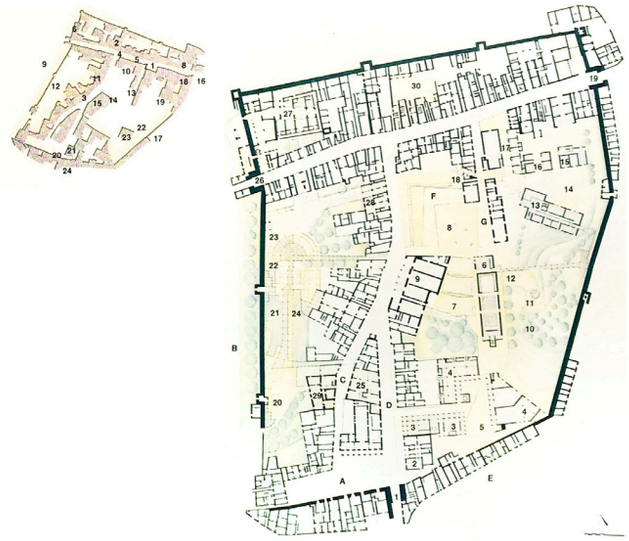
Estratta da: De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966, pp.70-71.

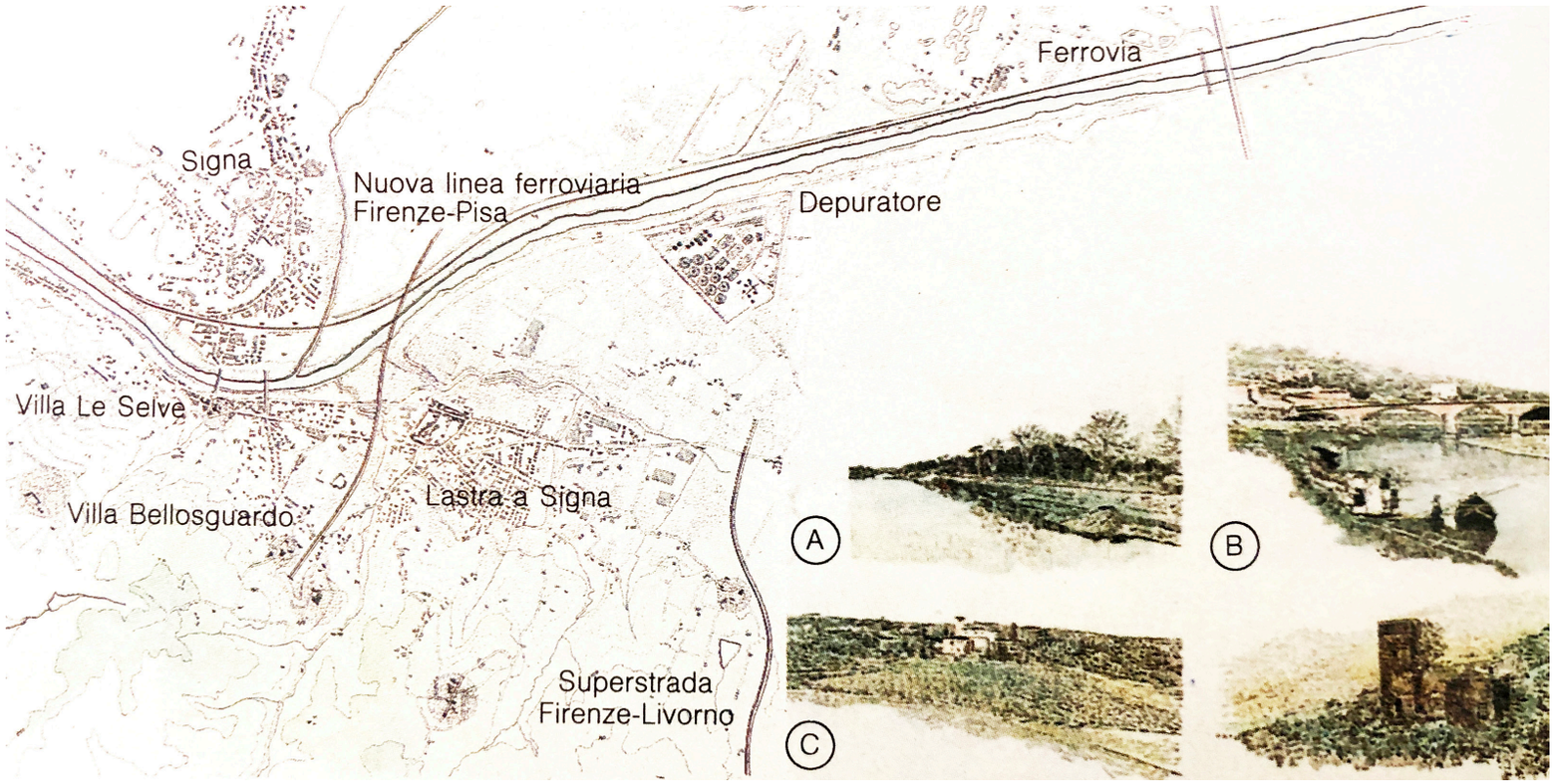


▷ De Carlo Giancarlo, *Primo Piano Regolatore di Urbino*, 1964. Tavola “La città futura”.

Estratta da: De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966, pp.100-101.

Contestualmente, a riguardo della contrapposizione tra architettura e urbanistica affermerà: «Il problema è falso perché oppone e dà per inconciliabili due poli, piano e progetto, che in realtà sono inscindibili. Semmai il problema vero è averli per troppo tempo separati, mettendo in crisi quel principio di correlazione che è indispensabile al loro successo. Si può infatti pianificare senza progettare, e cioè senza immaginare? E si può progettare senza conoscere e interpretare le ragioni e le circostanze del contesto nel quale quello che si progetta sarà collocato? Di certo non si può fare né l'una né l'altra cosa. Conosciamo tutti la storia dei piani regolatori che si limitano a regolare le quantità e trascurano il problema fondamentale della qualità che le quantificazioni debbono assumere per avere significato; e conosciamo bene anche l'inutilità dei piani particolareggiati che pretendono di definire una configurazione spaziale attraverso la dimensione e gli allineamenti dei suoi volumi e non riescono a dire nulla circa la loro configurazione; che alla fine risulta sempre diversa da come ci si aspettava e il più delle volte è insignificante e banale.
Ma sappiamo anche quanto sono sradicati, gratuiti e profondamente stupidi, gli episodi architettonici progettati indipendentemente dai contesti dei quali dovranno far parte; come se l'architettura potesse essere svincolata dai caratteri dei luoghi e delle circostanze umane».[33]



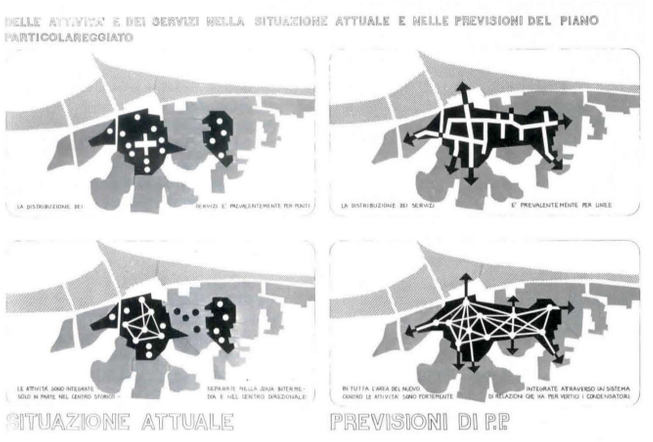


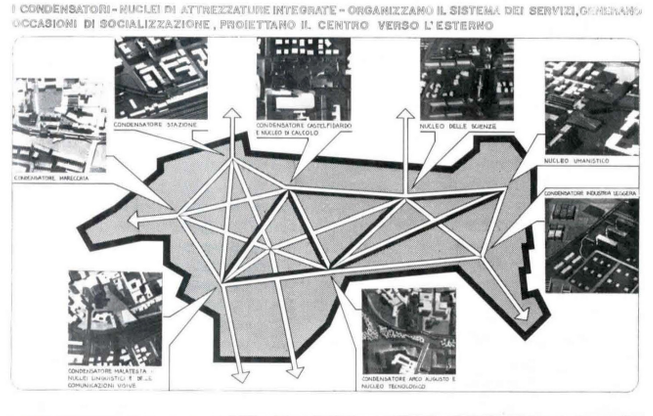
▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa*, 1988-1989. Collaboratori Barbara Croce, Maddalena Ferrara, Monica Mazzolani, Antonio Troisi.

Considerazioni sulla città (in alto a destra) e considerazioni sul territorio (in basso):
A. Le rive dell'Arno
B. Ponte a Signa
C. Le ville sui colli

Estratta da:
De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989, pp.26-27.







La scala intermedia: disposizione dei servizi e studio della mobilità

La costante ricerca di possibili relazioni tra architettura e urbanistica si traduce per De Carlo in una specifica attenzione per la scala intermedia del progetto, dove soluzioni guidate dall'attenzione per i bisogni della collettività danno forma a progetti e architetture dove "forma e struttura urbana" sono correlate alle necessità della società e alle caratteristiche intrinseche dello spazio.[34]

In questo binomio inscindibile, tra scala urbana e scala architettonica De Carlo riafferma la necessità che l'architettura guidi le scelte progettuali nella ricerca di una "misura urbana"[35] per chi vive la città. Egli infatti scrive: «Penso che un evento architettonico sia uno spazio con le persone dentro e intorno. Uno spazio con persone dentro e intorno […] è un evento architettonico, qualunque sia la scala. Ciò significa che un edificio è un elemento particolare di una più ampia rete di relazioni che è l'habitat umano; e significa, al momento, che la qualità di ogni elemento particolare deve essere correlata alla qualità dell'insieme, precedentemente definito e perseguito costantemente».[36]

In quest'approccio si può rintracciare l'influenza degli studi e delle ricerche di Christopher Alexander[36] che indicano un metodo progettuale basato proprio sulla lettura preliminare del contesto su ampia scala per rispondere alle istanze. Alexander infatti, nel volume *Notes on the synthesis of form*, esordisce con questa frase: «Queste note riguardano il processo di progettazione: il processo di invenzione di cose che mostrano nuovo ordine fisico, organizzazione, forma, in risposta alla funzione» per poi proseguire nella presentazione di un processo[38] attraverso il quale una forma viene adattata al contesto dei bisogni umani e alle richieste che l'hanno chiamata in atto.

Un modo di porsi riscontrabile negli elaborati di De Carlo per il Piano di Rimini[39], dove la proposta fu preceduta da alcune varianti risalenti al 1965 e redatte da Campos Venuti al fine di coordinare le previsioni urbanistiche per la città.

De Carlo, al tempo noto per il suo lavoro sulla città di Urbino e per l'intensa attività di ricerca negli Stati Uniti, fu incaricato dall'amministrazione comunale di innovare e trasformare radicalmente la città, mettendo la classe operaia e la comunità studentesca al centro di un progetto per la sua area più rappresentativa, ma anche più danneggiata dagli eventi bellici e priva di una identità coerente: il centro storico.

Il Piano aveva quindi l'obiettivo di strutturare la città come principale motore di possibilità di incontro, di rapporti umani , di comunicazione tra gli abitanti, soprattutto quelli del centro e dei borghi di via XX Settembre, Mazzini e San Giuliano.

Il progetto, mai approvato per il confliggere crescente delle esigenze pubbliche con gli interessi privati collettivi,[40] può essere considerato innovativo per l'epoca e assolutamente attuale oggi per due ragioni: il coinvolgimento della popolazione e l'approccio multiscalare.

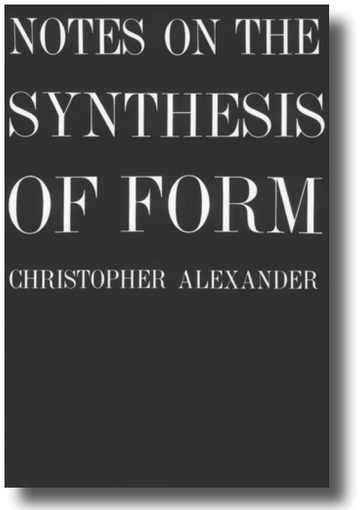
La partecipazione infatti consentiva di aprire un dialogo con le classi sociali fino ad allora escluse dal dibattito urbano sul futuro della città come lavoratori, studenti, insegnanti e persino gli abitanti temporanei, come i turisti.

◁ De Carlo Giancarlo, *Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini*, 1970-1972. Collaboratori: Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

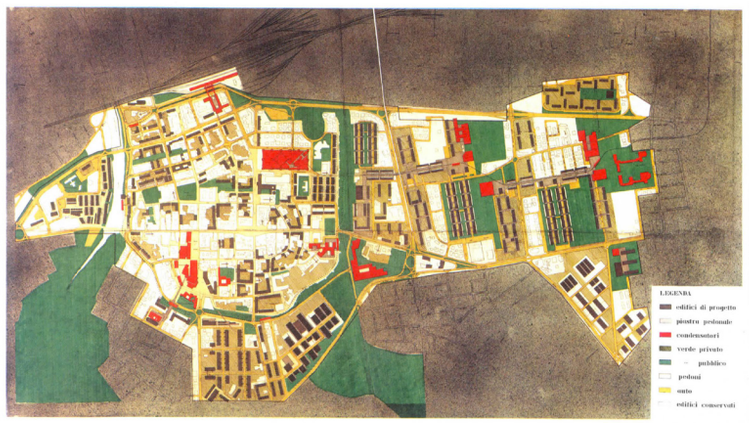
Dall'alto al basso: Grafo dei movimenti pedonali; Sistemi di distribuzione; L'organizzazione dei servizi per condensatori.

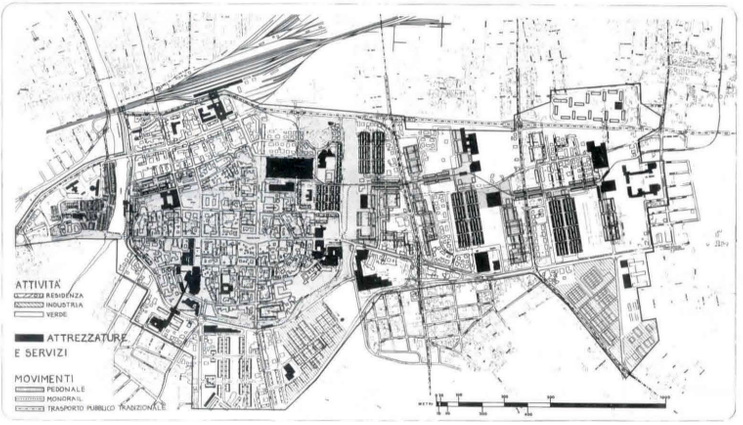
Immagini tratte da De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.21 e 24.

Il contenuto disciplinare, incentrato su un progetto urbano per la città, in totale controtendenza rispetto alla pratica specialistica della zonizzazione, consentiva invece di leggere il tessuto urbano esistente alla scala delle relazioni territoriali e dei rapporti urbani permettendo la proposta di soluzioni progettuali di sistema per il miglioramento della città come ambiente di vita per i suoi abitanti.
La proposta si compone di circa 100 tavole grafiche, plastici d'insieme e particolari, fotografie, schizzi tecnici, relazioni e migliaia di schede informative, tutte progressivamente presentate alla popolazione e messe a disposizione dei cittadini. Attraverso questi elaborati, prodotti durante i dieci anni nel quale fu impegnato nell'elaborazione del Piano, De Carlo immagina una revisione dell'impianto viario e della mobilità e un ampio ed articolato "nuovo unico centro" dove la struttura urbana è organizzata su un'asse centrale, spina dorsale delle nuove progettualità, servita da un sistema di trasporto pubblico innovativo: il "minirail", una monorotaia pubblica sopraelevata volta a promuovere spostamenti collettivi contrastando contemporaneamente la mobilità privata automobilistica, al fine di togliere parte della pressione del traffico e dell'inquinamento dalla città storica.

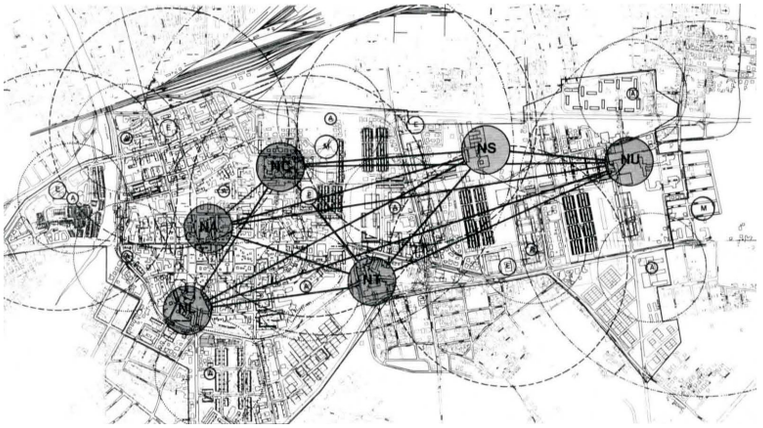


▷ La copertina di: Alexander Christopher, *Notes on the synthesis of form*, Harvard University Press, Cambridge, Massachussetts, 1964.









▽ De Carlo Giancarlo, *Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini*, 1970-1972. Collaboratori: Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

Rimini. Nuovo centro e San Giuliano; Schema della circolazione; L'integrazione dei servizi; Situazione futura dei nuovi nuclei per l'istruzione superiore.

Immagini tratte da De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.24, 26-27 e 44.

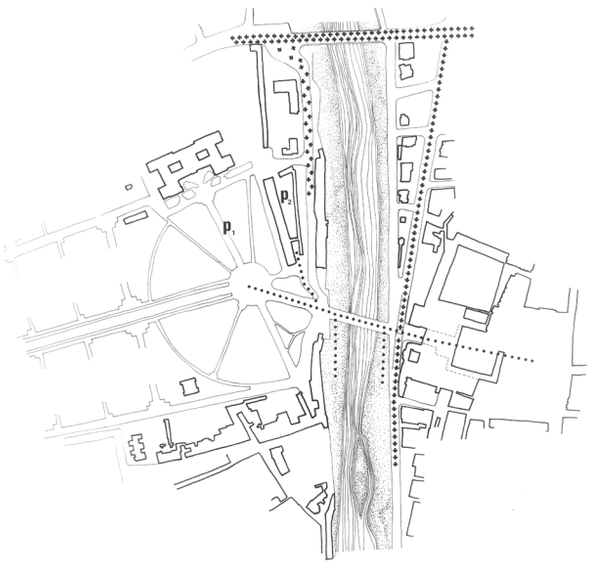
Dalla spina centrale avevano origine le aggregazioni edilizie trasversali, intervallate da ampi parchi urbani. Alle intersezioni fra rami edilizi e spina centrale si trovavano invece i nuclei dei servizi integrati, chiamati “condensatori”, nodi urbani multifunzionali con funzioni pubbliche, scuole, spazi aperti, centri commerciali e parcheggi di interscambio modale ai margini del centro storico, fino ai nuovi quartieri autocostruiti per operai e pescatori.
L’attenzione alla qualità degli spazi e all’integrazione fra funzioni pubbliche e private del Piano si rivelava dalla lettura del complesso degli elaborati, dove è evidente la cura dei rapporti fra spazi pubblici urbani, l’utilizzo dei servizi, l’assetto dei percorsi e il funzionamento degli organismi architettonici.
Le planimetrie, da quelle alla scala territoriale e urbana a quelle alla scala architettonica, sottolineano l’importanza delle dotazioni pubbliche e il loro connettivo, rappresentato dal verde pubblico. Al progetto di questa città collettiva concorrono infatti simultaneamente servizi e attrezzature di diverso rango e spazi aperti che vanno dai corridoi verdi del nuovo centro, attestati trasversalmente sul supporto infrastrutturale del minirail, ai cortili interni del tessuto storico restituiti all’uso pubblico.
Gli stessi principi, volti alla restituzione degli spazi pubblici della città alla comunità e alla riattivazione dei moti pedonali all’interno del centro storico, sono riscontrabili negli elaborati per la sistemazione di Piazzale della Pace[41] a Parma e per il recupero dell’area Prè di Genova[42].
Nel primo caso, la presa di coscienza dei luoghi, attraverso la loro lettura, ha determinato l’ampliamento dell’area di competenza all’intero centro storico. Così come a Rimini, De Carlo immagina una rivitalizzazione dei tessuti tramite la riconnessione dello spazio pedonale delle quattro piazze e del principale parco cittadino attuabile immaginando una viabilità carrabile fatta di percorsi e zone

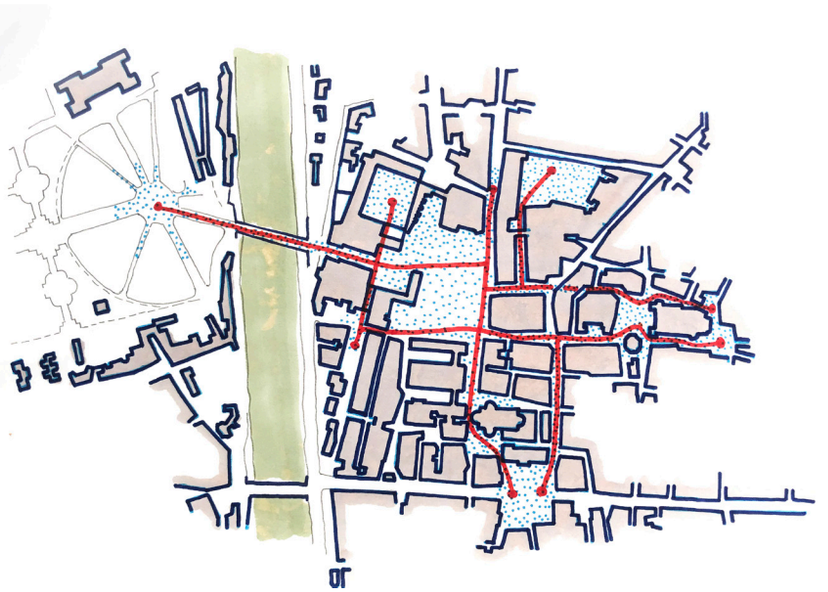
∇ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

a sinistra: particolari della tavola 9, “La connessione Piazza della Pace-Parco”, 1981. I disegni riportano la sistemazione della viabilità e due differenti soluzioni per i parcheggi ipogei oltre il torrente.

a destra: disegno di ricomposizione del sistema degli spazi pubblici delle 4 Piazze-Parco, 1980.

Archivio Storico Comunale di Parma.





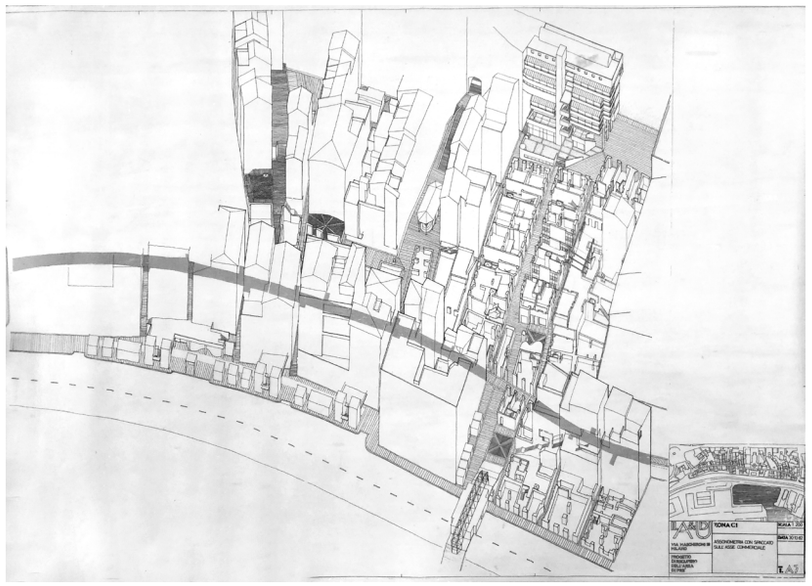
di sosta, esterne e perimetrali al nucleo storico, congiunte trasversalmente da passanti ipogei.
Il Piano di recupero di Prè è invece uno dei tasselli con cui il Comune di Genova tentò di innovare l'approccio alla riqualificazione di alcune parti degradate della città. Giancarlo De Carlo venne invitato a occuparsi di una porzione, coinvolgendo attraverso l'ILA&UD un gruppo di progettazione internazionale.
I temi fondamentali dell'incarico sono stati la riqualificazione del tessuto urbano antico, il mantenimento e la riqualificazione degli edifici residenziali, l'eventuale introduzione di funzioni commerciali e artigianali compatibili con la dominante destinazione abitativa, la ricomposizione dei contesti interessati dai bombardamenti bellici, la precisazione d'uso e di qualità architettonica per i servizi da collocare nel quartiere, la sistemazione degli spazi liberi e lo studio delle opere di arredo urbano e la questione dei parcheggi.
Inoltre, sono stati allegati al piano degli studi specifici sulle infrastrutture, le tecnologie e l'uso dei materiali, le sistemazioni degli spazi pubblici e privati.
Riconoscendo il ruolo centrale degli spazi pubblici, se ne prevedeva la risistemazione, mentre i percorsi esistenti sarebbero stati opportunamente integrati, soprattutto con assi trasversali.
Lo spazio pubblico pedonale, opportunamente dotato di attività commerciali, viene immaginato separato dalla viabilità carrabile, che viene ipotizzata perimetrale all'area e servita da parcheggi integrati da servizi di trasposto pubblico e nuovi spazi di attesa per bus e treni.
Il piano dimostrava, infine, grande attenzione verso possibili strategie relative all'evoluzione del tessuto sociale del quartiere tant'è che le azioni urbanistico-edilizie erano finalizzate a un miglioramento dell'habitat che presupponesse il ripopolamento e la formazione di un'autentica comunità di vicinato.

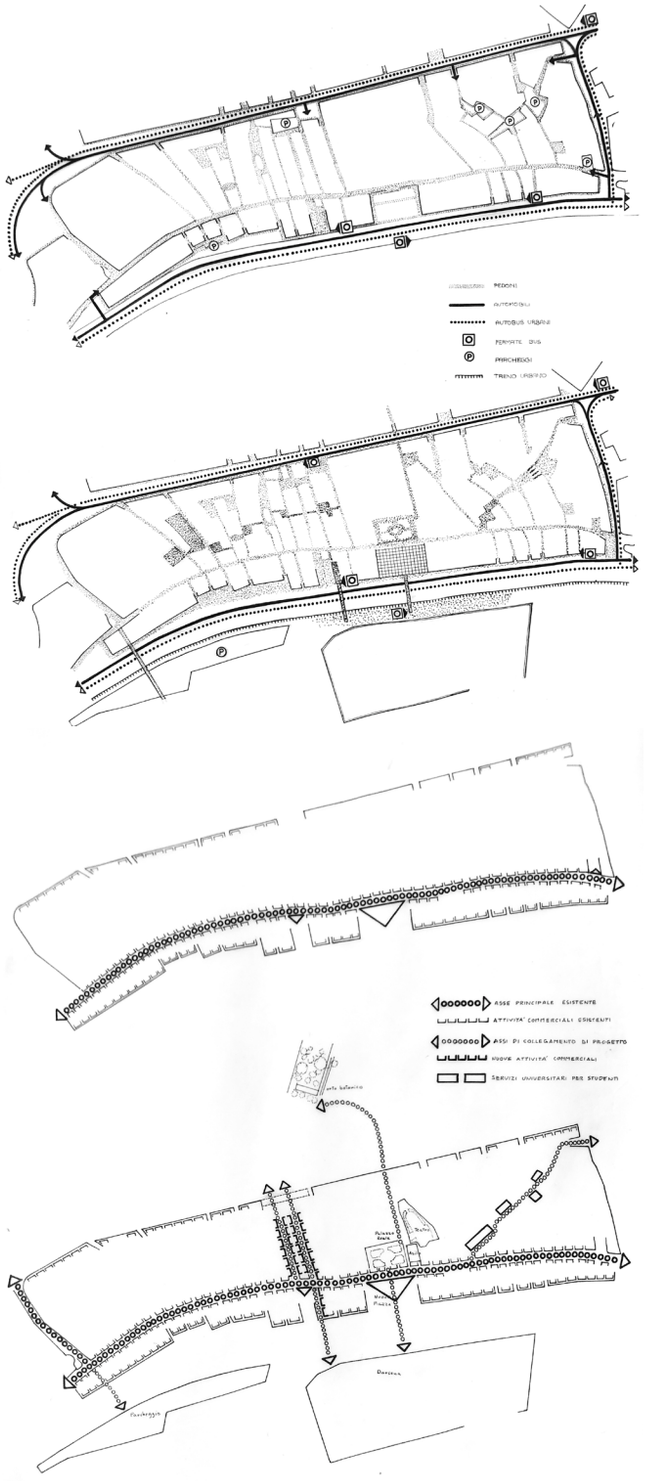
▷ ILA&UD. *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983.

A destra:
I sistemi di movimento attuali e una ipotesi di loro trasformazione.

In basso:
assonometria con spaccato dell'asse commerciale

Archivio ILA&UD, Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.





Lo studio progettuale della storia della città

Per qualsiasi intervento orientato a produrre modificazioni dell'ambiente costruito e abitato è dunque fondamentale per De Carlo comprendere la "forma urbana" che si è evoluta nel tempo anche attraverso la storia.

Per De Carlo la storia non è soltanto un archivio di modelli con cui rapportarsi, da copiare o da citare, ma offre invece direzioni per il futuro, rappresentando un'eredità da interrogare e un esempio metodologico da seguire in modo critico. Nella stesura di piani e progetti, in un momento storico particolare, in cui le città venivano dalla distruzione causata dalla guerra, l'analisi storica diventa quindi una lettura critica direttamente proiettata verso il progetto con l'obiettivo di ricostruire l'identità dei centri urbani.

Affinché questo possa avvenire, si rende necessario uno studio approfondito del contesto, che includa tutti i principali aspetti fondativi e caratterizzanti del tessuto urbano, compresi i processi che hanno generato la forma della città lungo tutta la sua storia. A questo proposito De Carlo scrive: «La storia come strumento di comprensione dell'ambiente e come decifrazione del contesto; per alcuni di noi come preveggenza del futuro. Quando dico decifrazione voglio dire lettura, voglio dire leggere guardando dietro e avanti allo stesso tempo, leggere con mente progettante».[43]

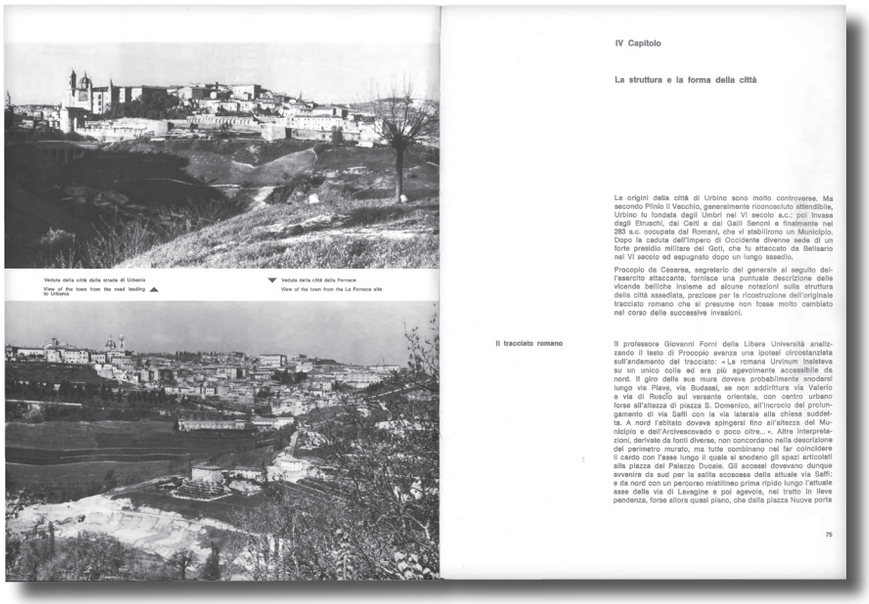
Proprio nel Primo Piano di Urbino[44] e successivamente anche nel Piano di Rimini[45], nel progetto per Piazzale della Pace a Parma[46] e per il recupero dell'area Prè di Genova[47], il progetto assume un ruolo fondamentale nello svelare la storia dei tessuti urbani e del loro assetto morfologico. I disegni infatti schematizzano le variazioni nel tempo e al tempo stesso eseguono una sintesi degli elementi già orientata al progetto.[48]

De Carlo Giancarlo, *Primo Piano Regolatore di Urbino*, 1964. Collaboratori: Carlo Carozzi, Paolo Ceccarelli Angela Mioni.

◁ Fotografie del profilo urbano degli anni Sessanta e vedute stroriche.

▷ *Localizzazioni e concrezioni della forma urbana* di Urbino.

Estratti da De Carlo Giancarlo, Urbino. *La storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966.



Veduta della città dalla strada di Urbania
View of the town from the road leading to Urbania

Veduta della città dalla Fornace
View of the town from the La Fornace site

IV Capitolo

La struttura e la forma della città

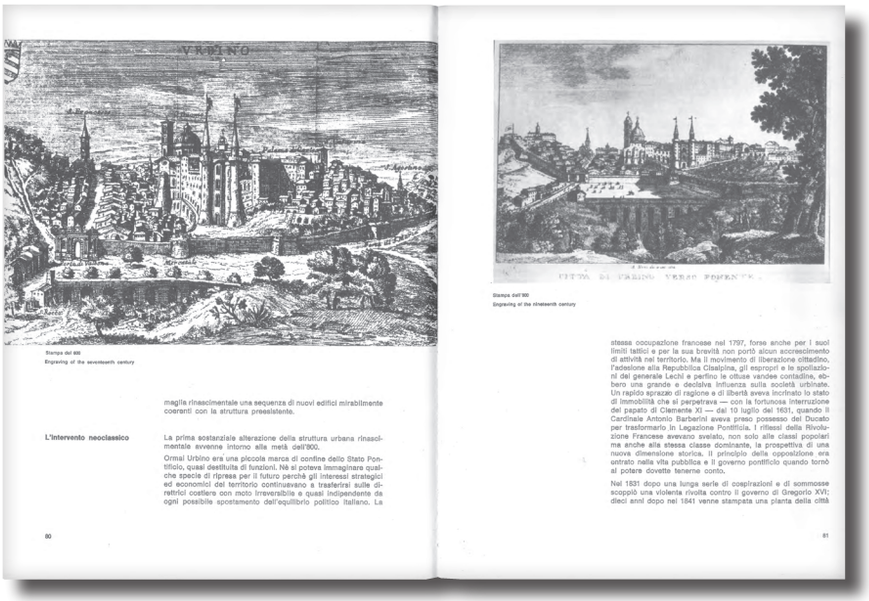
Le origini della città di Urbino sono molto controverse. Ma secondo Plinio il Vecchio, generalmente riconosciuto attendibile, Urbino fu fondata dagli Umbri nel VI secolo a.c.; poi invasa dagli Etruschi, dai Celti e dai Galli Senoni e finalmente nel 283 a.c. occupata dai Romani, che vi stabilirono un Municipio. Dopo la caduta dell'Impero di Occidente diverne sede di un forte presidio militare dei Goti, che fu attaccato da Belisario nel VI secolo ed espugnato dopo un lungo assedio.

Procopio da Cesarea, segretario del generale si seguito dell'esercito attaccante, fornisce una puntuale descrizione delle vicende belliche insieme ad alcune notazioni sulla struttura della città assediata, preziose per la ricostruzione dell'originale tracciato romano che si presume non fosse molto cambiato nel corso della successive invasioni.

Il tracciato romano

Il professore Giovanni Forni della Libera Università analizzando il testo di Procopio avanza una ipotesi circostanziata sull'andamento del tracciato: «La romana Urvinum insisteva su un unico colle ed era più agevolmente accessibile da nord. Il giro delle sue mura doveva probabilmente snodarsi lungo via Piave, via Budassi, se non addirittura via Valerio e via di Rascio sul versante orientale, con centro urbano forse all'altezza di piazza S. Domenico, all'incrocio del prolungamento di via Saffi con la via laterale alla chiesa suddetta. A nord l'abitato doveva spingersi fino all'altezza del Municipio e dell'Arcivescovado o poco oltre...». Altre interpretazioni, derivate da fonti diverse, non concordano nella descrizione del perimetro murato, ma tutte combinano nel far coincidere il cardo con l'asse lungo il quale si snodano gli spazi articolati alla piazza del Palazzo Ducale. Gli accessi dovevano dunque avvenire da sud per la salita scoscesa della attuale via Saffi; e da nord con un percorso mistilineo prima ripido lungo l'attuale asse della via di Lavagine e poi agevole, nel tratto in lieve pendenza, forse allora quasi piano, che dalla piazza Nuova porta

75



Stampa del 600
Engraving of the seventeenth century

maglia rinascimentale una sequenza di nuovi edifici mirabilmente coerenti con la struttura preesistente.

L'intervento neoclassico

La prima sostanziale alterazione della struttura urbana rinascimentale avvenne intorno alla metà dell'800.

Ormai Urbino era una piccola marca di confine dello Stato Pontificio, quasi destituita di funzioni. Né si poteva immaginare qualche specie di ripresa per il futuro perché gli interessi strategici ed economici del territorio continuavano a trasferirsi sulle direttrici costiere con moto irreversibile e quasi indipendente da ogni possibile spostamento dell'equilibrio politico italiano. La

80

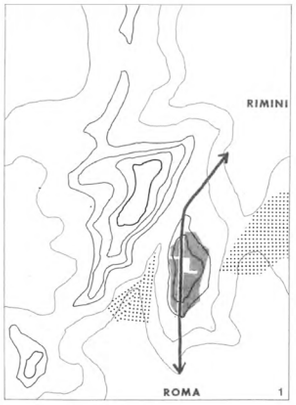
Stampa dell'800
Engraving of the nineteenth century

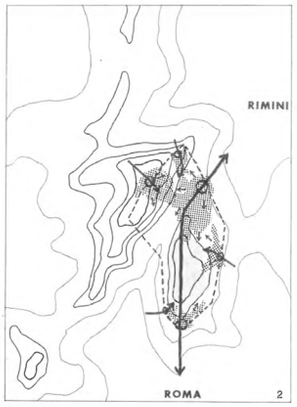
stessa occupazione francese nel 1797, forse anche per i suoi limiti tattici e per la sua brevità non portò alcun accrescimento di attività nel territorio. Ma il movimento di liberazione cittadino, l'adesione alla Repubblica Cisalpina, gli espropri e le spoliazioni del generale Lechi e perfino le ottuse vandee contadine, ebbero una grande e decisiva influenza sulla società urbinate. Un rapido sprazzo di ragione e di libertà aveva incrinato lo stato di immobilità che si perpetrava — con la fortunosa interruzione del papato di Clemente XI — dal 10 luglio del 1631, quando il Cardinale Antonio Barberini aveva preso possesso del Ducato per trasformarlo in Legazione Pontificia. I riflessi della Rivoluzione Francese avevano svelato, non solo alle classi popolari ma anche alla stessa classe dominante, la prospettiva di una nuova dimensione storica. Il principio della opposizione era entrato nella vita pubblica e il governo pontificio quando tornò al potere dovette tenerne conto.

Nel 1831 dopo una lunga serie di cospirazioni e di sommosse scoppiò una violenta rivolta contro il governo di Gregorio XVI; dieci anni dopo nel 1841 venne stampata una pianta della città

81

Nel caso di Urbino De Carlo opera una scansione temporale suddivisa in cinque momenti: città romana, città medioevale, città rinascimentale, città ottocentesca e città attuale.
Lo studio della storia della formazione della città di Urbino è ricostruito attraverso l'analisi della cartografia storica, delle vedute, delle cronache e delle stampe d'epoca. Il lavoro è stato poi tradotto e rappresentato attraverso planimetrie simili a diagrammi, caratterizzate da simboli, retini e linee di diversi spessori che hanno lo scopo, di volta in volta, di porre l'attenzione sulle localizzazioni e sulle concrezioni della forma urbana quali assi di collegamento, vertici, porte d'accesso, percorsi e modificazioni del tessuto urbano dalla fondazione della città agli anni Sessanta.
Una interpretazione del passato e delle sedimentazioni operata con uno sguardo critico e rivolto al progetto con l'obiettivo di ripristinare l'immagine urbana e i principali cardini visivi del centro storico.





Localizzazioni e concrezioni della forma urbana

1 La città romana
Localizzazione sul vertice del primo colle lungo la strada Roma-Rimini.

2 La città medioevale
Localizzazione sui vertici e alle pendici dei due colli. La struttura dei borghi si articola alle Porte.

3 La città rinascimentale
Localizzazione del centro direzionale e culturale nella sella tra i due colli. L'asse principale si porta sulla linea Valbona-Lavagine aperta verso Roma e verso Rimini. Su quest'asse e sul percorso di rappresentanza che risale da Valbona al Palazzo Ducale si concentrano i maggiori interessi urbani configurandosi nella forma che più tardi verrà circondata di mura.

Locations and aggregations of the urban form

1 The Roman town
Located on the summit of the first hill along the Rome-Rimini road.

2 The Medieval town
Located on the summits and slopes of the two hills.
The arrangement of boroughs spreads out from the town gates.

3 The Renaissance town
The commercial and cultural centre is located in the basin between the two hills. The principal axis lies on the Valbona-Lavagine route opening out towards Rome and Rimini. The major urban interests are located on the axis and on the main street from Valbona to the Palazzo Ducale, assuming the form that was to be afterwards enclosed by a wall.



Le modificazioni interne e l'espansione

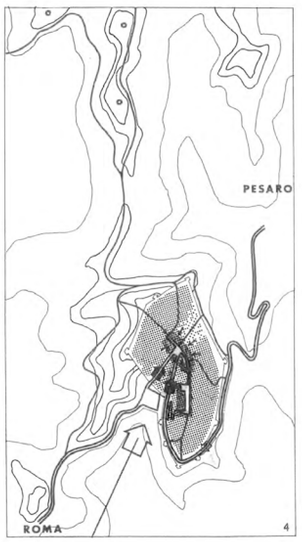
4 La città ottocentesca
Il nuovo accesso in piano, attraverso via Garibaldi, sposta gli interessi e le attività sulla Nuova Piazza provocando lo svuotamento degli assi ducali e la decadenza della zona intorno a Porta Lavagine.
Si inizia la costruzione delle ville esterne che assumono un significato visivo emergente nell'organizzazione del paesaggio.

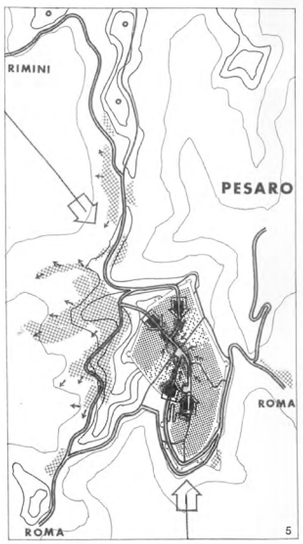
5 La città attuale
Si propaga verso la via di Gadana una nuova espansione incontrollata e inorganica. Il centro storico diventa il punto di confluenza dei traffici che provengono dal territorio e dalle nuove zone di espansione. La congestione che ne deriva elimina la tradizionale differenziazione tra i percorsi pedonali e i percorsi veicolari.

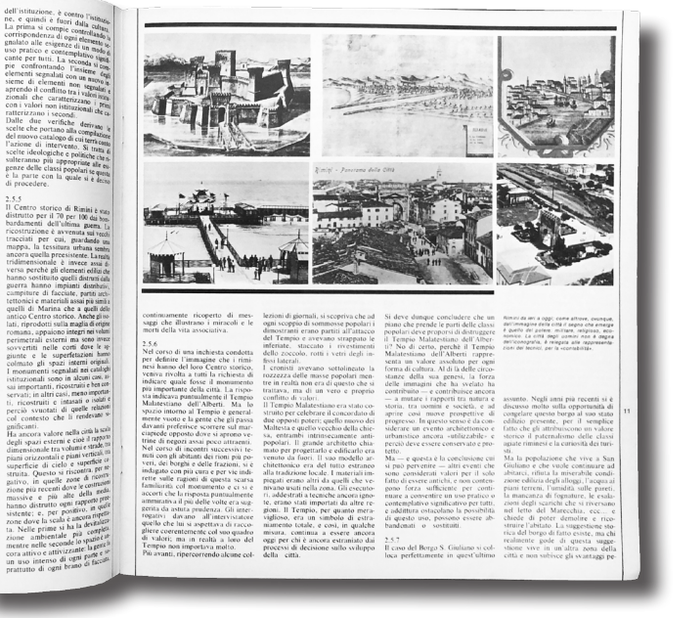
Internal modifications and expansion

4 The nineteenth century town
The new low-level entrance through via Garibaldi shifts interests and activities to the New Square, causing the emptying of Ducal axes and the decadence of the area around the Lavagine Gate. The construction of outside villas, which become new landmarks falling into the pattern of Le strutture medioevali e rinascimentali non sopportano la confusione della circolazione e si deteriorano. Il deterioramento si propaga dalla zona di Lavagine ed intacca altre parti della città. Le attività concentrate nella Nuova Piazza tendono a diffondersi verso il Monte e Santa Lucia. L'Università si espande e vitalizza l'apice del versante meridionale.

5 The present-day town
New uncontrolled and disorderly expansion has taken place in the direction of the road leading to Gadana. The historical centre of the town has become the converging point of the traffic from the outside and the new expanding areas. The resulting congestion removes the traditional segregation of vehicle and pedestrian traffic. Medieval and Renaissance structures cannot cater for this traffic confusion, and are getting worse. This trouble starts from the area of Lavagine and is spreading into other parts of the town. The activities centering on the New Square are tending to reach out in the direction of the Monte and Santa Lucia. The University is expanding rapidly, giving life and vitality to the summit of the southern slope. the environment, was begun in this period.







A Rimini invece la lettura è scandita in sei parti:[49] città romana, città barocca, città medioevale, città illuminista, città rinascimentale, città ottocentesca. Ogni momento storico è raccontato attraverso tre diversi tipi di elaborati: una planimetria, un diagramma concettuale e una vista assonometrica del tessuto urbano.

Vengono così messi in evidenza, attraverso l'uso di simboli e di differenti retini, la centuriazione del territorio riminese, i reticoli stradali romani, il sedime delle mura, la suddivisione della città in zone, gli edifici rappresentativi, lo sviluppo urbano nel corso dei secoli e le dinamiche sociali che hanno accompagnato l'espansione.

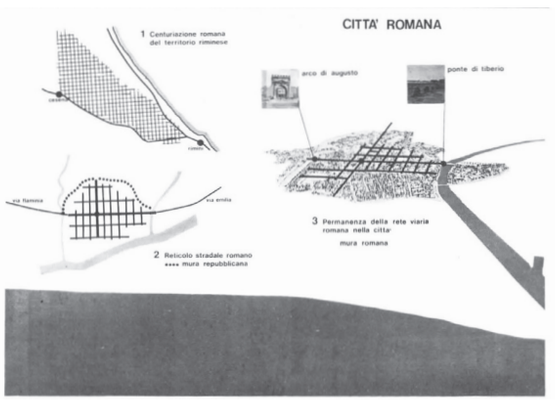
Lo studio della storia della formazione della città di Rimini e le criticità che caratterizzano il territorio negli anni Settanta sono stati quindi ricostruiti nei minimi dettagli attraverso l'analisi dei documenti, della cartografia storica e di vedute risalenti fino al periodo della Restaurazione pontificia.

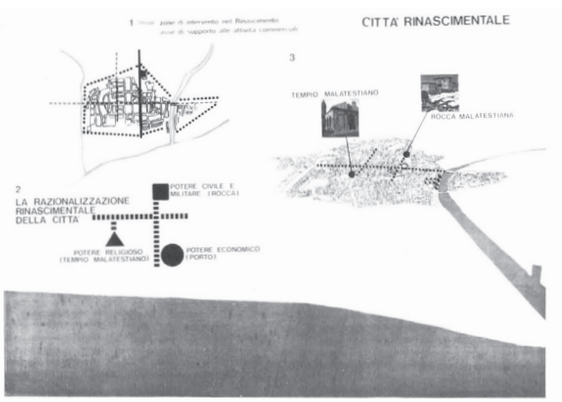
In questo caso poi, alla lettura della stratificazione storica della città, si aggiunge una ricostruzione della trasformazione del territorio operata attraverso gli interventi di pianificazione che va dal primo dopoguerra in poi.[50] Si tratta dell'analisi critica di sette piani regolatori che vanno dal 1912 al 1975 e che a

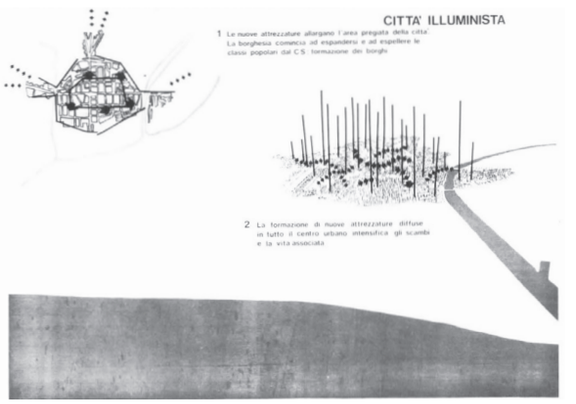
De Carlo Giancarlo, *Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini*, 1970-1972. Collaboratori: Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

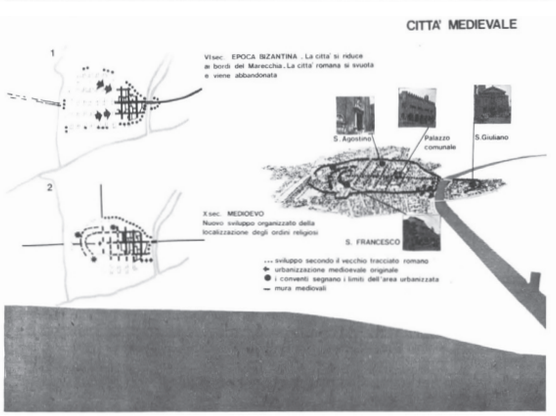
◁ *Rimini, da ieri a oggi, vedute storiche*.

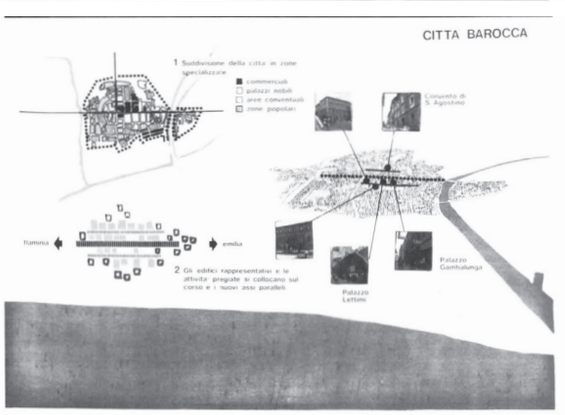
▽ *Rimini, analisi della formazione storica della città*. Estratti da Parametro n°39-40, pp.11 e 16-17.

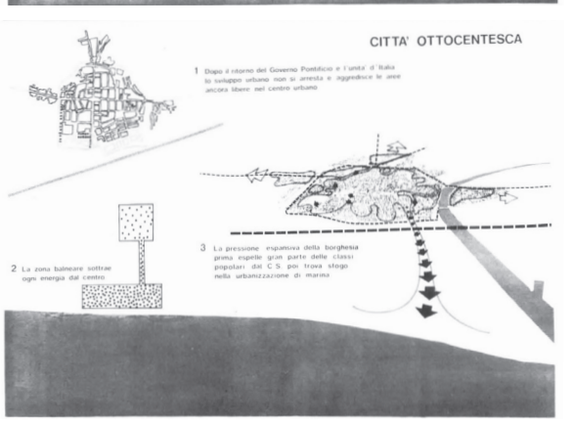












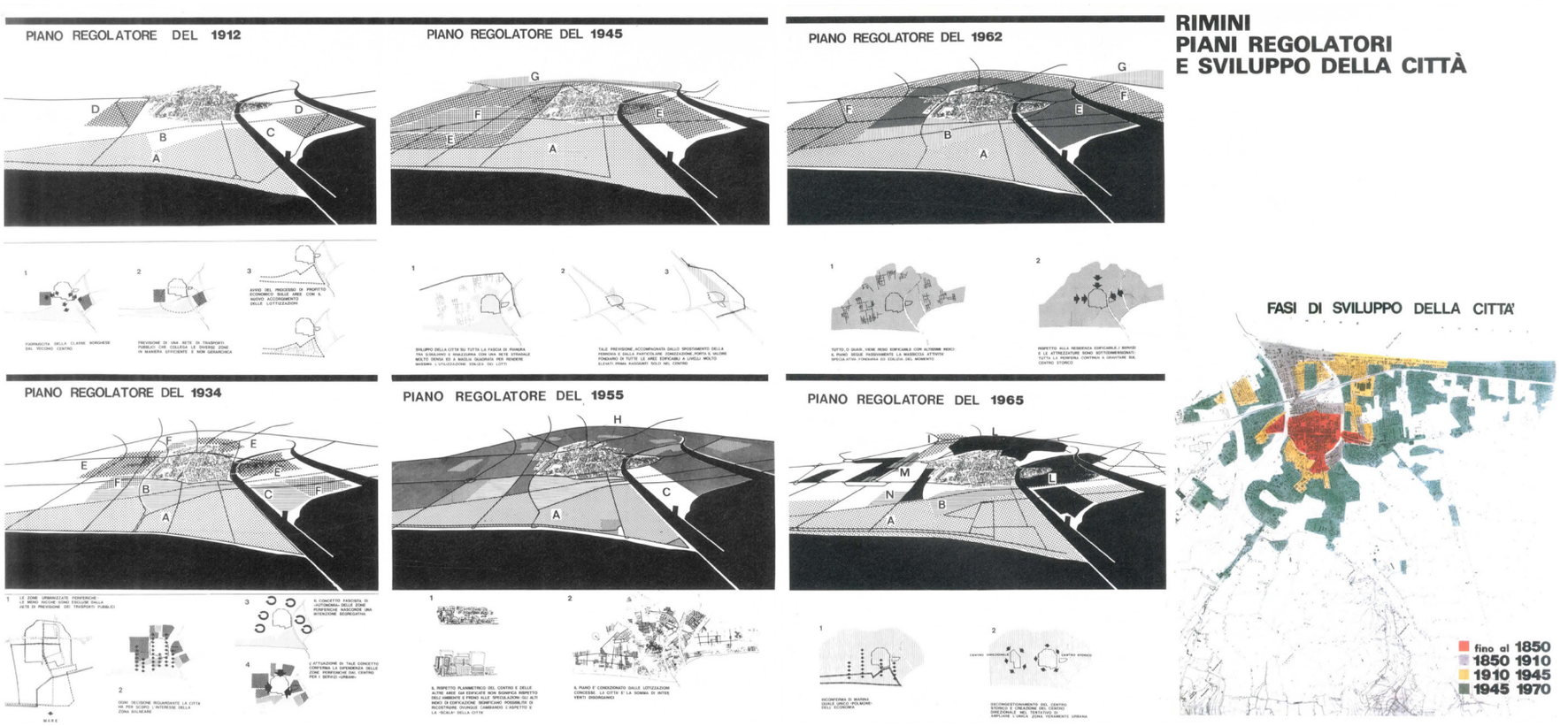
De Carlo Giancarlo, *Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini*, 1970-1972. Collaboratori: Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

∇ *Rimini, gli interventi di pianificazione del Novecento*. Estratto da Parametro n°39-40, pp.18-19.

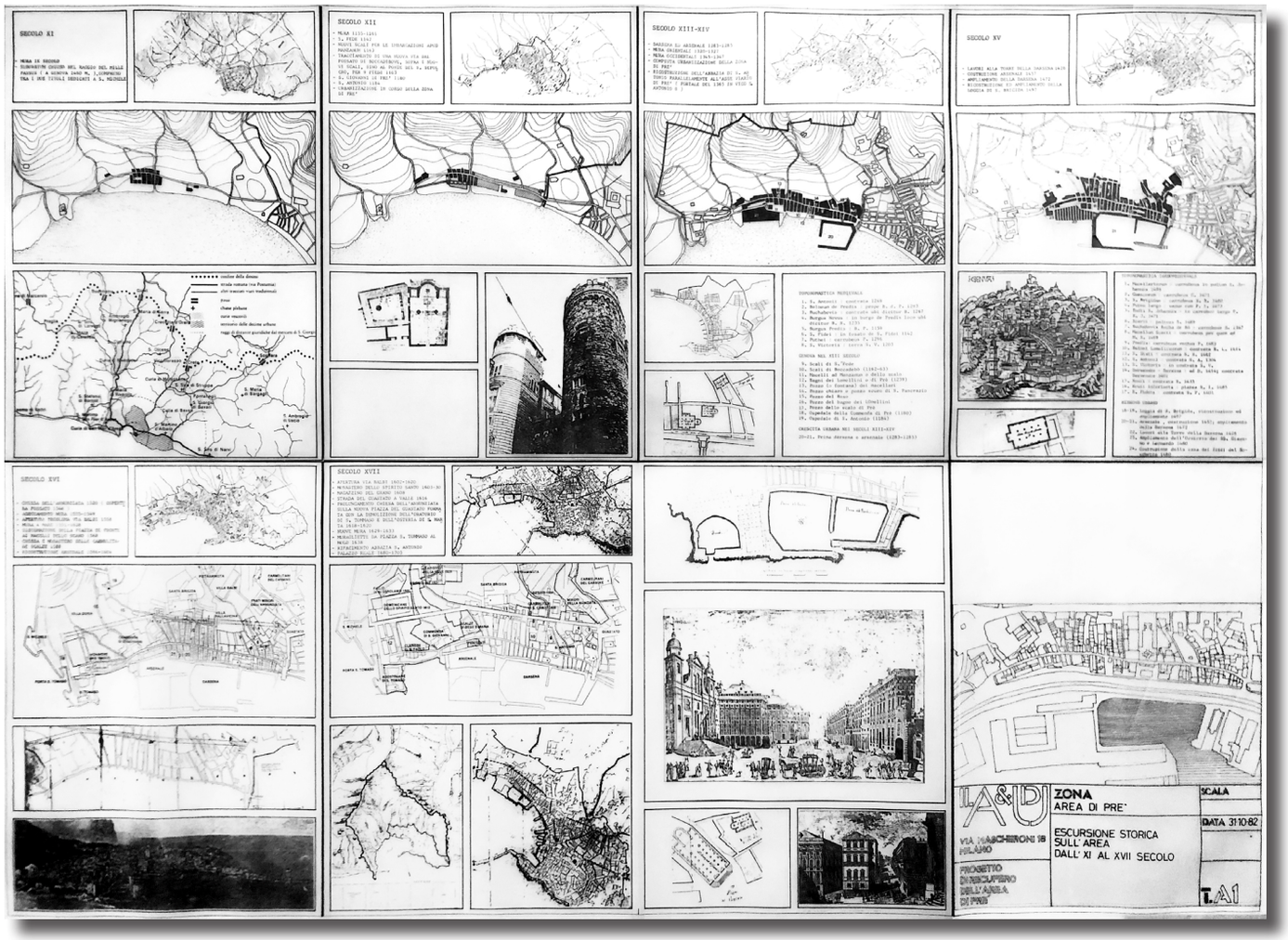
varie riprese sono stati proposti dalle autorità comunali che si sono succedute al governo della città. De Carlo infatti, a Rimini, ha voluto mettere in evidenza quelli che sono stati i passaggi dettati dagli strumenti pianificatori e che, progressivamente, hanno portato ad interventi disorganici, alla ghettizzazione della periferia, alla speculazione edilizia nel territorio e alla mancanza di servizi e attrezzature fuori dal centro storico.

L'analisi particolareggiata dei piani ha permesso non solo di completare la descrizione critica della formazione dell'assetto territoriale, ma anche di ricostruire gli obiettivi, esplorare le variazioni, indagare le motivazioni e le conseguenze di ogni intervento che ha introdotto nuove modificazioni. Questo ha consentito così di costruire un quadro dialettico del contesto fisico, indispensabile per poter identificare i punti su cui intervenire per procedere alla definizione della proposta progettuale.

Una lettura della storia quindi, sia quella di Urbino che quella di Rimini, fatta con uno sguardo rivolto al progetto della città futura, con l'intento di proporre soluzioni alle richieste di valorizzazione del paesaggio urbano, sia dei centri storici che delle periferie, e alla domanda di decongestione e controllo dell'espansione urbana. L'attenzione posta al contesto e alla sua formazione



lungo la storia era cruciale per De Carlo, anche se non vincolante, per perseguire un metodo che evitasse di portare ad un progetto calato dall'alto. Lo studio preliminare ha riguardato dapprima l'inquadramento urbanistico di Prè, volto all'individuazione dei rapporti esistenti con la città attraverso le aree immediatamente circostanti, per poi passare all'analisi morfologica/tipologica del tessuto del quartiere. Particolarmente interessanti, per la loro varietà grafica ed efficacia comunicativa, sono gli elaborati che compongono le due tavole di escursione storica dell'area di Prè a Genova. Si tratta di una sequenza di disegni preliminari e di alcune fotografie per il progetto affidato nel 1980, dal Comune di Genova all'ILA&UD diretto da De Carlo, con l'obiettivo di definire una serie di linee guida, sotto forma di piano, per il recupero del borgo attraverso il miglioramento delle condizioni abitative.



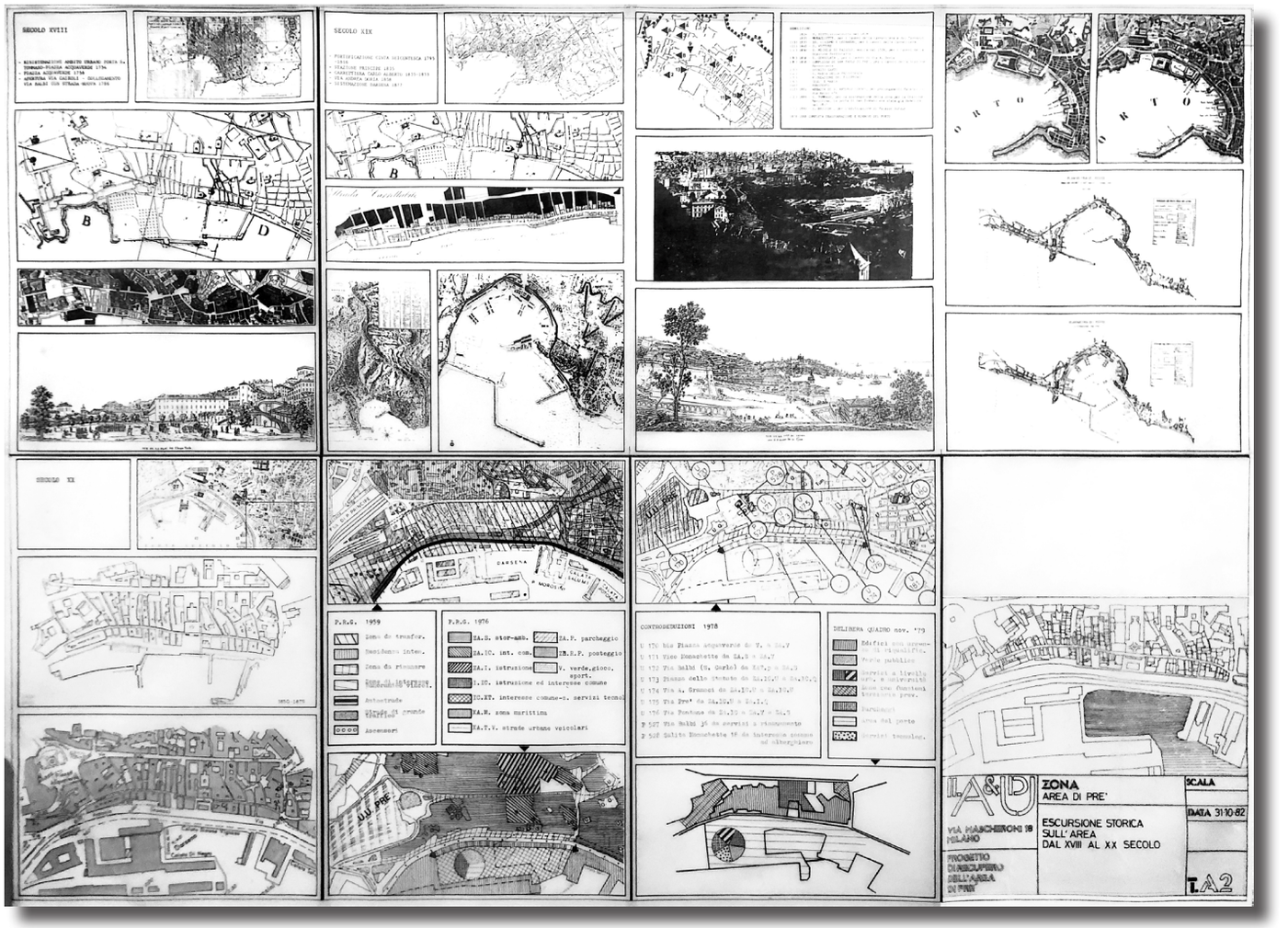
◁ ILA&UD. *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983, Escursione storica sull'area dall'XI al XVII secolo.

Archivio ILA&UD
Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

▷ ILA&UD. *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983, Escursione storica sull'area dall'XVIII al XX secolo.

Archivio ILA&UD
Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

In questo caso l'evoluzione dell'area, dal XI al XX secolo, venne ricostruita tramite un collage di planimetrie alle diverse scale, territoriale, urbana e architettonica, affiancato dalle fotografie dei fatti urbani rilevanti, da viste del paesaggio e da notazioni sulle trasformazioni più significative.
Lo studio dell'evoluzione del borgo di Prè è andato quindi di pari passo con una comprensione complessiva della città e della sua storia urbana che, partendo dagli albori, ha visto fondare la sua identità nel porto e ne ha seguito le trasformazioni. Il lavoro di analisi preliminare ha poi preso in considerazione l'inquadramento urbanistico di Prè, volto all'individuazione dei rapporti esistenti con la città attraverso le aree immediatamente circostanti, per passare successivamente ad un'analisi morfologica del tessuto edilizio e del sistema degli spazi pubblici del quartiere.



[1] De Carlo Giancarlo, *I contenuti e gli assunti*, in “Spazio e Società”, n°1, Milano, 1978, pp. 4-8.
[2] De Carlo Giancarlo, *L’intervento urbanistico e i problemi della forma urbana*, in De Luca Giulio (a cura di), *Problemi delle nuove realtà territoriali*, Marsilio, Padova, 1966.
[3] La relazione tra scala urbana e scala architettonica viene argomentata da De Carlo nel primo dei tre contributi “*Fluidità delle interrelazioni urbane e rigidità dei piani di azzonamento*”, in De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino 1965. Edizione consultata, De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli, Sant’Arcangelo di Romagna, 2007. Per una comprensione dei suoi contenuti si rimanda a Gabellini Patrizia, *Giancarlo De Carlo. Questioni di architettura e di urbanistica, 1964. Una critica ai dogmi del movimento moderno*, in Di Biagi Paola (a cura di), *I classici dell’urbanistica moderna*, Donzelli, Roma, 2009.
[4] Su questi temi si vedano Perin Monica, *Giancarlo De Carlo. Un progetto guida per realizzare l’utopia*, in Di Biagi Paola, Gabellini Patrizia (a cura di), *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, Laterza, Roma-Bari, 1992; Samassa Francesco, *Giancarlo De Carlo inventario analitico dell’archivio*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
[5] Nel secondo dei tre contributi “*Funzione della residenza nella città contemporanea*” De Carlo riparte dalla residenza per ricercare una relazione tra architettura, spazio urbano e società.
[6] Shadrach Woods è stato un architetto, pianificatore e scrittore americano membro del Team X.
[7] Lettera di Giancarlo De Carlo a Shadrach Woods, 22 giugno 1965, Università Iuav di Venezia, Archivio Progetti, Fondo Giancarlo De Carlo-Atti/009.
[8] Ibidem.
[9] Ibidem.
[10] Il tema del X Convegno INU è Città e territorio negli aspetti funzionali e figurativi della pianificazione continua, Trieste, 14-16 ottobre 1965; De Carlo interviene con il contributo: «Brevi accenni ai problemi della forma nell’organizzazione del territorio», Iuav-AP, GDC-Scritti/060.
[11] “I contenuti e gli assunti”, op.cit.
[12] De Carlo Giancarlo, *La collana del Saggiatore*, in “Struttura e forma urbana”, n°1, Il Saggiatore, Milano, 1967, p.54.
[13] L’ILA&UD (o ILAUD), acronimo di International Laboratory of Architecture and Urban Design, viene costituito a Urbino da Giancarlo De Carlo e Carlo Bo nel 1974, sui principi del Team X.
[14] Dal Manifesto programmatico dell’ILA&UD.
[15] «L’architetto come disvelatore delle qualità» dei luoghi e delle virtù del contesto è una citazione di Dario Costi che reinterpreta la frase di Pasquale Culotta «la qualità esiste in ogni luogo abitato, il poeta la svela e la fa conoscere agli uomini sensibili. L’architetto di fronte ai suoi compiti, se è educato a farlo, lo svela con l’architettura» in Culotta Pasquale, *L’architettura pertinente delle stratificazioni*, in Culotta Pasquale, Florio Roberto, Sciascia Andrea, *Il tempio-duomo di Pozzuoli*, Officina Edizioni, Roma 2006, p.18.
[16] Purini Franco, *L’opera e il tema*, in Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
[17] Oltre al piano del 1964, De Carlo svilupperà un secondo Piano nel 1994 e nel frattempo curerà il progetto per i collegi composti de il Colle, il Tridente, l’Aquilone, la Vela e la Serpentina che costituiranno il campus universitario della città. Parallelamente svilupperà i progetti delle diverse sedi dell’Università di Urbino tra cui il Magistero, la Sede di Economia, la sede di Giurisprudenza e la sede centrale, nonché il complesso residenziale de la Pineta, il Mercatale e la ristrutturazione del Teatro Sanzio con il conseguente recupero dalla rampa di Francesco di Giorgio Martini.
Sul primo piano regolatore di Urbino (1958-64), si veda De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966; mentre una più recente e accurata ricostruzione della vicenda si trova in Mingardi Lorenzo, *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, Quodlibet, Macerata, 2018.
[18] De Pieri Filippo, *Un paese di centri storici: urbanistica e identità locali negli anni cinquanta e sessanta*, in “Rassegna di architettura e urbanistica”, XLVI, 136, pp.92-100.
[19] Gabellini Patrizia, *Giancarlo De Carlo. Questioni di architettura e di urbanistica, 1964. Una critica ai dogmi del movimento moderno*, in Di Biagi Paola (a cura di), *I classici dell’urbanistica moderna, Donzelli*, Roma, 2002.
[20] Su questi temi si vedano De Pieri Filippo, *Il breve e il lungo ’68 di Giancarlo De Carlo*, in *De Carlo Giancarlo, La piramide rovesciata. Architettura oltre il ’68*, Quodlibet, Macerata, 2018; Mingardi Lorenzo, *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, Quodlibet, Macerata, 2018.
[21] De Carlo Giancarlo, Conversazione su Urbino, intervista di Pierluigi Nicolin, in “Lotus”, n°18, 1978.
[22] Il piano-processo rappresenta uno degli elementi cardine dell’approccio di De Carlo all’urbanistica: il piano infatti non è identificato con la pratica dello zoning, ma si configura come un processo complesso.
[23] Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960. Edizione consultata Lynch Kevin, *The Image of the City*, Ceccarelli Paolo (a cura di), Marsilio, Venezia, 2020.

[24] Per il piano di Rimini (1966-72) si veda De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.4-77. Una ricostruzione della vicenda del piano di Rimini si trova in Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.
[25] Sul Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa si veda De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989.
[26] Guccione Maria Rita, Vittorini Alessandra (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Electa/opera DARC, Milano, 2005.
[27] De Carlo Giancarlo, *L'interesse per la città fisica*, in "Urbanistica" n°95, 1989.
[28] Questo cambio di paradigma è riportato in De Carlo Giancarlo, *È tempo di girare il cannocchiale*, in "Spazio e Società", n°54, 1991. Nel testo viene esposto il Progetto per il Secondo Piano di Urbino dove egli intende mettere a regime di parco il 38% del territorio comunale, limitare le nuove volumetrie, aggiornare il modello dell'architettura della campagna e agire in gran parte con le figure del paesaggio.
[29] Per un approfondimento del progetto si veda Secchi Bernardo, *Urbino e Giancarlo De Carlo: il nuovo Piano Regolatore*, in "Casabella", n°613, giugno-luglio, 1994.
[30] Per una descrizione del Piano si veda Marini Sara, *Architetture del territorio. Piani e progetti di Giancarlo De Carlo per Urbino*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011, pp.80-87.
[31] De Carlo Giancarlo, *Torri-osservatorio sulle iperstrade delle informazioni*, in Spazio e Società, n°67, 1994.
[32] De Carlo Giancarlo, *Tra il piano del 1964 e il piano del 1994*, in "Urbanistica", n°102, 1994, p.39.
[33] Ivi, p.53.
[34] Per approfondimenti sulla reciprocità tra "forma e struttura urbana" e sulla reciprocità tra "spazio e società" si veda Basso Sara, *Struttura e forma urbana nei progetti di Giancarlo De Carlo. Appunti da un percorso di ricerca*, in "Territorio", n°92, Franco Angeli, Milano, 2020, pp.42-54.
[35] Buncuga Franco, *Conversazioni con Giancarlo De Carlo*, Elèuthera, Milano, 2002, p.132.
[36] De Carlo Giancarlo, *Tipo e tipologia*, 1979, Iuav-AP, GDC-Scritti/165. Su questi stessi temi, il 14 dicembre 1967, De Carlo tenne una lezione ad Harvard che concluse con le seguenti parole: «What is then the structure? In our example, the structure is the person who sit on the chairs, the chairs on which the person are sitting, the space in which persons and chair are. But the structure is more than that: it is the network of relationships connecting persons, chairs and space. And something more again: it is the quality of the persons themselves in term of presence, movement, reaction, custom, expectations and so forth», Iuav-AP, GDC-Scritti/085.
[37] Alexander Christopher, *Note sulla sintesi della forma*, in "Il Saggiatore", Milano, 1967, traduzione di Sergio Los. L'edizione originale del testo è Alexander Christopher, *Notes on the synthesis of form*, Harvard University Press, Cambridge, Massachussetts, 1964.
[38] La metodologia, basata principalmente sulla teoria degli insiemi, dimostra, anche attraverso l'applicazione alla progettazione di un villaggio indiano, come le forme delle culture tradizionali modellate dal lento schema dei cambiamenti all'interno della tradizione, sono così organizzate e adattate rispetto a quelle messe in campo dal progettista, che chiamato a intervenire, adatta al contesto categorie preconcette da cui ricava la soluzione che mai corrisponde alle componenti del problema.
[39] *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, op. cit.; *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro*, op. cit.
[40] Sulle vicende intorno al piano di Rimini si veda anche Bussadori Luigi, *La penna ventriloqua e il Piano di Rimini*, in "Casabella", n°400, 1975.
[41] Per il progetto di Piazzale della Pace si veda Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.13-39.
[42] De Carlo Giancarlo, *ILA&UD: A Project for Genova*, in "ILA&UD", YearBook. Multiplicity of Language vs. Eclecticism, Sansoni Editore, 1982, pp.4-15 e De Carlo Giancarlo, *Il retroterra del progetto*, in "Spazio e Società", 29, marzo 1985.
[43] Guccione Maria Rita, Vittorini Alessandra (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Electa/opera DARC, Milano, 2005, p.149.
[44] Si vedano *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, op. cit. e *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, op. cit.
[45] *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, op. cit.; *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro*, op. cit.
[46] Si veda *Conservare, Trasformare, Governare*, op. cit.
[47] Si vedano *ILA&UD: A Project for Genova*, op. cit. e *Il retroterra del progetto*, op. cit.
[48] Su questi temi si veda Gabellini Patrizia, *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma, 2001, p.412-413.
[49] *Rimini. Un piano tra presente e futuro*, op. cit., pp.10-11.
[50] Ibidem, pp.18-19.

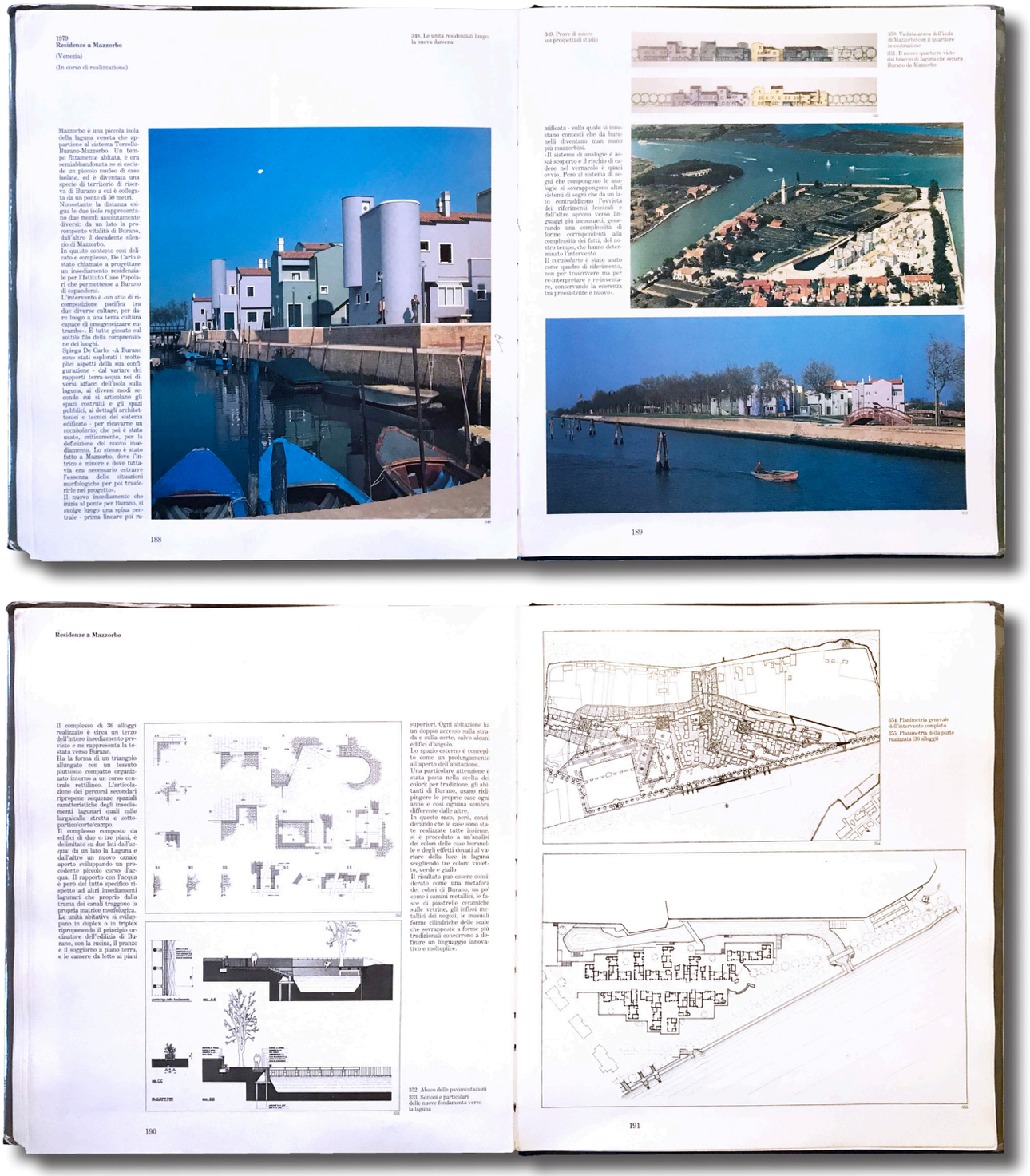
Il progetto urbano come strumento di indagine e ricomposizione dell'identità dei luoghi

La contaminazione con l'ambiente: fotografie e cartoline dei luoghi

De Carlo è sostenitore di un approccio interdisciplinare allo studio della città, condizione che conferisce al processo di condivisione delle scelte con la popolazione nuove occasioni di revisione critica del progetto e di ulteriore dilatazione metodologica, non solo nell'invito ad un dialogo con gli utenti, ma anche come stimolo a contaminarsi con il luogo. Una questione questa, riscontrabile attraverso le interviste preliminari al progetto per il complesso residenziale di Mazzorbo, in quelle effettuate a turisti e residenti prima della stesura del Nuovo Piano per il Centro di Rimini, ma anche nella lettura degli aspetti demografici ed economici introno al progetto per Urbino.

A Mazzorbo[1], dove De Carlo fu chiamato nel 1980 per la sua capacità di dialogo con le persone, l'esito del progetto è infatti anche il risultato di un percorso di progettazione condivisa con la popolazione che ha dato vita a tipologie di alloggio differenziate in nuclei "mazzorbini" e "buranelli" a seconda delle esigenze e del luogo di provenienza degli abitanti.

Il processo, composto anche da interviste, è stato però affiancato e portato avanti di pari passo con un'indagine e una lettura del contesto operata attraverso la realizzazione di fotografie che riflettessero l'identità del luogo. A proposito De Carlo scriveva: «in sostanza mi pare si debbano assumere le strutture lessicali dell'architettura di Burano e poi usarle con naturalezza, omologandole al nostro patrimonio culturale».[2] In queste fotografie si vede la gente che lavora, dipinge e rende vivo lo spazio pubblico tra le abitazioni. Questo approccio, fatto di ascolto, ma anche di capacità di contaminazione con il luogo, ha portato allo sviluppo di soluzioni formali tipicamente veneziane, facenti parte di una cultura dell'abitare delicata e singolare come quella dell'ambiente lagunare che si è tradotta ad esempio in tendaggi al posto delle porte, finestre come quelle delle calli, che permettono l'ingresso della luce, ma che al contempo nascondono alla vista gli spazi interni e cucine al piano terra che rispettavano la tradizione degli abitanti di preparare pietanze all'aria aperta.



1979
Residenze a Mazzorbo
(Venezia)
(In corso di realizzazione)

Mazzorbo è una piccola isola della laguna veneta che appartiene al sistema Torcello-Burano-Mazzorbo. Un tempo fittamente abitata, è ora semiabbandonata se si escludo un piccolo nucleo di case isolate, ed è diventata una specie di territorio di riserva di Burano a cui è collegata da un ponte di 50 metri.
Nonostante la distanza esigua le due isole rappresentano due mondi assolutamente diversi: da un lato la prorompente vitalità di Burano, dall'altro il decadente silenzio di Mazzorbo.
In qu.ito contesto così delicato e complesso, De Carlo è stato chiamato a progettare un insediamento residenziale per l'Istituto Case Popolari che permettesse a Burano di espandersi.
L'intervento è «un atto di ricomposizione pacifica tra due diverse culture, per dare luogo a una terza cultura capace di omogeneizzare entrambe». È tutto giocato sul sottile filo della comprensione dei luoghi.
Spiega De Carlo: «A Burano sono stati esplorati i molteplici aspetti della sua configurazione - dal variare dei rapporti terra-acqua nei diversi affacci dell'isola sulla laguna, ai diversi modi secondo cui si articolano gli spazi costruiti e gli spazi pubblici, ai dettagli architettonici e tecnici del sistema edificato - per ricavarne un *vocabolario*; che poi è stato usato, criticamente, per la definizione del nuovo insediamento. Lo stesso è stato fatto a Mazzorbo, dove l'intrico è minore e dove tuttavia era necessario estrarre l'essenza delle situazioni morfologiche per poi trasferirle nel progetto».
Il nuovo insediamento che inizia al ponte per Burano, si svolge lungo una spina centrale - prima lineare poi ri-

348. Le unità residenziali lungo la nuova darsena

188

349. Prove di colore sui prospetti di studio

mificata - sulla quale si innestano contesti che da buranelli diventano man mano più mazzorbini.
«Il sistema di analogie è assai scoperto e il rischio di cadere nel vernacolo è quasi ovvio. Però al sistema di segni che compongono le analogie si sovrappongono altri sistemi di segni che da un lato contraddicono l'ovvietà dei riferimenti lessicali e dall'altro aprono verso linguaggi più inconsueti, generando una complessità di forme corrispondenti alla complessità dei fatti, del nostro tempo, che hanno determinato l'intervento.
Il *vocabolario* è stato usato come quadro di riferimento, non per trascrivere ma per re-interpretare e re-inventare, conservando la coerenza tra preesistente e nuovo.

350. Veduta aerea dell'isola di Mazzorbo con il quartiere in costruzione
351. Il nuovo quartiere visto dal braccio di laguna che separa Burano da Mazzorbo

189

Residenze a Mazzorbo

Il complesso di 36 alloggi realizzato è circa un terzo dell'intero insediamento previsto e ne rappresenta la testata verso Burano.
Ha la forma di un triangolo allungato con un tessuto piuttosto compatto organizzato intorno a un corso centrale rettilineo. L'articolazione dei percorsi secondari ripropone sequenze spaziali caratteristiche degli insediamenti lagunari quali calle larga/calle stretta e sottoportico/corte/campo.
Il complesso composto da edifici di due o tre piani, è delimitato su due lati dall'acqua: da un lato la Laguna e dall'altro un nuovo canale aperto sviluppando un precedente piccolo corso d'acqua. Il rapporto con l'acqua è però del tutto specifico rispetto ad altri insediamenti lagunari che proprio dalla trama dei canali traggono la propria matrice morfologica.
Le unità abitative si sviluppano in duplex o in triplex riproponendo il principio ordinatore dell'edilizia di Burano, con la cucina, il pranzo e il soggiorno a piano terra, e le camere da letto ai piani superiori. Ogni abitazione ha un doppio accesso sulla strada e sulla corte, salvo alcuni edifici d'angolo.
Lo spazio esterno è concepito come un prolungamento all'aperto dell'abitazione.
Una particolare attenzione è stata posta nella scelta dei colori: per tradizione, gli abitanti di Burano, usano ridipingere le proprie case ogni anno e così ognuna sembra differente dalle altre.
In questo caso, però, considerando che le case sono state realizzate tutte insieme, si è proceduto a un'analisi dei colori delle case buranelle e degli effetti dovuti al variare della luce in laguna scegliendo tre colori: violetto, verde e giallo.
Il risultato può essere considerato come una metafora dei colori di Burano, un po' come i camini metallici, le fasce di piastrelle ceramiche sulle vetrine, gli infissi metallici dei negozi, le insolite forme cilindriche delle scale che sovrappongono a forme più tradizionali concorrono a definire un linguaggio innovativo e molteplice.

352. Abaco delle pavimentazioni
353. Sezioni e particolari delle nuove fondamenta verso la laguna

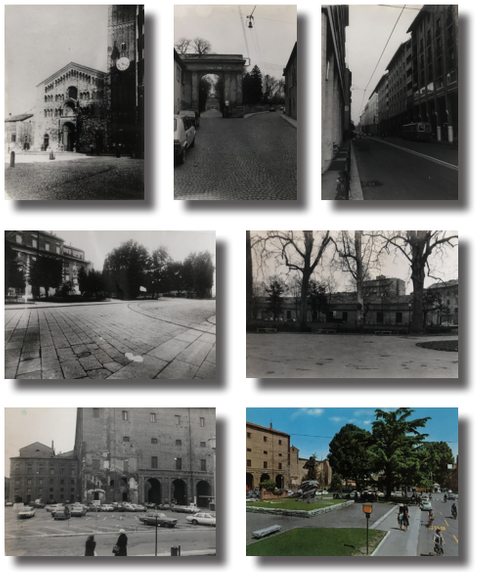
190

354. Planimetria generale dell'intervento completo
355. Planimetria della parte realizzata (36 alloggi)

191

▷ De Carlo Giancarlo, *Residenze a Mazzorbo*, Venezia, 1979.
Collaboratori: Alberto Cecchetto, Paolo Marotto, Etra Connie Occhialini, Daniele Pini, Renato Trotta.

Estratto da Rossi Lamberto, *Giancarlo De Carlo. Architetture*, Mondadori, 1988, pp.188-191.



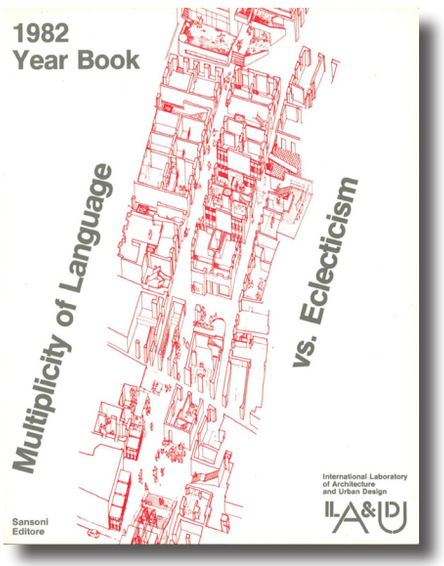
Per sostenere un tale approccio, l'interpretazione del luogo e della specificità rende indispensabile una lunga frequentazione e una profonda sintonia con il posto e con il territorio in cui progettare, come dichiarava lo stesso De Carlo: «L'architettura non è un fatto autonomo, l'architettura è straordinariamente eteronoma, sente le cose, le presagisce, in un certo senso le preannuncia ed è sempre legata a tutto quello che ha intorno. Essere inclusivi vuol dire aver la mente aperta su tutto il mondo, su tutto quello che accade nel mondo, su tutte le cose che hanno interesse. Significa essere molto specifici quando si lavora, capire il luogo dove si lavora; per esempio, è estremamente importante immedesimarsi in una terra.

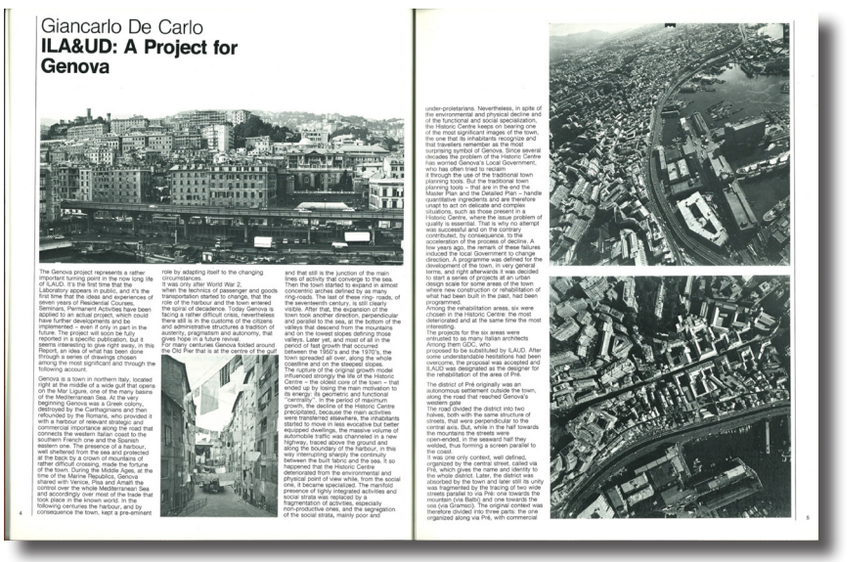
I luoghi hanno vocazione, se si ascoltano, dicono cosa vogliono. Per questo li scavo spesso, perché mi pare che quando sono dentro, stabiliscano il loro giusto colloquio con la terra».[3] Questo lavoro di ascolto indiretto della città e del territorio operato da De Carlo è riscontrabile in numerosi progetti. In due casi tra gli altri, Parma e Genova, è sostenuto da un importante apparato fotografico che tenta di indagare, non solo le caratteristiche fisiche degli spazi, ma anche e soprattutto l'essenza e l'identità radicata nei luoghi.

Per il lavoro svolto con l'ILA&UD sul quartiere Prè di Genova[4] così come per la proposta di sistemazione per Piazzale della Pace a Parma[5] le cartoline raccolte e le fotografie scattate hanno l'obiettivo di indagare storia e caratteristiche peculiari e mettere in primo piano lo spazio pubblico tra gli edifici, vero cuore di relazioni umane. Questo è evidente all'intero dalle tavole che, grazie all'accostamento di scatti fotografici multipli, ricompongono l'immagine urbana unitaria di vicoli e piazze a Prè e nelle quali lo spazio pubblico assume tridimensionalità e rilievo.

Un ascolto e una contaminazione che diventano decodifica del luogo e

◁ Alcune cartoline raccolte nella fase preliminare del progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma e fotografie scattate durante i sopralluoghi.





▽ Copertina e interno delle pagine 4 e 5 dello Yearbook ILA&UD *Multiplicity of Language vs. Eclecticism*, 6 luglio 1982, Siena. Al suo interno i progetti per l'area Prè di Genova

▷ ILA&UD, *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983, Documentazione fotografica dell'area.

Nella pagina successiva ricognizione fotografica di strade, incroci, slarghi, pavimentazioni soglie, illuminazione, tombini e particolari dell'area Prè di Genova.

Archivio ILA&UD
Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.







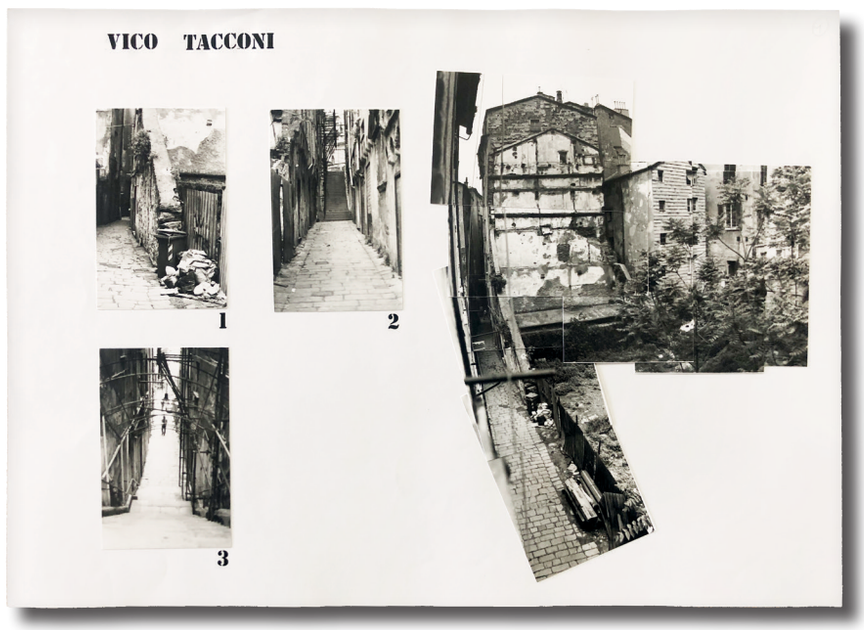






PIAZZA SUP. DEL ROSO


PIAZZA DELLO SCALO


VICO TACCONI
1
2
3


PIAZZA INF. DEL ROSO
1
2

delle tracce del tempo che assecondano una metodologia in equilibrio tra comprensione e progettazione: «La “lettura” parte dall’idea che in ogni evento architettonico di qualsiasi scala sono incisi i segni delle vicende che ha passato dall’origine a ogni stadio del suo sviluppo, e che se si fosse capaci di decifrare i significati di quei segni e ricostruire la rete dei rapporti che li ha connessi con quelli di altri eventi architettonici contigui nello spazio e nel tempo, si comprenderebbe fino in fondo i luogo che li contiene tutti: la sua storia e quindi le sue glorie e i suoi patimenti, la sua forza e le sue debolezze, le sue affinità e incompatibilità nei confronti delle varie forme d’uso, la sua capacità di resistenza alla trasformazione, i limiti oltre i quali non sopporta il cambiamento, come e in che misura la trasformazione lo migliora, lo peggiora, lo distrugge. Quando di un luogo (naturale o già costruito, è lo stesso) si ha questa comprensione – e soltanto quando è completa perché ha invaso la mente e i sensi – si può progettare e riprogettare i suoi spazi con consapevolezza e competenza.
La “lettura” è dunque un modo di conoscere che non deriva dalla narrazione dei luoghi e degli eventi, ma dai luoghi e dagli eventi stessi; che vengono sollecitati a rivelarsi facendoli reagire subito – nella propria mente – a ipotesi di trasformazione, in vista di recuperare un equilibrio che è minacciato o già perso. In questo senso si può dire che è un momento del progetto, ma anche viceversa perché nel progettare non si può smettere mai di “leggere”»[6].
Nel caso del capoluogo ligure questa lettura diventa progressivamente capillare e arriva ad indagare i minimi dettagli di ogni spazio pubblico che vengono raccolti in tavole fotografiche raggruppate per genere che sono testimonianza di ogni particolare: strade, incroci, slarghi, pavimentazioni, soglie, illuminazione e dettagli.



◁▷ ILA&UD, *Progetto di recupero dell’area di Prè*, 1981-1983, Fotografie e collage dai sopralluoghi per l’analisi delle piazze, dei passaggi e degli spazi pubblici.

Nelle pagine successive le tavole che raccolgono l’analisi fotografica capillare di strade, incroci, slarghi, pavimentazioni, soglie, illuminazione, tombini e altri particolari utili alla lettura del luogo.

Archivio ILA&UD Biblioteca civica d’arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

STRADE









INCROCI









SLARGHI









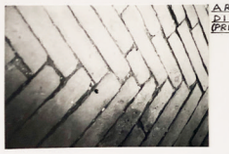
PAVIMENTAZIONI


GRANITO + ARENARIA (CARICAMENTO)


GRANITO (+ RECENTE)


ARENARIA A LISCA DI PESCE (PRE)


ARENARIA BLOCCHI DI FORMA DIVERSA (PRE)


ARENARIA A LISCA DI PESCE (PRE)


ARENARIA + CORDOLO IN GRANITO

SOGLIE













ILLUMINAZIONE



RETE NERA 75×66





R. CADITOIA METALLICA 65×38.5







G. CADITOIA 54×42

TOMBINI



A. AMGA 27.5×15.5 cm.



D. AMGA 57×33 cm.



B. AMGA 30×23.8 cm.



E. ENEL



C. AMGA 12×12 cm.



F. ENEL 58×68

PARTICOLARI











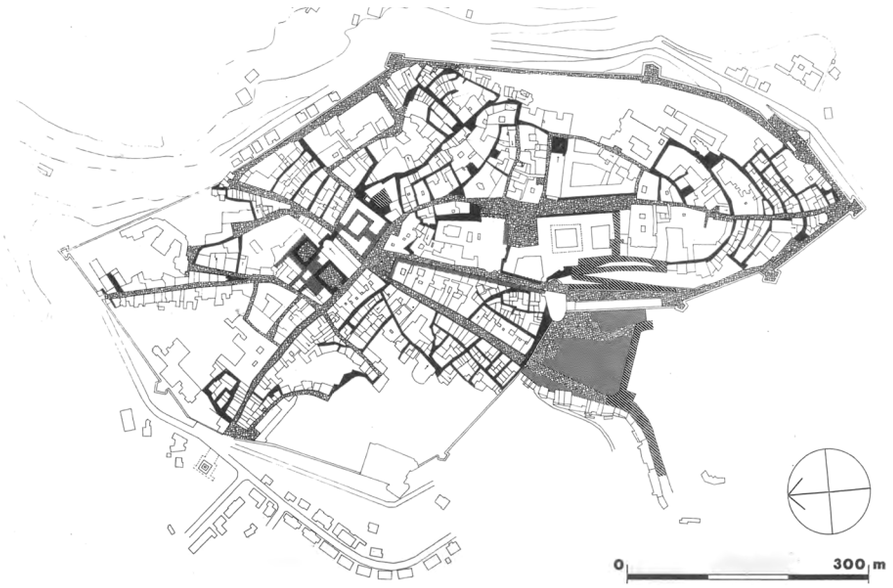


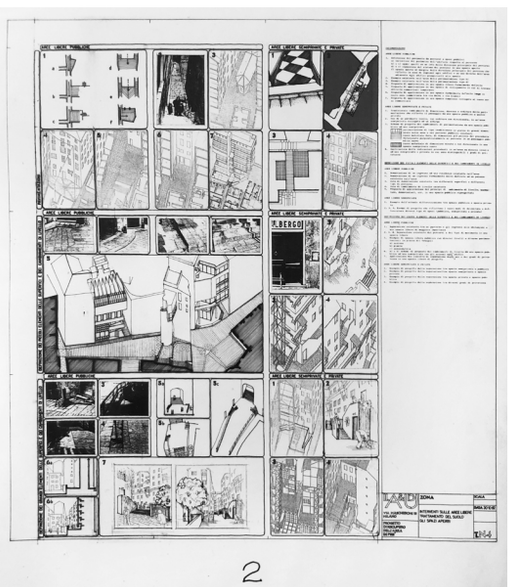


Lettura critica del contesto e analisi qualitativa: rappresentazioni grafiche e viste urbane

Il processo con cui De Carlo elabora i propri progetti non è mai un processo lineare, ma circolare, dal momento che l'attività progettuale è contestuale a quella dell'analisi.[7] L'una è sempre dipendente dall'altra: nell'analisi è fin da subito presente il progetto e nel progetto l'analisi continua ad avere molto rilievo. Questa lettura, «non neutrale, ma orientata»[8], è anticipatrice di strategie progettuali che potranno essere poi definite in seguito, perché «si legge con mente progettante, e cioè avendo già in mente il senso della trasformazione che il progetto si propone di compiere»[9] altrimenti l'analisi «resta muta e anche sorda e comunque priva di significato».[10] Questo atteggiamento rivela come attraverso lo studio della storia della città, la lettura dei luoghi e l'ascolto delle persone si possa giungere a strategie progettuali adatte ad ogni contesto. De Carlo infatti, a riguardo della città di Urbino, scrive: «Me la sono trovata, me l'hanno offerta, me la sono cercata, l'ho inventata. Capitano qualche volta queste coincidenze. Urbino corrispondeva con la mia ricerca: era una città vera con tutte le sue regole, di dimensione minuta. E allo stesso tempo era una grande architettura. Lì era il segreto: architettura grande in un centro storico minuto ed equilibrato voleva dire urbanistica».[11] Con quest'inciso De Carlo vuole assegnare all'intorno un ruolo da protagonista, richiamando la necessità di riconnettere le strategie per il centro storico di Urbino ad un rapporto con il paesaggio attraverso uno studio approfondito del contesto.

Secondo De Carlo, infatti all'interno di una precisa trama di nuove relazioni urbane suggerite dal progettista i progetti sono: «eventi straordinari che sollecitano l'attuazione di un Programma. Perciò i loro punti di applicazione vanno scelti accuratamente tenendo conto non solo degli operatori addetti alla





◁ De Carlo Giancarlo, *Primo Piano Regolatore di Urbino*, 1964.

Tavola "Pavimentazione stradale del centro storico".

Estratta da: De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966, pp.144-145.

▷ ILA&UD, *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983. Tavola descrittiva degli interventi sulle aree libere. Trattamento del suolo, gli spazi aperti.

Archivio ILA&UD Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

loro realizzazione, ma anche degli individui e dei gruppi sociali che raccolgono e sono influenzati dalle loro immagini. Scelti nel quadro generale che è il programma, i progetti debbono saper colpire i punti più sensibili dell'organismo con il quale ci si confronta».[12]

Ancora una volta emerge quindi l'indissolubile legame con la grande scala e la dimensione urbana sostenuto da De Carlo per tutta la sua attività professionale e promosso all'interno dei corsi ILA&UD come testimoniano le sue parole in occasione della chiusura del *16° Corso Residenziale* nel 2001: «Credo che proprio perché il mondo rischia di precipitare sempre di più nella crisi dei valori di cui già soffre, l'unico riferimento sicuro che resta è lo spazio fisico del territorio. Nel territorio l'umanità può continuare a trovare i segni del suo passato e i sintomi del suo futuro, le prove dei suoi successi e dei suoi fallimenti, le ragioni delle sue speranze, le coordinate che le permettono di capire da dove viene, dove ora si trova e dove potrà arrivare».[13]

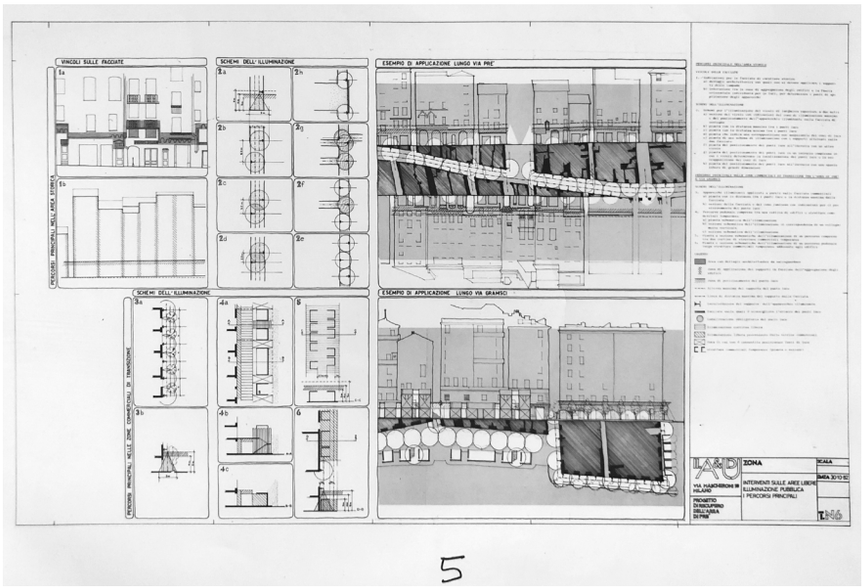
Analizzando i piani per Urbino e Rimini e le proposte per Parma ed il quartiere di Prè a Genova si può notare, dalla consistenza, dall'accuratezza e dal numero degli elaborati di analisi, come la lettura critica del contesto rappresentasse una fase cruciale per la definizione di un'architettura, correttamente inserita nel contesto urbano, che potesse rispondere ai bisogni degli utenti. Lo studio del contesto permette infatti a De Carlo di arrivare ad una comprensione delle esigenze e darne quindi una risposta attraverso l'architettura come appunto scrive: «Il contesto [...] è dato dalle interrelazioni che si verificano tra le attività, i tipi organizzativi, i comportamenti umani, nella esplicazione delle attività tramite i tipi organizzativi».[14] Un approccio che consente, a chi progetta, di ascoltare il territorio e chi lo abita, fornendo risposte tramite architetture «[…] caso per caso. […] contro le numerose tendenze che vogliono proprio il contrario».[15]

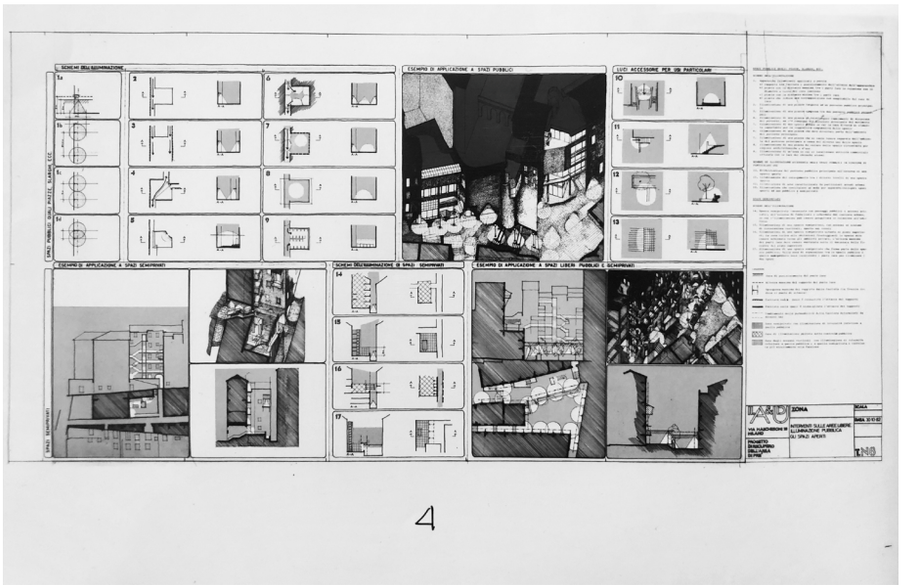
▷ ILA&UD, *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983. Da sinistra a destra due tavole descrittivae degli interventi sulle aree libere:

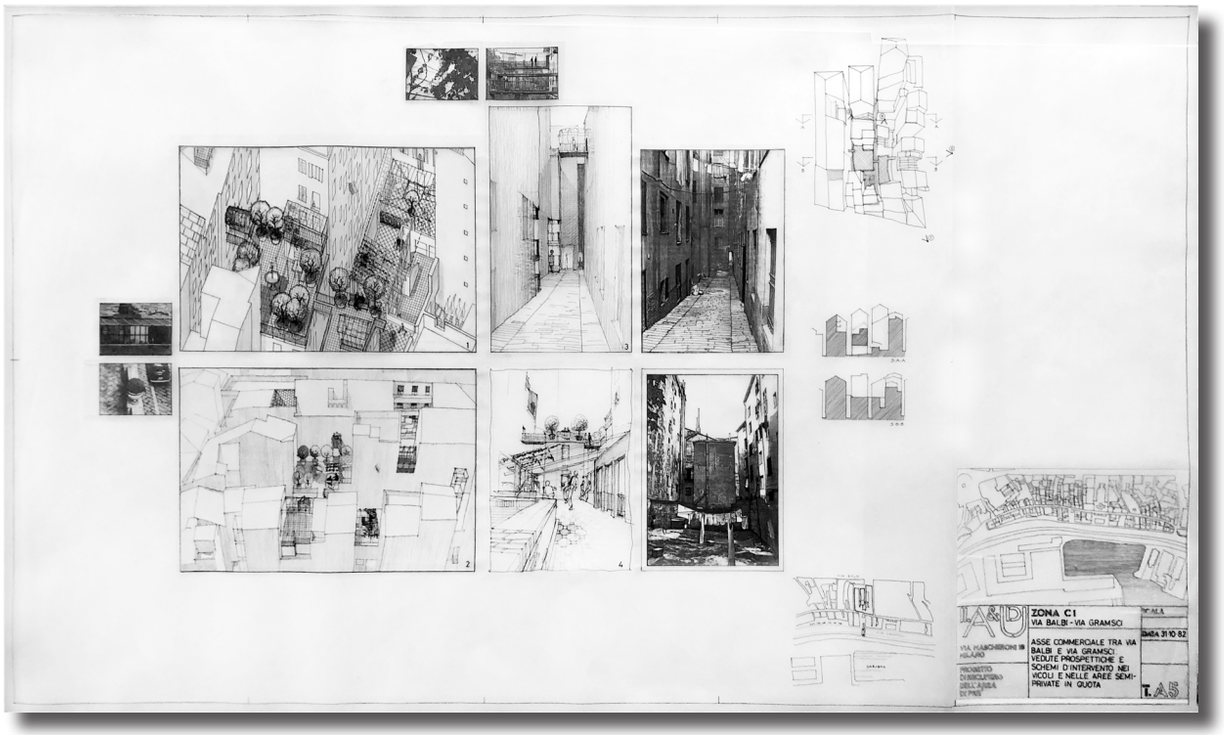
- Illuminazione pubblica, i percorsi principali

- Illuminazione pubblica, gli spazi aperti

Archivio ILA&UD
Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.









△ La priorità pedonale in un disegno di studio sulla percezione urbana contenuto in: Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976, p.114.



ILA&UD, *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983.

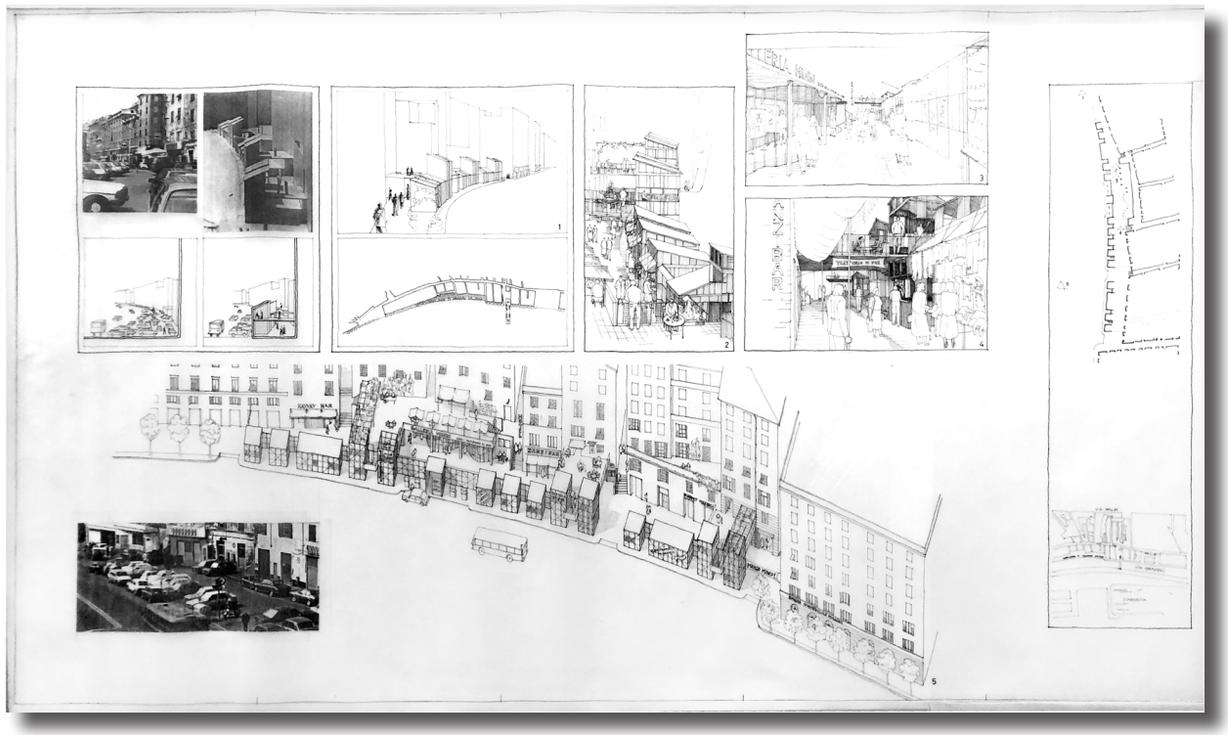
◁ Asse commerciale tra Via Balbi e Via Gramsci, Vedute prospettiche e schemi d'intervento nei vicoli e nelle aree semiprivate in quota.

▽ Area di Piazza Tenedo, Vedute prospettiche e schemi d'intervento.

Archivio ILA&UD Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

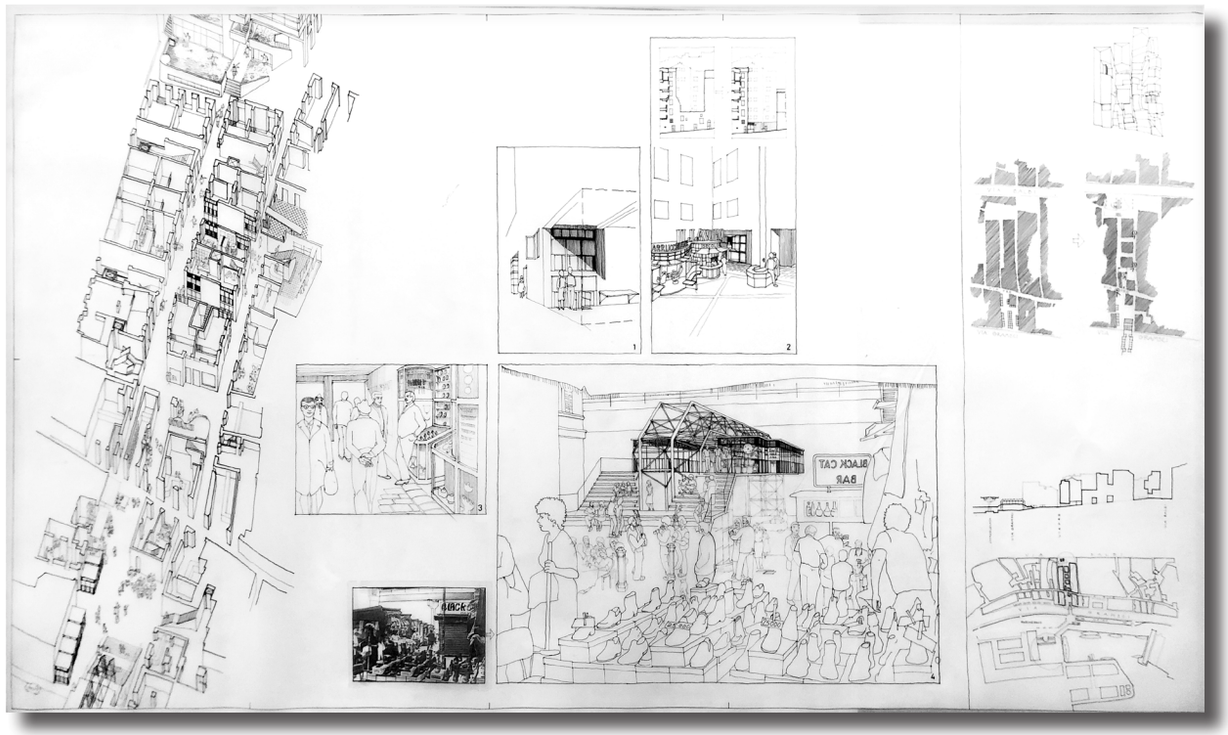


△ La quiete e la dimensione umana della piazza in un disegno di studio sulla percezione urbana contenuto in: Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976, p.17.



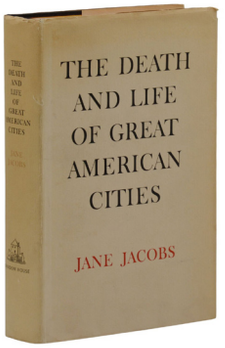
ILA&UD, *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983.

▷ Vedute prospettiche della sistemazione del fronte commerciale su Via Gramsci.



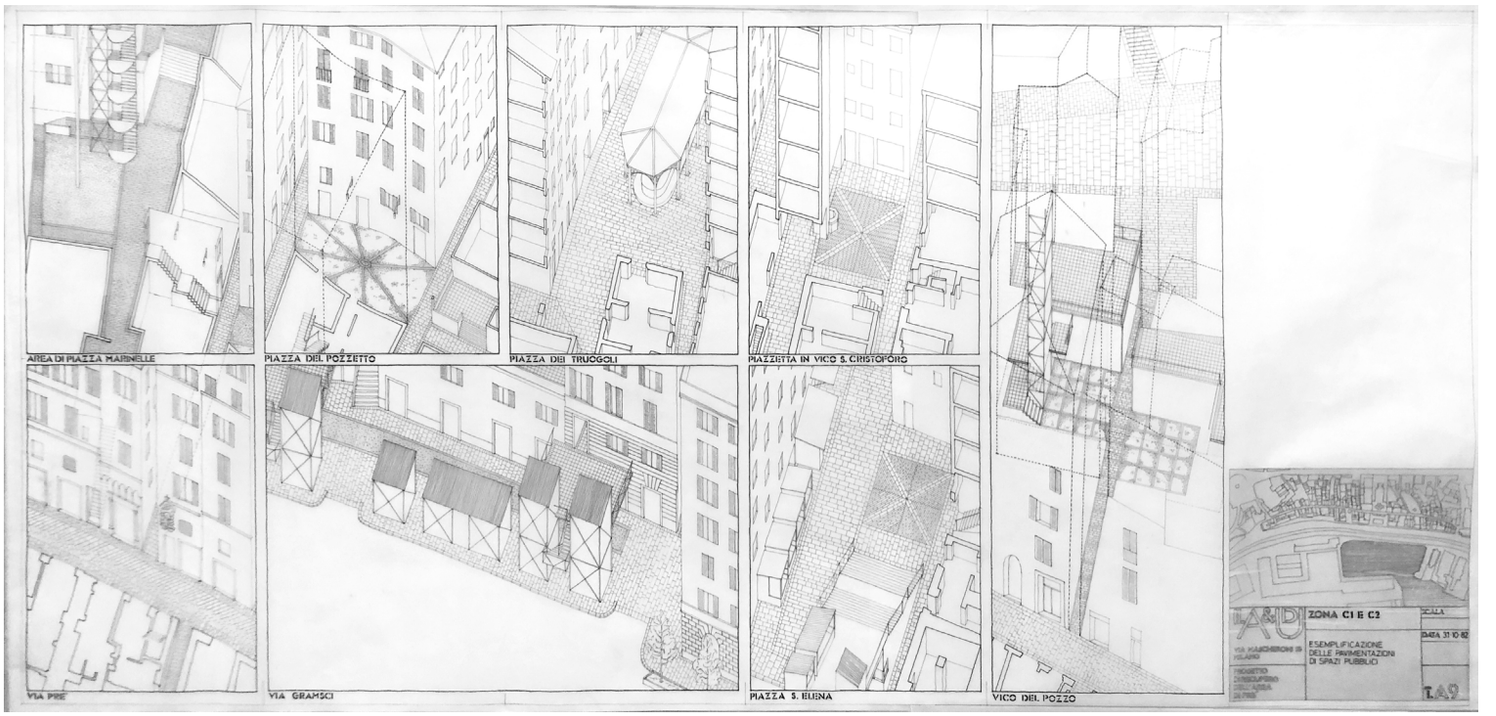
▽ Asse commerciale tra Via Balbi e Via Gramsci, Spaccato assonometrico e vedute dell'asse commerciale e del ponte

Archivio ILA&UD Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.



◁ Il volume di Jacobs Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961 e

Le soluzioni architettoniche e le trasformazioni fisiche dello spazio pubblico sono quindi spesso rivelate attraverso rappresentazioni prospettiche e viste urbane estremamente elaborate e curate nei minimi dettagli, come nel caso del quartiere Prè dove le assonometrie, affiancate alle fotografie dello stato di fatto, raccontano in maniera chiara e comprensibile a chiunque i possibili scenari di trasformazione. Questo metodo di lettura del contesto e di rappresentazione grafica trova alcuni riferimenti in tre ricerche pubblicate all'inizio degli anni Sessanta sul tema dell'analisi e della progettazione delle città. Si tratta di "The Image of the City" di Kevin Lynch[16], "Townscape" di Gordon Cullen[17] e "The Death and Life of Great American Cities" di Jane Jacobs[18].
Questi tre libri contenevano critiche all'approccio urbanistico adottato dopo la Seconda guerra mondiale, proponendo un nuovo modo di analizzare le città e di intervenire su di esse.
In particolar modo, la restituzione grafica degli scenari progettuali attraverso viste urbane dettagliate aveva radici nel lavoro di Gordon Cullen che nel corso della sua esperienza professionale aveva maturato un metodo di interpretazione e rappresentazione della città attento ai piccoli dettagli in grado di migliorare la qualità di un determinato luogo. Sensibilità che egli maturò grazie agli studi in architettura e alla successiva specializzazione come disegnatore che lo portarono a ricoprire la carica di direttore artistico della rivista internazionale *Architectural Review* per molti anni.

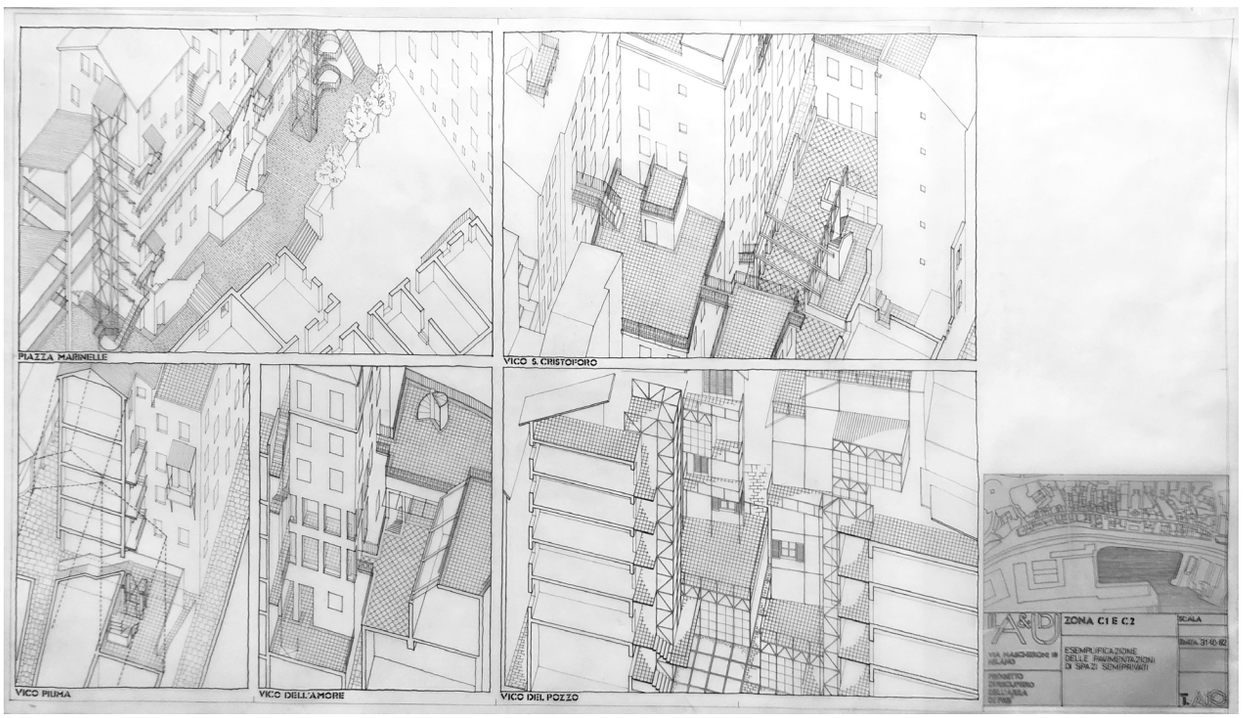


◁ ILA&UD, *Progetto di recupero dell'area di Prè*, 1981-1983.

Esemplificazione delle pavimentazioni di spazi pubblici per le aree di Piazza Marinelle, Piazza del Pozzetto, Piazza dei Truogoli, Piazzetta in Vico San Cristoforo, Via Prè, Via Gramsci, Piazza Sant'Elena, Vico del Pozzo.

Archivio ILA&UD Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

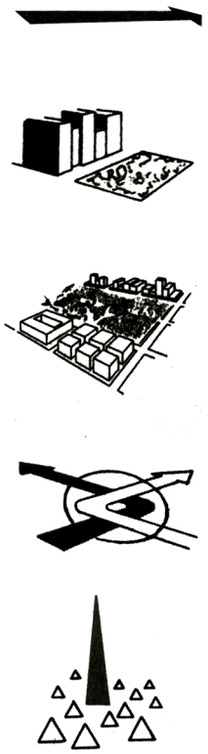
“Townscape” costituisce un manifesto, redatto sulla base dell’analisi grafica di studi e di strategie di progettazione urbana basate su un’idea di “visione seriale” come strumento di analisi delle città.
All’interno del volume, gli elaborati sono affiancati da un’antologia di articoli apparsi su *Architectural Review* tra il 1947 e il 1956, il cui obiettivo era quello di sollecitare il dibattito e promuovere una campagna a favore di una progettazione urbana più umana, al servizio degli individui nei diversi contesti.[19]
I sostenitori di quest’approccio avanzavano infatti critiche alla pianificazione delle *new towns* e all’espansione urbana, la cui crescita incontrollata stava danneggiando la campagna inglese, con effetti negativi sulle città esistenti.[20]
Questo libro si può definire «un seguito della tradizione inglese del Pittoresco, infatti lo stesso Cullen lo chiarisce quando si riferisce alle città come a un paesaggio urbano e al paesaggio urbano come all’arte dell’ambiente, l’arte di collegare e intrecciare le parti per ottenere una scena urbana più attraente, piacevole e soddisfacente per gli abitanti del luogo».[21]
È nella volontà di comprendere in maniera capillare la città e i suoi luoghi e di provare a descrivere e narrare le trasformazioni urbane immaginate per rispondere alle esigenze dei cittadini che si possono riscontrare assonanze e punti di contatto con l’opera di De Carlo che molto probabilmente guardava al lavoro di Cullen.



▷ ILA&UD, *Progetto di recupero dell’area di Prè*, 1981-1983.

Esemplificazione delle pavimentazioni di spazi semiprivati per le aree di Piazza Marinelle, Vico San Cristoforo, Vico Piuma, Vico dell’Amore, Vico del Pozzo.

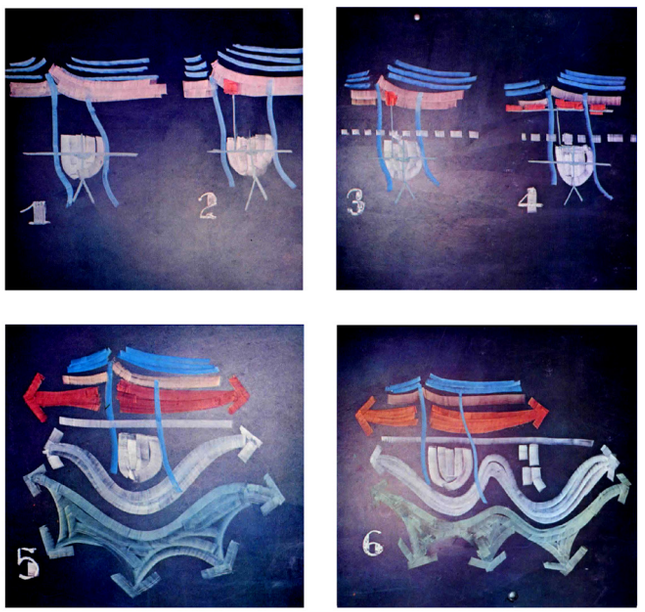
Archivio ILA&UD Biblioteca civica d’arte e architettura Luigi Poletti, Modena.

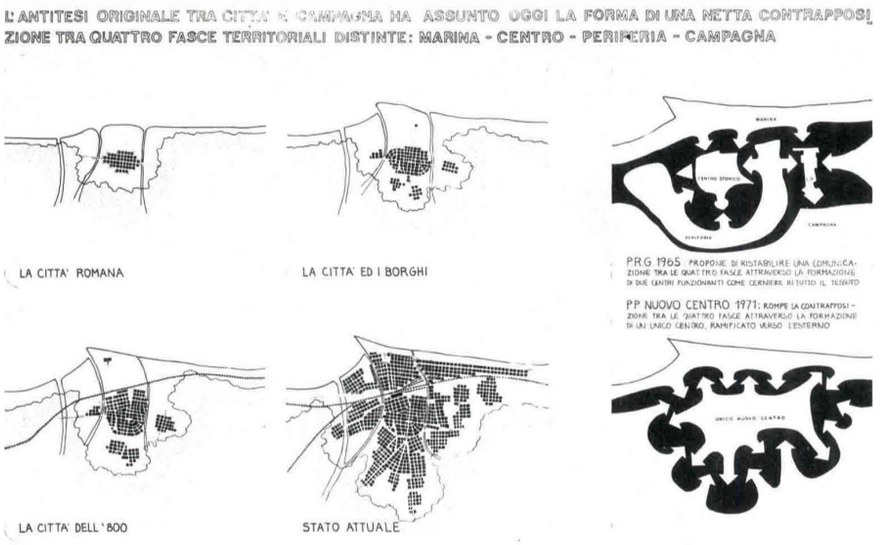


Vuoti urbani e movimento al centro: diagrammi e frecce come traduzione di dialettiche e logiche di fruizione

I molti punti in comune tra le idee di Cullen e quelle di Kevin Lynch[22] sono una testimonianza di un ulteriore scambio di idee e punti di vista rispetto al dibattito sull'espansione delle città nel secondo dopoguerra. Un contesto nel quale si inseriva anche Jane Jacobs le cui critiche alla distruzione derivante dallo *urban renewal*, promosso nei quartieri popolari di New York a partire dagli anni Trenta, furono decisive per frenare diversi progetti di ricostruzione interna di ampie aree della città. I punti in comune con le sue idee e quelle del *Townscape Movement* sono relative alla densità residenziale, al contatto tra le persone, gli spazi affollati, la necessità di evitare la monotonia visiva, l'intensità e la vitalità delle attività, la diversità e la mescolanza degli usi, la complessità organizzativa e altre questioni simili. A differenza di Gordon Cullen e Jane Jacobs, Kevin Lynch ha invece sempre adottato una metodologia di studio delle città nel loro complesso, caratterizzata da un approccio accademico pratico, ma anche teorico, basato su casi studio, indagini pubbliche e interviste.
Lynch ricercava infatti un metodo di comprensione e analisi del modo in cui le persone percepivano la forma fisica della città, il suo carattere, l'atmosfera urbana e il modo in cui era possibile orientarsi e viverla.
L'obiettivo era quello di trovare dei principi che permettessero la descrizione di queste esperienze. Questi principi sarebbero poi risultati utili anche ai progettisti urbani per organizzare e dare una forma visibile, coerente e chiara all'ambiente circostante.[23]

◁ I 5 elementi della città identificati da Kevin Lynch:
1. Sentieri, canali di movimento.
2. Bordi, confini tra due fasi.
3. Distretti, aree che condividono le stesse caratteristiche.
4. Nodi, luoghi di snodo primario che orientano le persone.
5. Punti di riferimento, elementi cospicui esterni, riconoscibili anche senza essere all'interno dello spazio.





▽ De Carlo Giancarlo, *Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini*, 1970-1972. Collaboratori: Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

A sinistra:
la formazione delle quattro fasce in una sequenza di schizzi alla lavagna, di Giancarlo de Carlo.
A destra:
città e campagna diagrammi per la formazione di un unico centro ramificato verso l'esterno.

Immagini tratte da De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, copertina e p.23.

∇ De Carlo Giancarlo, *Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini*, 1970-1972. Collaboratori: Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

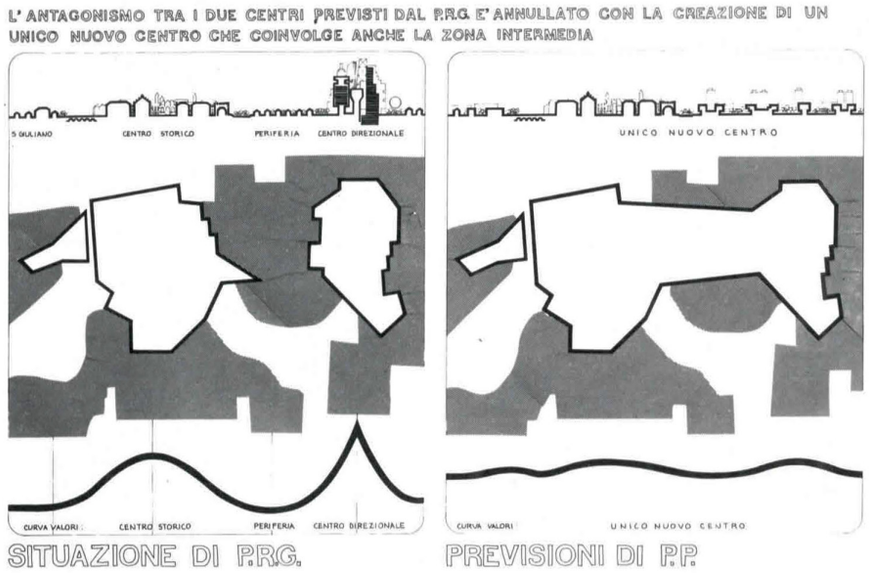
A sinistra: rappresentazioni di studio per un unico centro città.

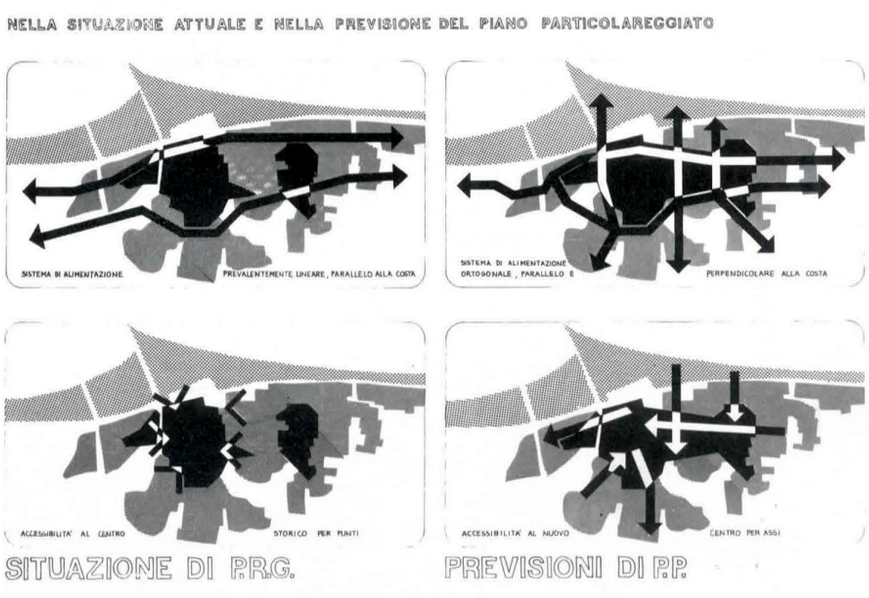
A destra: diagrammi per lo studio dei sistemi di accessibilità

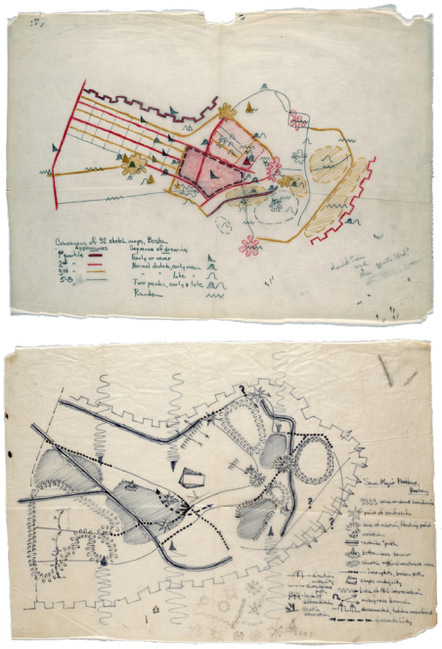
Immagini tratte da De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, copertina e p.23.

L'architettura progettata da De Carlo, in maniera analoga, si interroga sul rapporto tra spazio e utenti, tra artefatto urbano e usi. Tra spazio e abitanti è quindi collocata la figura del progettista, che guida e interpreta le trasformazioni. Dagli schizzi, e dalle numerose tavole e disegni di analisi dei contesti, si può desumere come per De Carlo ogni luogo andasse compreso attraverso l'uso che ogni abitante ne faceva. I movimenti e l'impatto che può avere l'architettura sui modi di vivere viene infatti tradotta da De Carlo attraverso elaborati grafici efficaci dal punto di vista comunicativo e ricchi di contenuti, spesso trattati attraverso una grafica bianco e nera composta da schematizzazioni, frecce, tratteggi e legende derivate appunto dalle contemporanee ricerche, sulla percezione dello spazio urbano, svolte nell'ambito statunitense da Kevin Lynch, ma anche di Robert Venturi e Denise Scott Brawn.[24] Il contesto americano presentava infatti un terreno fertile per questo tipo di ricerche trasversali in quanto, dopo la Seconda guerra mondiale, un buon numero di accademici europei con forti interessi in psicologia emigrarono negli Stati Uniti.[25]
La conseguenza fu che l'analisi della percezione visiva divenne comune in molte discipline, dando origine a testi di grande diffusione.
L'obiettivo principale era quello di contribuire allo sviluppo della nuova disciplina dell'urbanistica, riunendo aspetti non correlati alla pratica professionale dell'architettura, della pianificazione e della progettazione del paesaggio.
Si trattava di una reazione alle teorie di progettazione urbana adottate nei decenni precedenti e successivi alla Seconda guerra mondiale, che erano state applicate con risultati incerti nei piani di ricostruzione di molte città









americane, realizzati sulla base di quello che pochi anni dopo sarebbe stato definito un “funzionalismo ingenuo”[26]. Questo privilegiava gli spostamenti in auto, la suddivisione in zone per usi diversi, la salute e l’igiene, l’economia e altri fattori puramente tecnici.
Lynch poté formare molte delle teorie durante la sua permanenza in Italia, a Venezia, Roma, Pisa, Lucca, Siena, Bologna e soprattutto Firenze come scrive: «To take a single example, Florence is a city of powerful character which has deep hold on the affection of many people [...]. The visual environment becomes an integral piece of its inhabitants’ lives. The city is by no means perfect, even in the limited sense of imageability; nor does all of the city’s visual success lie in this one quality. But there seems to be a simple and automatic pleasure, a feeling of satisfaction, presence, and Tightness, which arises from the mere sight of the city, or the chance to walk through its streets».[27]
Le sue ricerche mostrano infatti un interesse per l’analisi dettagliata del modo di vivere degli abitanti delle città, di come queste persone vivono e utilizzano gli spazi pubblici, di come si spostano da un luogo all’altro, di come si orientano e hanno giovamento dall’ambiente circostante.[28]
Comprendere queste dinamiche per Lynch era necessario affinché il progettista avesse gli strumenti per intervenire e organizzare la città ridisegnando luoghi riconoscibili, sicuri e con una precisa identità: «We are continuously engaged

△ Kevin Lynch, Mappa di Boston, 1959, Archivio MIT.

Nella pagina precedente 4 pubblicazioni di Kevin Lynch successive a *The Image of the City*:

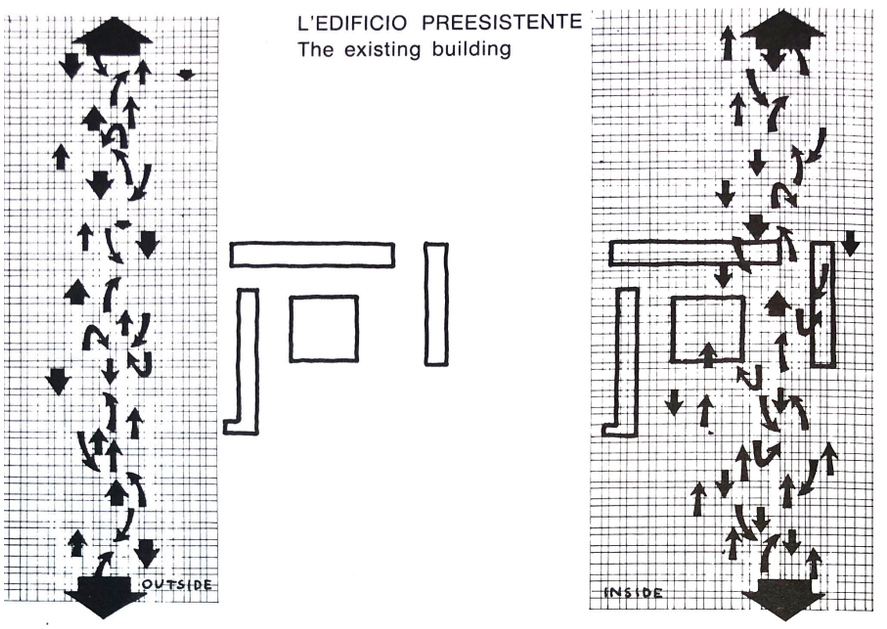
Site Planning, 1962;

What Time Is The Place?, 1972;

Managing the Sense of a Region, 1976;

A Theory of a Good City Form, 1981.





◁ Copertina di De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria.* Cluva, Venezia, 1965.

▷ De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria a Dublino.* Collaboratori: Armando Barp, Jonathan Greig.

Disegni per lo studio delle logiche di fruizione e di attraversamento dell’edificio esistente.

Estratti da: De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria. Proposal for a university structure*, Cluva, Venezia, 1965.

A pagina 161 le copertine di:

LYNCH Kevin, *Site Planning*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press,1962;

LYNCH Kevin, *What Time Is The Place?*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1972;

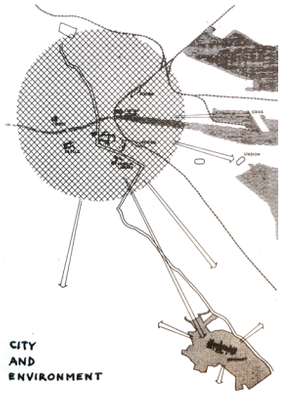
LYNCH Kevin, *Managing the Sense of a Region*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1976;

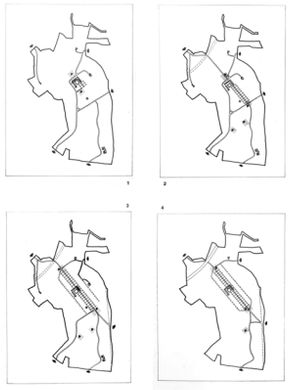
LYNCH Kevin, *A Theory of a Good City Form*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1981.

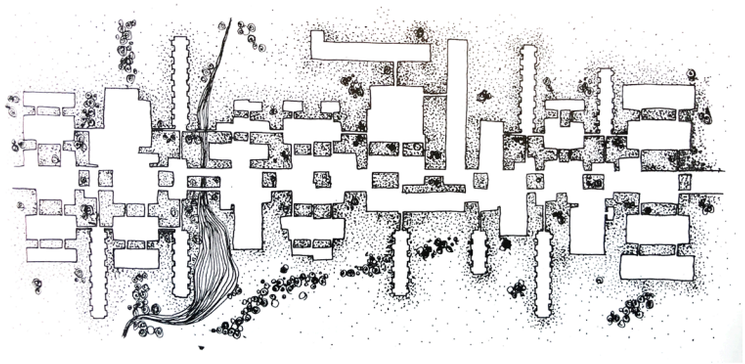
▷ DE CARLO Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria a Dublino.* Collaboratori: Armando Barp, Jonathan Greig.

Disegni per lo studio dell'ambiente e l'inserimento degli spazi universitari. Diagrammi per la sistematizzazione dello spazio, della attività, del traffico e la combinazione dei sistemi.

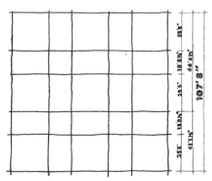
Estratti da:
DE CARLO Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria. Proposal for a university structure*, Cluva, Venezia, 1965.

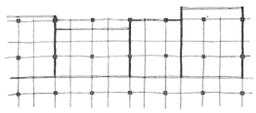




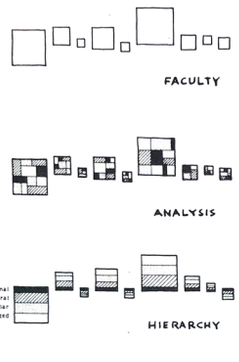


SISTEMATIZZAZIONE DELLO SPAZIO
Space systematisation

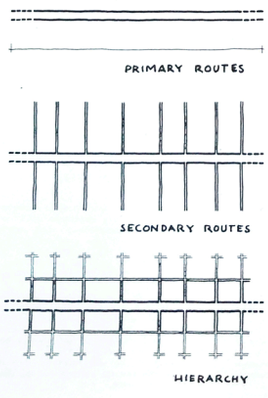




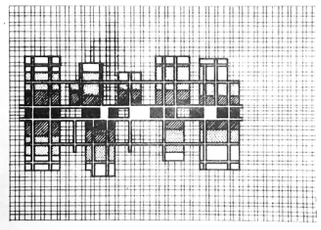
SISTEMATIZZAZIONE DELLE ATTIVITA'
Functional systematization

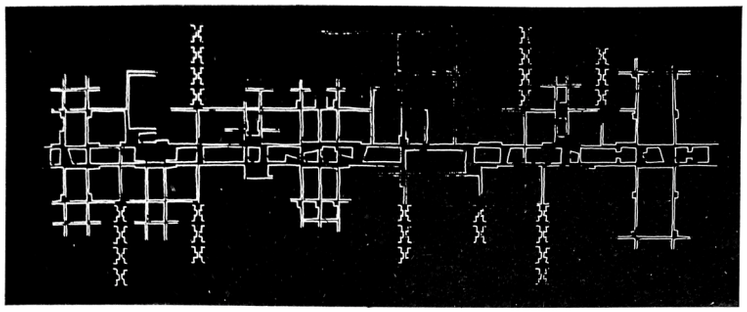


SISTEMATIZZAZIONE DEL TRAFFICO
Circulation systematization

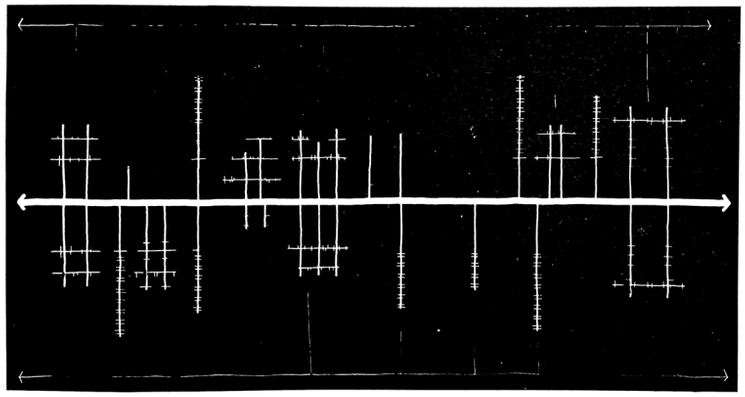


COMBINAZIONE DEI SISTEMI
Combination of systems

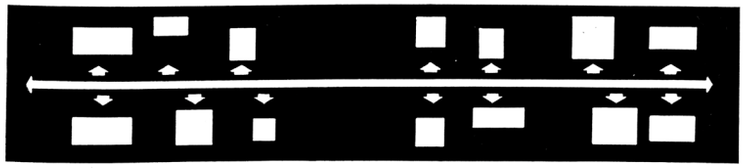




STRADE PEDONALI - Pedestrian routes

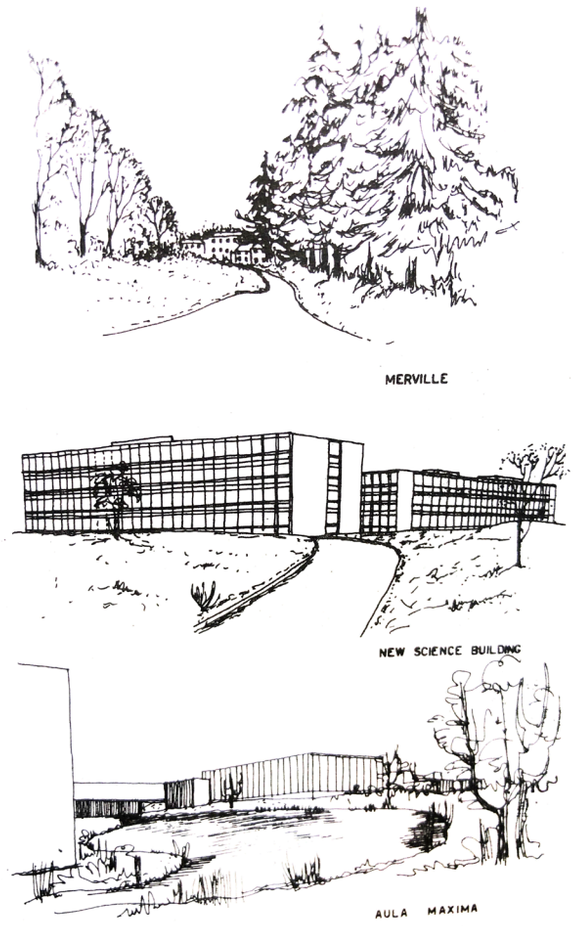


LINEE DEGLI IMPIANTI - Lines of services



DISTRIBUZIONE MERCI - Servicing

in the attempt to organize our surroundings, to structure and identify them. Various environments are more or less amenable to such treatment. When reshaping cities it should be possible to give them a form which facilitates these organizing efforts rather than frustrates them».[29]
Le tavole per Urbino, ma anche quelle per Parma e Rimini dimostrano come De Carlo abbia declinato e rielaborato, nel contesto storico italiano, gli strumenti di quell'esperienza e come essi possano favorire non solo un metodo di analisi della città, ma riescano, grazie al potenziale rappresentativo, ad esprimere e comunicare anche una prefigurazione strategica di intervento futuro nei vari contesti.
Il modo di comprendere la città ereditato dalle esperienze americane, unita a una capacità di sintesi dei temi e dei problemi straordinaria si traduceva in una esposizione estremamente chiara attraverso diagrammi che spesso venivano realizzati con il gesso alla lavagna.
Come rivela un recente filone di ricerca[30], lo si può notare nel progetto di concorso per l'Università di Dublino, dove l'intento era quello di garantire «la sollecitazione ai contatti sociali a tutti i livelli, entro un ambiente intrinsecamente formativo, in stretto rapporto con la città»[31] e dove, andando oltre la rappresentazione schematica, i disegni per l'organizzazione delle singole parti della facoltà e delle relazioni assumono le sembianze di diagrammi.
A Dublino infatti, l'articolazione settoriale dei singoli sistemi e la modularità dell'impianto planimetrico aveva il compito di assicurare una flessibilità che potesse permettere futuri ampliamenti e potenziali riorganizzazioni delle attività educative e di formazione, come lo stesso De Carlo descrive: «La griglia diventa supporto flessibile, destinato ad accogliere i movimenti all'interno dell'università e a garantire l'osmosi e lo scambio tra i suoi differenti ambienti e tra questi e la città.
L'asse centrale riservato agli spostamenti pedonali, in particolare, diventa lo spazio comune dove alla percezione si susseguono spazi che, pur generati da uno stesso principio, mantengono una chiara identità nel sistema complessivo».[32] Movimento e flessibilità diventano così due cardini su cui impostare l'intero progetto.
Offrire la possibilità perché lo spazio possa «essere abitato invece che percorso» diventa essenziale per garantire «le condizioni potenziali per un uso attivo dello spazio pubblico urbano da parte degli utenti», delegando ai fruitori dell'architettura e degli spazi aperti ad essa connessi l'opportunità di dare luogo a nuove relazioni umane, creando «le condizioni e i margini per un uso realmente pubblico e collettivo dello spazio destinato a questo scopo».[33]
Ponendo il movimento al centro, riconoscendogli un fondamentale ruolo di supporto alle relazioni legate agli usi generati dalla riorganizzazione dei servizi, De Carlo sembra quindi esortare ad un lavoro sui vuoti, sulle superfici aperte nel quale gli abitanti e i fruitori delle architetture e degli spazi pubblici avrebbero avuto l'opportunità di muoversi e usare la città secondo logiche indipendenti e non prestabilite.



◁ De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria a Dublino.* Collaboratori: Armando Barp, Jonathan Greig.

Disegni prospettici per l'inserimento ambientale.

Estratti da: De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria. Proposal for a university structure*, Cluva, Venezia, 1965.

[1] Il complesso fu realizzato tra il 1980 e il 1987 a Mazzorbo, un'isola della laguna veneta a circa dieci chilometri da Venezia, collegata da un ponte pedonale all'isola di Burano. Il progetto si inserisce all'interno del piano PEEP Burano - Mazzorbo che aveva la finalità di ripopolare l'isola attraverso nuove zone di residenza, nuovi servizi ed aree verdi attrezzate. Per maggiori approfondimenti si veda De Carlo Giancarlo, Occhialini Etra Connie (a cura di), *Tra acqua e aria. Un progetto per l'isola di Mazzorbo nella laguna veneta*, SAGEP Libri & Comunicazione, Genova, 1989.
[2] Ivi pp.7-9.
[3] Fuligna Tiziana, *Giancarlo De Carlo e il teatro*, tesi di Laurea in storia dell'arte contemporanea, Università di Urbino, 1997, p.133.
[4] De Carlo Giancarlo, *ILA&UD: A Project for Genova*, in "ILA&UD", YearBook. Multiplicity of Language vs. Eclecticism, Sansoni Editore, 1982, pp.4-15 e De Carlo Giancarlo, *Il retroterra del progetto*, in "Spazio e Società", 29, marzo 1985.
[5] Per il progetto di Piazzale della Pace si veda Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.13-39.
[6] De Carlo Giancarlo, *La città e il porto*, Marietti, Genova, 1992, pp.39-40.
[7] Rebecchini Marcello, *Architetti italiani 1930-1990: Giovanni Michelucci, Adalberto Libera, Mario Ridolfi, Ignazio Gardella, Giancarlo De Carlo, Carlo Aymonino, Aldo Rossi*, Officina, Roma, 2002, pp.137-178.
[8] De Carlo Giancarlo, *Rimini: scritti vari da classificare*, Università Iuav di Venezia, Archivio Progetti, 1964, Fondo Giancarlo De Carlo-Atti/056.
[9] De Carlo Giancarlo, *Progetti nelle città del mondo*, in "Rassegna di Architettura e Urbanistica", n°88, 1996, p.85.
[10] Ibidem.
[11] De Carlo Giancarlo, *Le ragioni dell'architettura*, Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), Electa, Milano, 2005.
[12] De Carlo Giancarlo, *Tra il piano del 1964 e il piano del 1994*, in "Urbanistica", n°102, 1994, p.39.
[13] De Carlo Giancarlo, *Chiusura del 16° Corso Residenziale dell'ILA&UD*, Urbino, agosto-settembre 2001, in Mioni Angela, Occhialini Etra Connie (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti*, Electa, Milano, 1995.
[14] De Carlo Giancarlo, *Brevi accenni ai problemi della forma nell'organizzazione del territorio*, 1965, Iuav-AP, GDC-Scritti/060, cit. p.3.
[15] De Carlo Giancarlo, *Paesaggio con figure*, intervista di Francesco Karrer, 1988, pp.31-32.
[16] Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1960.
[17] Cullen Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, Londra, 1961.
[18] Jacobs Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.
[19] Su questi temi si vedano gli articoli che promuovevano il Townscape Movement: De Wolfe Ivor, *Townscape*, in "The Architectural Review", vol.106, n°636, 1949, pp.355-362 e Cullen Gordon, *Townscape Casebook*, in "The Architectural Review", vol.106, n°636, 1949, pp.363-374.
[20] Queste idee presero forma in due numeri monografici di Architectural Review, intitolati Outrage (1955) e Counter-Attack (1956).
[21] Serrano Carlos Montes, *A City with a Sense. Back to Kevin Lynch's The Image of the City*, in "Diségno", n°5, 2019, pp.209-216.
[22] *The Image of the City*, op. cit.
[23] Oltre a *The Image of the City* furono pubblicati: Lynch Kevin, *Site Planning*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press,1962; Lynch Kevin, *What Time Is The Place?*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1972; Lynch Kevin, *Managing the Sense of a Region*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1976; Lynch Kevin, *A Theory of a Good City Form*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1981.
[24] Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour Steven, *Learing from Las Vegas*, MIT Press, 1977.
[25] *A City with a Sense. Back to Kevin Lynch's The Image of the City*, op.cit.
[26] L'espressione utilizzata da Aldo Rossi in *L'architettura della città*, Marsilio, Padova, 1966.
[27] *The Image of the City* op. cit., p.92.
[28] Lynch Kevin, *City Sense and City Design: Writing and Projects of Kevin Lynch*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1990.
[29] *The Image of the City* op. cit., p.92.
[30] Basso Sara, *Struttura e forma urbana nei progetti di Giancarlo De Carlo. Appunti da un percorso di ricerca*, in "Territorio", n°92, Franco Angeli, Milano, 2020.
[31] De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria. Proposal for a university structure*, Cluva, Venezia, 1965.
[32] De Carlo Giancarlo, *Dattiloscritto relativo al progetto di concorso per l'Università di Dublino*, Iuav-AP, GDC-Scritti/069, p.8.
[33] De Carlo Giancarlo, *Rimini: scritti vari su fogli dattiloscritti intitolati "Movimenti"*, p.8-9, 1964. Iuav-AP, GDC-Atti/056.

L’architettura per la società

L’interesse di De Carlo per il dialogo: alcune premesse

Nei numerosi progetti dove De Carlo ha attivato processi di condivisione delle scelte si possono riscontrare forme di partecipazione dal basso fatte di programmi, mostre e dibattiti con i cittadini e altre dall’alto che comprendono il coinvolgimento diretto di enti, amministratori pubblici e categorie culturali.

La comprensione del concetto di partecipazione nel pensiero di Giancarlo De Carlo ruota intorno ad alcuni suoi scritti pubblicati negli anni Settanta sulla rivista Parametro parallelamente alla redazione del progetto per il Villaggio Matteotti (1969-1976) e del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini (1965-1972): “Il pubblico dell’architettura”[1] (1970), “Architettura tra individualità e sistemi” (1975), “Altri appunti sulla partecipazione” (1976) e altri testi redatti successivamente come “Dalla partecipazione al consenso: dall’urbanistica al sociale” (1978), “L’architetto e il potere” (1989), “La progettazione partecipata” (2002).

Una prima figura di riferimento per la formazione di De Carlo è rappresentata da Giuseppe Pagano e dalla sua ricerca del valore estetico della funzionalità dell’architettura rurale.[2]

Con lo scopo di orientare lo sguardo dei progettisti, spesso attenti solo all’aspetto formale dell’architettura, verso questioni pratiche, Pagano propone una riflessione sui contenuti dell’architettura rurale che verrà esposta nella mostra “Architettura rurale” alla VI Triennale di Milano del 1936.

Giancarlo De Carlo successivamente, in occasione della IX Triennale di Milano del 1951, curata insieme a Enzo Cerutti e Giuseppe Samonà, riprenderà i contenuti della mostra sull’architettura spontanea di Pagano ampliando l’indagine dal singolo edificio all’intero ambiente costruito, sostenendo la necessità di «trovare nuovi modi per ricostruire un ambiente che agisca sugli uomini come veicolo di vita».[3]

Inoltre, a differenza di molti altri architetti italiani che hanno operato nel secondo Novecento, Giancarlo De Carlo è stato molto partecipe al dibattito









△ Da sinistra a destra:

Il manifesto della *VI Triennale di Milano. Comunità e Continuità*, 1936. Al suo interno la mostra *Architettura rurale* di Pagano. Archivio Fondazione La Triennale, Milano.

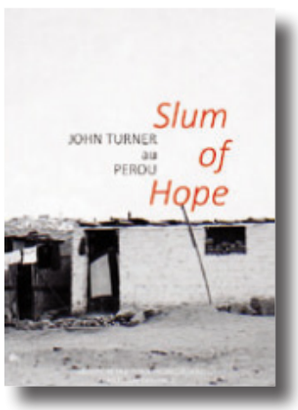
La copertina di, Pagano Giuseppe, Daniel Guarniero, *Architettura rurale italiana,* Hoepli, Milano, 1936.

Il manifesto della *IX Triennale di Milano, Merce e Standard*, 1951. Archivio Fondazione La Triennale, Milano.

Pannelli fotografici nella sezione Architettura spontanea curata da Cerutti, De Carlo, Samonà, 1951.

▷ Le copertine di alcune pubblicazioni di John Turner. Estratto da Lotus n°163, 2017.

ed alle esperienze internazionali che avevano un rapporto diretto con il suo lavoro, a cominciare dalle vicende legate alla sua partecipazione ai CIAM fino agli incarichi presso il *MIT-Massachusetts Institute of Technology*.
In queste occasioni ebbe l'opportunità di conoscere John Habraken, Kevin Lynch, Morris Lewis e successivamente Julian Beinart. Da quell'ambiente infatti sono nati i principi della progettazione partecipata e i metodi della lettura e del dialogo con il contesto su cui poi De Carlo lavorò per arricchirli, modificarli, reinventarli.
Un'altra componente importante che ha influito sulla formazione di Giancarlo De Carlo è l'ambiente culturale del *Team X* che ha favorito l'approfondimento e un attenzione specifica per l'architettura partecipata.
Da questo punto di vista è indubbio il ruolo che hanno avuto a riguardo, sia pure in modi diversi, Aldo Van Eyck e Herman Hertzberger, oltre a figure esterne al gruppo come Tunney Lee e John Turner attraverso le esperienze a Boston e in Cina del primo, in Africa e America Latina del secondo.
Per Tunney Lee l'architettura non era un'espressione di talento personale, ma piuttosto uno sforzo collaborativo e con le sue ricerche promosse una filosofia educativa incentrata su un'attenzione di base per la qualità della vita delle persone e il rispetto per tutti coloro che sono coinvolti nella pianificazione e nella creazione di edifici. Egli sosteneva infatti che tutte le persone dovessero essere coinvolte nel prendere decisioni sul loro spazio e sulla loro architettura impiegando il processo di progettazione come uno strumento utile all'interesse della realizzazione dei cittadini.
John Turner apparteneva, con Colin Ward, a quel gruppo internazionale di architetti anarchici che si interrogava sui ruoli decisionali in materia di edilizia e urbanistica". Ha lavorato in Perù in diversi periodi sviluppando molte delle sue idee sull'*aided self-help housing* sulla base delle esperienze peruviane, strette tra il controllo del territorio da parte di un'oligarchia urbana e gli *indios* dei *barrios clandestinos* di Lima, le *barriadas*.













Fatte queste premesse l'interesse di Giancarlo De Carlo per il dialogo con i cittadini come strumento utile all'architetto per comunicare le intenzioni del progetto e mettere a fuoco esigenze e bisogni, è rintracciabile già a partire dal 1954, nella *Mostra dell'Urbanistica* all'interno della *X Triennale di Milano*.
La Mostra era curata da Giancarlo De Carlo, Carlo Doglio e Ludovico Quaroni ed era organizzata come un sistema multimediale di pannelli fotografici, didascalie, scritte di grande formato e tre cortometraggi.[4] Si articolava in più sezioni, la prima dedicata allo "spazio in cui si vive"[5] la seconda dedicata a "spazio e società"[6], la terza era formata dai tre cortometraggi dal titolo "cronache dell'urbanistica italiana"[7], "la città degli uomini"[8], "una lezione d'urbanistica"[9].
I cortometraggi criticavano la città del tempo denunciando «l'inconsistenza di un modo di fare architettura e urbanistica»[10] e le derive possibili causate da una gestione di amministratori e tecnici il cui l'interesse era molto lontano dal cittadino. Contemporaneamente però affermavano che la città era l'unico luogo dove l'uomo avrebbe potuto esprimersi esortandolo ad agire in prima persona con una chiosa finale: «Va nella tua città, uomo, e collabora con chi vuol renderla più simile a te».La mostra racconta quindi l'urbanistica attraverso le arti visive e De Carlo sottolinea, nel pannello introduttivo, la necessità di non usare un linguaggio tecnico per raccontare il progetto, ma di coinvolgere e mettere al centro del ragionamento l'individuo, non solo come destinatario finale, ma anche come collaboratore. Questo concetto, chiaro riferimento alle lezioni di Geddes e Mumford,[11] sarà riportato anche nelle ragioni della mostra: «Questa è la mostra dell'urbanistica. Non vi porteremo davanti a plastici, disegni, grafici, materiale tecnico. Perché sappiamo che non avreste voglia di guardarli. Sappiamo che ancora una volta pensereste che l'urbanistica è affare nostro, di tecnici. Invece l'urbanistica è soprattutto affare vostro. Con questa mostra proveremo a dirvi che cosa intendiamo noi quando diciamo Urbanistica. Ma cercheremo di farvi pensare a quello che potreste dire voi stessi quando sentirete dire Urbanistica. Vorremo persuadervi che anche questa volta avete grande diritto di portare il contributo della vostra opinione e della vostra azione. Siete voi i protagonisti di tutti i fatti che l'Urbanistica investe con la sua azione».[12]
La vicenda della *Mostra dell'Urbanistica* della *X Triennale* è un primo esempio delle intenzioni di elaborazione di una serie di principi e pratiche volte a promuovere



△ Da sinista a destra *X Triennale di Milano. Prefabbricazione e Industrial Design*, 1954:

1. Manifesto Ciuti Enrico, Del Corno Marco, *Manifesto.*

2. De Carlo Giancarlo Mostra dell'urbanistica. Fotografia Ancillotti.

3. Treccani Ernesto Mostra dell'urbanistica. Fotografia Ancillotti.

4-5. Preparazione del cortometraggio "*una lezione di urbanistica*" regia di Gerardo Guerrieri.

6. *Cinemerascopio* Mostra dell'urbanistica. Archivio Fondazione La Triennale, Milano.

▽ Copertina di Spazio e Società, n°90, aprile-giugno 2000. All'interno della rivista sono contenute alcune riflessioni sulla partecipazione in De Carlo Giancarlo, *Vaghi pensieri di fine secolo*, pp. 10-11.

un coinvolgimento dal basso di cittadini e altri attori che successivamente ha trovato ulteriore terreno di sperimentazione in occasione dell'Expo di Osaka del 1970[13], dedicata al *Movimento Metabolista giapponese*[14]. De Carlo propone, all'interno del Padiglione italiano, un'installazione temporanea interattiva che sembra oggi fortemente attuale, denominata *Participation City*[15], dove viene mostrato come il controllo delle città future potesse diventare interattivo e alla portata di tutti i cittadini. Queste riflessioni e le ricerche per una integrazione della partecipazione negli strumenti dell'architetto si tradussero negli anni, in modo più o meno riuscito in numerosi progetti e trovarono stesura nel 1972 quando il *Royal Australian Institute of Architects pubblica An Architecture of Participation*[16]. Questo documento, esito di una conferenza presso l'omonima istituzione può essere considerato un primo manifesto dell'idea di architettura partecipata di De Carlo, dove sono riportate riflessioni sugli incarichi sviluppati e sul ruolo dell'architetto rispetto alle dinamiche di interpretazione del progetto basate sul dialogo con gli utenti. Un dialogo che vede l'architetto in un ruolo di intermediario tra i bisogni provenienti dal basso e le esigenze dettate dall'alto, sempre presente nel processo partecipativo della progettazione, all'impostazione, alla definizione, alla redazione e infine alla valutazione dell'opera. Per De Carlo infatti «un'operazione di architettura passa per tre momenti: la definizione del problema, l'elaborazione della soluzione, la valutazione dei risultati. Il momento della definizione del problema è parte del progetto nel senso che gli obiettivi dell'operazione e le risorse che all'operazione sono destinate diventano argomento di discussione con i futuri utenti. [...] Il momento dell'elaborazione della soluzione non tende più a un prodotto unico e finito, ma a una sequenza di ipotesi che continuano ad affinarsi passando attraverso le critiche e i contributi creativi degli utenti. [...] La verifica dei risultati è riferita al modo in cui il prodotto è utilizzato e il giudizio è più o meno positivo a seconda che le esigenze degli utenti siano più o meno soddisfatte».[17]
De Carlo rifiuta i processi meccanici e automatici del tempo secondo i quali era sufficiente interrogare la gente e trascrivere le risposte in progetti privi di contenuto, proponendo al contrario una partecipazione fatta di dialogo, scambi di punti di vista e letture della vita quotidiana e dello spazio della città e del territorio. Un processo «di grande impegno e fatica, sempre diverso e il più delle volte lungo e eventualmente senza fine» che «impone di superare diffidenze reciproche, riconoscere conflitti e posizioni antagoniste. De Carlo riconosce anche la difficoltà nel rinchiudere un processo partecipato entro rigide metodologie schematiche definendolo «un fenomeno non programmabile, né sistematizzatile in una serie di canoni»[18], evidenziando come «man mano che lo scambio si intensifica […] l'interazione diventa sempre più stimolante e i suoi esiti non sono più prevedibili, perché dipendono dagli interlocutori, che sono sempre diversi e perciò rendono unico il processo-progetto a cui partecipano. Per questo non esistono ricette per la partecipazione. Se cambiano i partecipanti e le ragioni per cui si sono incontrati, cambia la partecipazione: bisogna inventarla e esperirla ogni volta da capo».[19]



△ De Carlo Giancarlo Installazione *Participation City*. De Carlo immagina che il controllo della città futura debba essere dal basso verso l'alto piuttosto che dall'alto verso il basso: la sua installazione interattiva permette ai visitatori di tirare le leve per ruotare le immagini sul muro, creando nuove composizioni di colori e forme.

Fotografia tratta da Koolhaas Rem, Obrist Hans Ulrich, *Project Japan Metabolism Talks*, Taschen, Colonia, 2011, p.519.



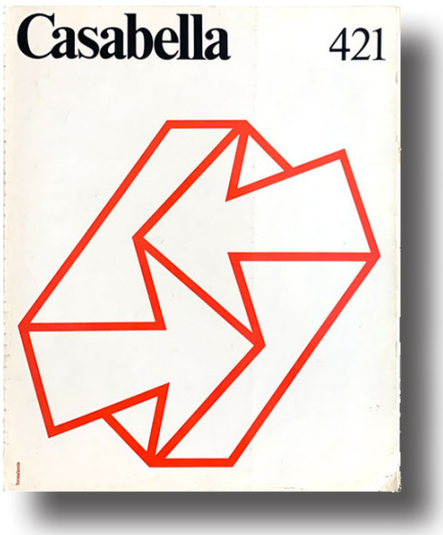
▽ Fronte e retro del volume Richards James Maude, Blake Peter, De Carlo Giancarlo, *L'architettura degli anni Settanta. I "papers" di Melbourne sul futuro dell'architettura e dell'urbanistica*, Il Saggiatore, Milano, 1973.

Inclusione dal basso: mostre, modelli, interviste

Ai Comuni ed ai privati che affidano a De Carlo l'incarico di definire un piano urbanistico o un progetto urbano egli pone, nella maggior parte dei casi, come condizione imprescindibile la garanzia che sarà coinvolta la popolazione interessata. Per De Carlo infatti la partecipazione non è semplicemente una metodologia di acquisizione, finalizzata ad immagazzinare informazioni e dati utili alla progettazione, ma diventa invece strumento d'interpretazione delle vere necessità sociali che possono arricchire il progetto. Egli afferma infatti che le città «sono sempre il prodotto delle gente che le abita, sono il prodotto di stratificazioni infinite»[20] individuando nei cittadini i veri committenti dei suoi progetti considerandoli quindi protagonisti «nella costituzione dell'evento urbano o dell'evento architettonico»[21]. Analizzando alcuni dei progetti dove i processi di condivisione con la cittadinanza hanno avuto un ruolo di rilievo come nel caso del Villaggio Matteotti a Terni[22] e nel percorso per la stesura del Piano del Nuovo Centro di Rimini[23], ma anche in vicende meno note come il Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa[24], l'intervento per l'edificio multifunzionale nel quartiere Spine Bianche di Matera e il Progetto Guida per l'area de Le Piagge a Firenze[25] emerge l'importanza di una discussione pubblica sulla base di una proposta chiara, comprensibile a tutti e orientata, da declinare partendo dal basso, dai cittadini. Questo presupposto sarà rimarcato da De Carlo che sottolineerà come «per uscire dalla sterile situazione di isolamento in cui si trova l'architettura, è importante che la gente partecipi ai processi di trasformazione delle città e dei territori ma è anche importante che la cultura architettonica si interroghi su come rendere l'architettura intrinsecamente partecipabile; o, in altre parole, come cambiare le concezioni, i metodi e gli strumenti dell'architettura perché diventi limpida, comprensibile, assimilabile: e cioè flessibile, adattabile, significante in ogni sfaccettatura».[26]

◁ De Carlo Giancarlo, *Nuovo Villaggio Matteotti* nella fotografia di Gabriele Basilico pubblicata a doppia pagina su "Casabella", n°421, 1977.

▷ De Carlo Giancarlo, *Nuovo Villaggio Matteotti*, Modello smontabile di una tipologia, scala 1:50. Seconda mostra alla Galleria Poliantea, Terni 1973. Università Iuav di Venezia, Archivio Progetti, fondo Giancarlo De Carlo.





Nelle pagine seguenti il modello di alcune tipologie di alloggi per il Villaggio Matteotti a Terni e immagini della seconda mostra in cui viene esposto il progetto alla Galleria Poliantea. Terni, 1973. Fotografie Studio Giancarlo De Carlo estratte da Marini Sara (a cura di), L'architettura della partecipazione, Quodlibet, Macerata, 2015.

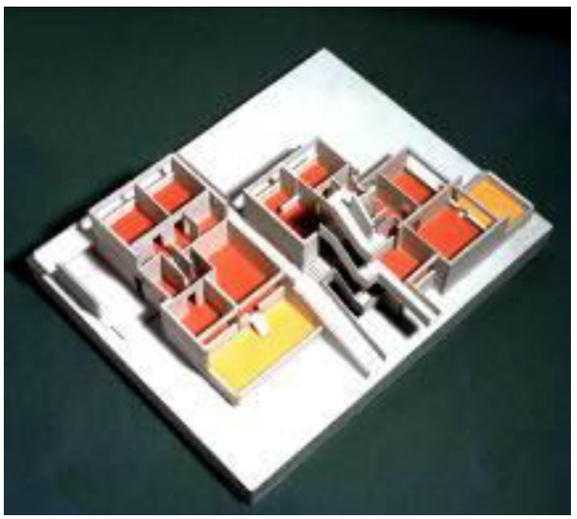
Nei progetti analizzati, quest'atteggiamento si traduce in una costante ed infinita ricerca di tutte le possibili modalità e mezzi per rappresentare, comunicare e rendere comprensibili ai cittadini i contenuti e le scelte del piano urbanistico. Piani, progetti, disegni, carte, modelli urbani, maquette architettoniche a varie scale, diapositive, filmati, schizzi alla lavagna e mostre sono gli strumenti con i quali De Carlo intende dare vita ad un proficuo dialogo e scambio di opinioni con la cittadinanza e i futuri utenti delle sue architetture, ai quale aggiunge le sue capacità oratorie e di coinvolgimento.

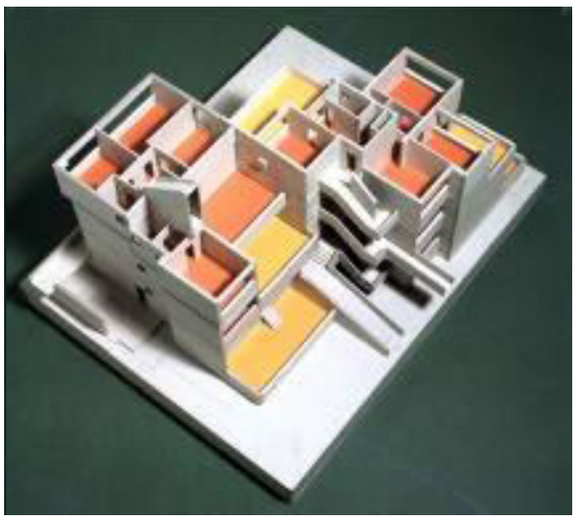
Il risultato più concreto si ebbe a Terni negli anni Settanta, in occasione della realizzazione di un complesso residenziale nella periferia per i dipendenti delle locali acciaierie, il Villaggio Matteotti.[27]

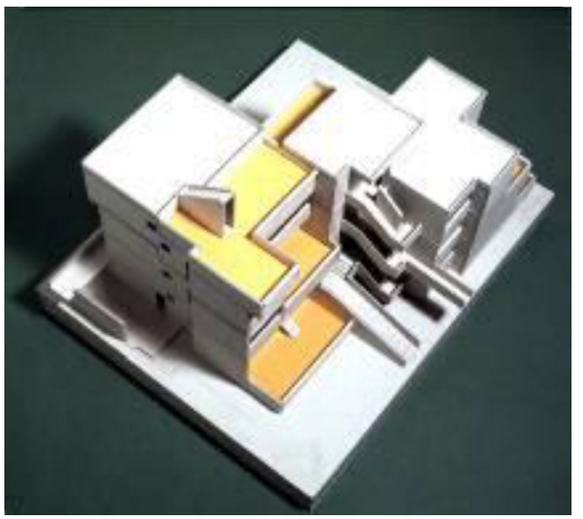
Alla fase progettuale, De Carlo affiancò un processo di partecipazione[28] con l'obiettivo di allargare la sua conoscenza alle esigenze dei futuri utenti, attraverso un dibattito che mirava a rendere informati gli utenti a cui si rivolgeva. De Carlo infatti, in quegli anni «cercava di definire nuovi strumenti concettuali ed operativi per l'architetto e l'urbanista che consentissero una progettazione più consapevole ed attenta ai reali bisogni dei cittadini».[29]

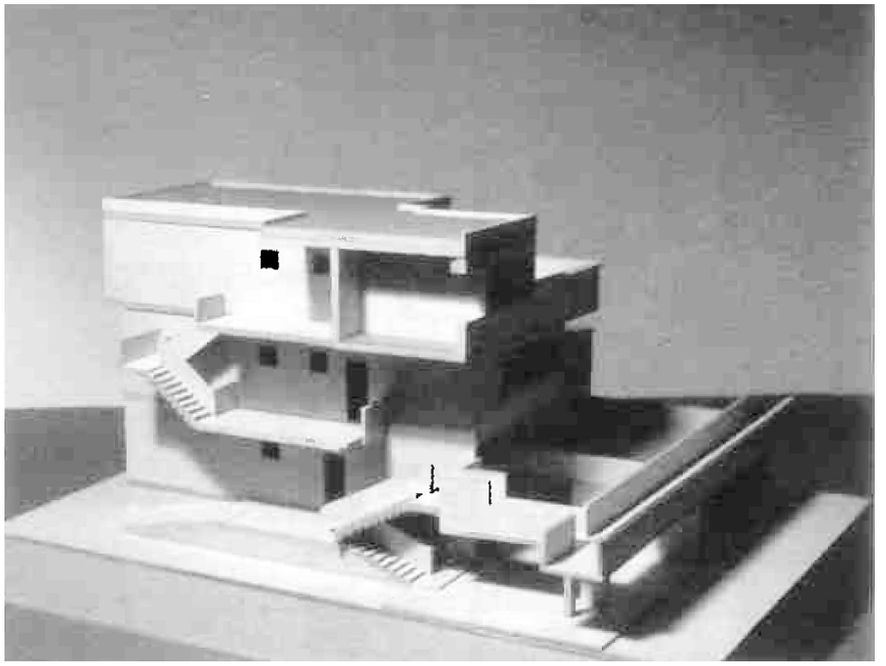
L'operazione progettuale fu quindi accompagnata da una serie di ricerche e interventi interdisciplinari condotti dall'architetto Cesare De Seta e dal sociologo Domenico De Masi, che coinvolsero sindacati, amministrazione comunale e futuri abitanti.

Il processo di partecipazione, non conoscendo i destinatari dei nuovi alloggi che si sarebbero definiti in seguito, fu inizialmente rivolto a tutti gli operai che necessitavano di una casa (circa 1.800). In questa fase, su base statistica, furono raccolte informazioni socioeconomiche per avanzare ipotesi progettuali preliminari. Dopo questa prima fase furono organizzati dieci incontri durante i quali venne intervistato tramite un questionario, un campione rappresentativo























di 100 persone, allo scopo di conoscere le esigenze dei futuri abitanti del quartiere e per verificare il grado di consenso verso i criteri progettuali. Questa prima serie di interviste non portò i risultati sperati perché gli intervistati non avevano una preparazione necessaria ad affrontare il tema come ricorda De Masi: «Facemmo questa indagine, ascoltammo un campione rappresentativo di lavoratori ai quali chiedemmo: si deve fare la casa per voi, come la volete? Il tipo di casa che venne fuori da queste interviste fu sconfortante perché i lavoratori chiedevano una casa molto simile a quella che avevano già, ma un po' più ricca. Tutto sommato chiedevano la casa del medico condotto, dell'avvocato di Terni. Questo era tutto».[30] La cultura architettonica degli intervistati apparve quindi condizionata da modelli presenti nella tradizione locale. Per questo motivo si ritenne opportuno organizzare una mostra[31] seguita da un ciclo di dibattiti. In mostra erano esposti, tramite fotografie e disegni, sette progetti internazionali di complessi abitativi come modelli di riferimento[32], mentre il dibattito[33] che ne seguì durò due mesi e convolse circa 3000 persone tra operai, tecnici, famiglie, cittadini interessati. Il processo partecipativo iniziò così a dare risultati perché sul tavolo delle discussioni per la prima volta era stato messo lo spazio, le sue possibili articolazioni, le sue logiche.

L'esito dei dibattiti che seguirono alla mostra aiutò a formulare un progetto sulle esigenze degli utenti che De Carlo tradusse in 45 diversi tipi formali di alloggio e ulteriori diversificazioni per permettere la personalizzazione degli appartamenti.[34]

Tra i risultati più riusciti di questo progetto-processo e del dibattito composto da uno scambio di opinioni tra progettista e futuri utenti si possono ricordare i giardini in quota, frutto del desiderio delle persone ascoltate di avere un spazio verde.Successivamente gli assegnatari poterono partecipare ad una seconda mostra dove ebbero la possibilità di approfondire il progetto, facendo







◁ Copertina e interno a p.12 di Terni, n°10, 1970. La rivista delle acciaierie ternane ripercorre tutte le tappe della vicenda legate alla costruzione del nuovo quartiere, compresa una descrizione delle fasi del processo di coinvolgimento degli utenti.
Estratti da Franchini Alberto, *Il villaggio Matteotti a Terni. Giancarlo De Carlo e l'abitare collettivo*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2020, p.60.

▷ De Carlo Giancarlo, *Nuovo Villaggio Matteotti*, Pannello espositivo presentato al termine del processo partecipato. Università Iuav di Venezia, Archivio Progetti, fondo Giancarlo De Carlo.

ricorso a disegni e maquette scomponibili per comprendere ed effettuare consapevolmente la scelta dell'abitazione che, grazie ad un efficiente processo di partecipazione «sarà sempre meno la rappresentazione di chi la progetta e sempre più la rappresentazione di chi la usa».[35]

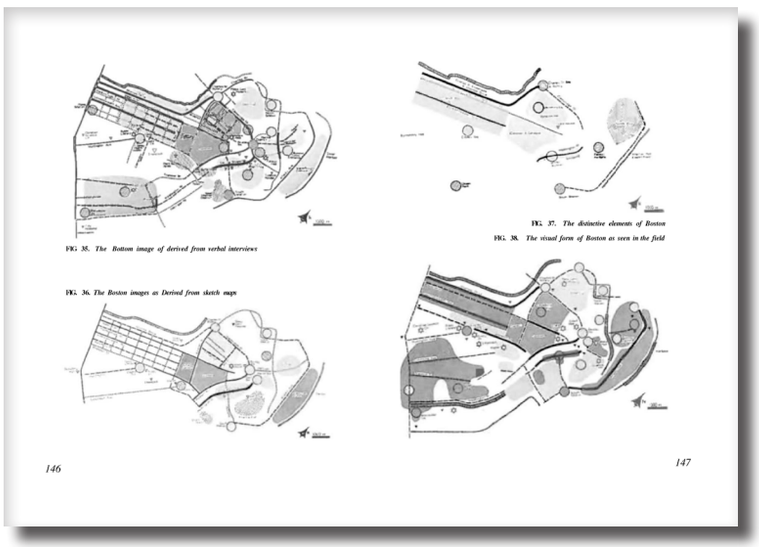
L'altra iniziativa di rilievo, realizzata in quegli anni, per quanto riguarda il coinvolgimento della popolazione è rappresentata dal Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, dove ai numerosi incontri con i cittadini vennero affiancate come l'indagine sociologica "*L'immagine morfologica e funzionale del centro di Rimini*", realizzata sul campo da Paolo Ceccarelli e Alberto Mioni attraverso la somministrazione di un questionario a turisti e residenti, saranno utili a De Carlo per completare il quadro conoscitivo del contesto. Una metodologia questa, di lettura indiretta del contesto attraverso lo sguardo degli abitanti, influenzata dalle esperienze di De Carlo presso il MIT di Boston e dagli studi e dalle ricerche che Kevin Lynch stava sviluppano durante gli stessi anni negli Stati Uniti d'America.[36]

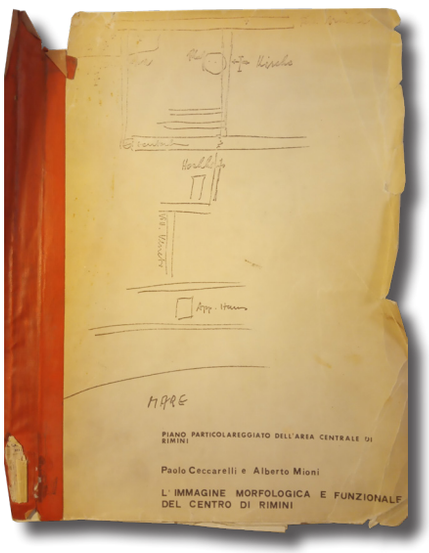
A Matera invece, attraverso il processo partecipato, De Carlo deduce che gli abitanti desideravano un'abitazione che guardasse allo stile rinascimentale dei monumenti della città e utilizza il passato per metterlo in relazione con un'architettura nuova.

A Lastra a Signa e a Firenze De Carlo utilizza la partecipazione per far aumentare la curiosità e arricchire il vocabolario nei singoli cittadini con lo scopo di far crescere la consapevolezza della propria città e fargli comprendere il loro diritto di entrare a far parte dei processi decisionali che riguardano la comunità.

Aggiornando quindi quest'approccio dagli anni Settanta ad oggi e applicandolo alla scala urbana si potrebbe immaginare uno scenario di una discussione pubblica, alternativo ai processi partecipativi sterili, sulla base di una proposta orientata e aperta a molti margini di adattamento per un dialogo dal basso.

◁ Interno a p.146-147 della prima edizione di Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960. è possibile notare le 4 differenti immagini della città di Boston ricavate da 4 diverse indagini sul campo: l'immagine derivata dalle interviste verbali, le piante schizzo, gli elementi distintivi, la forma visiva ricavata durante il sopralluogo. Un metodo che verrà studiato e ripreso durante la stesura del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini.





▷ Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, Copertina della relazione finale sull'indagine sociologica "L'immagine morfologica e funzionale del centro di Rimini" a cura di Ceccarelli Paolo, Mioni Alberto, 1971.

Coinvolgimento dall'alto: questionari e dialogo con enti e istituzioni

Per Giancarlo De Carlo si ha una «vera partecipazione solo quando tutte le persone coinvolte mostrano la volontà di imparare e di cambiare idea»[37], aprendo il confronto non soltanto ai cittadini e ai destinatari del progetto, ma allargandolo anche ad un dialogo con i committenti, gli enti e i soggetti pubblici interessati.

Esaminando il lavoro svolto in occasione della redazione del Piano del Nuovo Centro di Rimini[38], del Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa[39], per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma[40], ma anche nel caso del Progetto Guida per l'area de Le Piagge a Firenze[41] si può riscontrare l'importanza che riveste per De Carlo la questione legata alla verifica preliminare dei bisogni e la condivisione delle scelte progettuali con la pubblica amministrazione, le associazioni e ogni possibile portatore d'interesse.

All'interno delle iniziative programmate nel 1966 per il Piano del Nuovo Centro di Rimini, Giancarlo De Carlo aveva infatti previsto un'indagine su vasta scala nelle scuole, con brevi questionari sul centro storico allo scopo di sensibilizzare e coinvolgere attraverso gli studenti le rispettive famiglie e di sottoporre delle interviste, che non verranno mai realizzate, ad un gruppo di testimoni privilegiati (amministratori, professionisti, uomini di cultura) per sondarne le necessità.

Una forma di partecipazione e un confronto, quello con gli amministratori pubblici, che si ripete spesso anche attraverso l'attento ascolto delle reazioni e dei punti di vista rispetto alle proposte avanzate che De Carlo annota accuratamente e che trovano traccia in una serie di documenti di sintesi degli incontri con le associazioni culturali, le forze del lavoro e il mondo della scuola.

Per De Carlo infatti l'uso trasforma il luogo, in questo modo le persone acquisiscono un'importanza irrinunciabile nel progetto architettonico.

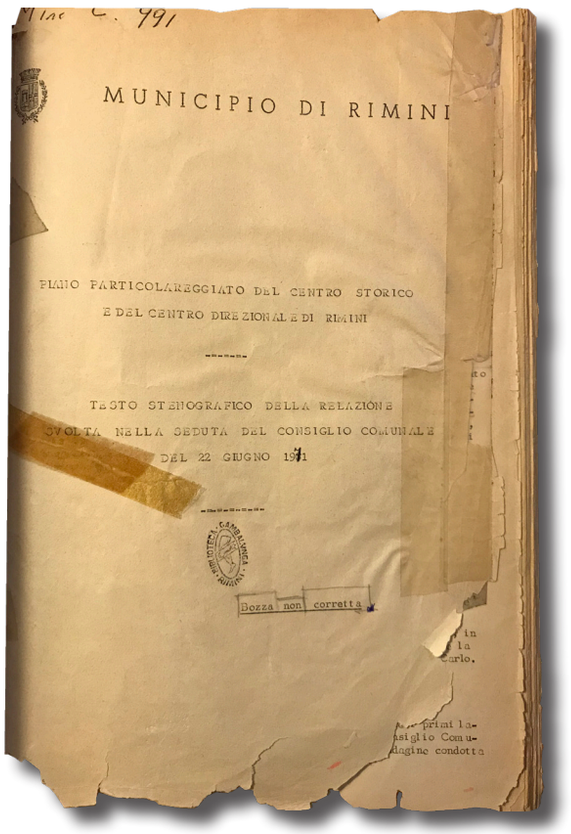
È il caso di Lastra a Signa, piccola cittadina toscana, dove le proposte progettuali furono sviluppate in numerosi momenti di condivisione insieme agli amministratori e discusse con tutta la cittadinanza, ma anche del Progetto Guida per la riorganizzazione dell'area de Le Piagge. In quell'occasione vennero mobilitati vari livelli sociali e culturali della città per promuovere un'autentica partecipazione non solo dei cittadini, ma anche degli enti, delle associazioni, degli imprenditori locali e dei costruttori.

Quest'approccio è dimostrato anche nel Piano Regolatore Generale di Urbino, dove anche se non sono riscontrabili tracce di un processo di partecipazione cittadina, la lettura degli aspetti demografici ed economici e l'analisi sulla popolazione ha avuto un ruolo rilevante durante il progetto.

Gli esseri umani, i fruitori, sono quindi per De Carlo, gli unici attori nel processo progettuale capaci di trasformare i luoghi e di far sì che questi guadagnino un'identità propria che li renda diversi gli uni dagli altri, unici.

A questo proposito De Carlo scrive: «L'architettura è fatta per proteggere e integrare la natura e per migliorare la condizione umana.

Uno spazio non diventa un luogo finché la presenza e l'uso da parte dell'uomo non lo vive, lo cambia, lo trasforma, gli conferisce un'identità che lo rende


MUNICIPIO DI RIMINI

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO
E DEL CENTRO DIREZIONALE DI RIMINI

TESTO STENOGRAFICO DELLA RELAZIONE
SVOLTA NELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE
DEL 22 GIUGNO 1971

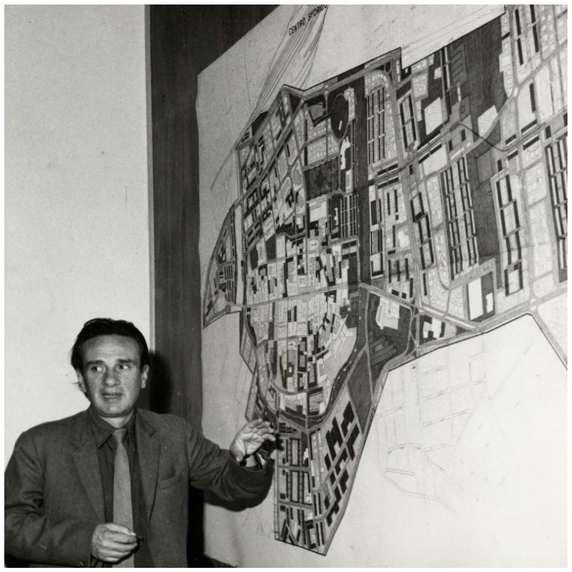
Bozza non corretta

◁ Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, Copertina della relazione della seduta del Consiglio Comunale del 22 giugno 1971.

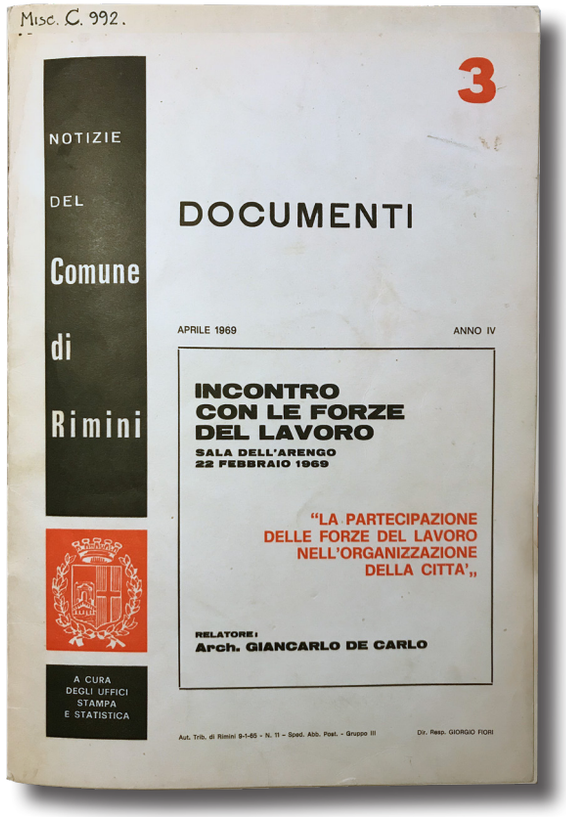
▷ Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, Giancarlo De Carlo davanti al masterplan del progetto durante una presentazione pubblica.

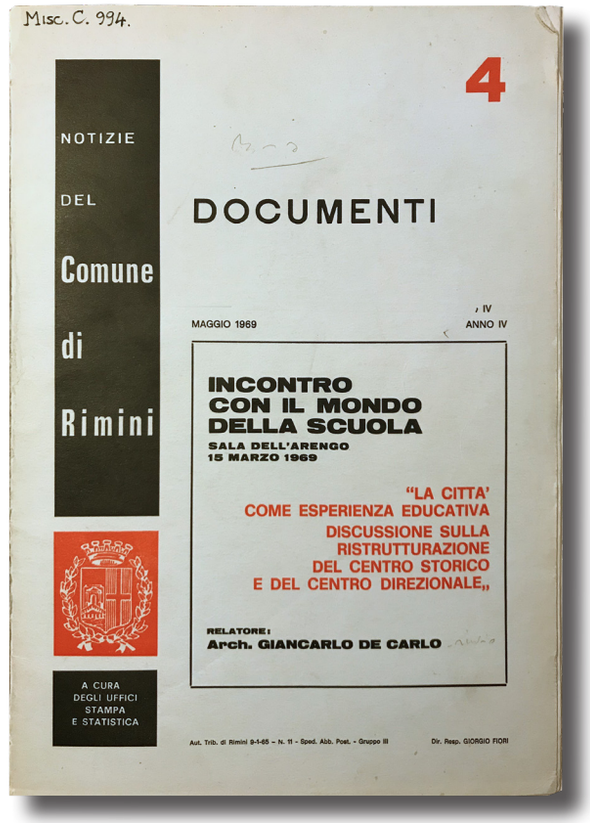
Report relativi agli incontri con le associazioni culturali (17 marzo 1969), le forze del lavoro (22 febbraio 1969) e il mondo della scuola (15 marzo 1969).

diverso da tutti gli altri spazi e luoghi; lo rende organico e quindi coerente con i ritmi della natura».[42]
Abbandonare oggi inutili iniziative articolate in una rigida raccolta di pareri e idee, che non prevede alcun confronto, a favore di processi partecipativi all'interno del quale possano essere predisposte a livello di massima le soluzioni architettoniche di progetti esemplificativi, che hanno il compito di illustrare alcune soluzioni alternative su cui confrontarsi, rappresenta un riferimento di metodo attuabile.
Il recupero di uno spirito di condivisione effettiva con i partecipanti, un desiderio di conoscenza e relazione profonda con il luogo può essere allora la chiave per una progettazione coerente con il contesto e affine ai reali bisogni degli utenti che potrà essere poi condotta e sviluppata dall'intervento pubblico e dall'iniziativa dei privati.









[1] Il testo è contenuto anche in De Carlo Giancarlo, De Pieri Filippo (a cura di), *La piramide rovesciata. Architettura oltre il '68*, Quodlibet, Macerata, 2018.
[2] Pagano Giuseppe, Daniel Guarniero, *Architettura rurale italiana*, Hoepli, Milano, 1936, p.6.
[3] Aa.Vv., *Mostra dell'architettura spontanea*, IX Triennale di Milano, Milano, 1951, pp.89.
[4] Le stanze della Triennale accolsero per l'occasione una serie di Wunderkammer dove il pubblico si muoveva tra scenografie di Albe Steiner, sculture di Luciano Miori, fotografie di Giorgio Soavi, dipinti di Mario Tudor ed Ernesto Treccani e tre cortometraggi, sviluppati appositamente dagli organizzatori della mostra con la collaborazione di Elio Vittorini.
[5] Questa sezione era suddivisa in introduzione, spazio nel quale viviamo, lo spazio disarmonico, lo spazio armonico.
[6] Questa sezione era suddivisa in spazio della società contemporanea, intervento dell'urbanistica.
[7] Questo cortometraggio è stato realizzato con la regia di Nicolò Ferrari; sceneggiatura di Carlo Doglio e Nicolò Ferrari; fotografia Vittorio Del Monte. Una copia è visibile all'indirizzo https://www.youtube.com/watch?v=ug3Yo3qZEfU.
[8] Questo cortometraggio è stato realizzato con la regia di Michele Gandin; sceneggiatura di Giancarlo De Carlo, Michele Gandin, Elio Vittorini; fotografia Mario Damicelli. Una copia è visibile all'indirizzo https://www.youtube.com/watch?v=VvB2wzFoaP0.
[9] Questo cortometraggio è stato realizzato con la regia di Gerardo Guerrieri; sceneggiatura Giancarlo De Carlo, Gerardo Guerrieri, Maria Luisa Pedroni e Jaques Lecoq; fotografia Mario Damicelli; soggetto Giancarlo De Carlo, Carlo Doglio, Michele Gandin, Maria Luisa Pedroni, Ludovico Quaroni e Elio Vittorini; musiche Guido Nascimbene. Una copia è visibile all'indirizzo https://www.youtube.com/watch?v=DM_tKBmWCZo.
[10] De Carlo Giancarlo, *Vaghi pensieri di fine secolo*, in "Spazio e Società" n°90, aprile-giugno 2000, pp. 10-11.
[11] De Carlo Giancarlo, *Dalla progettazione alla partecipazione*, 1970-75, in De Carlo Giancarlo, Doglio Carlo, Mariani Riccardo, Samonà Giuseppe, *Le radici malate dell'urbanistica italiana*, Moizzi, Milano, 1976.
[12] De Carlo Giancarlo, *La mostra dell'urbanistica alla Decima Triennale*, in "Casabella-Continuità", n°203, 1954, p.18. Citato in Mingardi Lorenzo, Sono geloso di questa città, Quodlibet, Macerata, 2018, p.40.
[13] Per maggiori approfondimenti sull'Esposizione si veda Aa.Vv., *Japan World Exposition*, Osaka, 1970, in "The Japan Architect", n°164, 1970, pp. 23-190.
[14] Il *Metabolismo* è stato un movimento giapponese di avanguardia di indirizzo architettonico e urbanistico degli anni Sessanta. A fondamento dell'attività del gruppo è l'intento di riferirsi, nella progettazione, a una società in continua trasformazione, rifuggendo quindi da soluzioni urbanistiche legate a modelli tradizionali e cristallizzati per dar vita a un tipo di struttura urbana duttile e mutevole, caratterizzata da un design di elevato standard qualitativo.
[15] L'installazione è riportata nel testo Koolhaas Rem, Obrist Hans Ulrich, *Project Japan Metabolism Talks*, Taschen, Colonia, 2011, p.519.
[16] Il saggio viene edito in lingua inglese nel 1972 dal *Royal Australian Institute of Architects* di Victoria a seguito di una conferenza di De Carlo presso l'Università australiana, è poi pubblicato in italiano nella raccolta Richards Jim M., Blake Peter, *De Carlo Giancarlo, L'architettura degli anni Settanta*, 1973.
[17] *L'architettura della partecipazione*, op. cit. pp.70-71.
[18] De Carlo Giancarlo, Schirollo Livio (a cura di), *Gli spiriti dell'Architettura*, Editori Riuniti, Roma, 1992. p.107.
[19] De Carlo Giancarlo, *Sulla progettazione partecipata*, in Scavi Marianella, Romano Iolanda, Guercio Sergio, Pillon Andrea, Robiglio Matteo, Touissant Isabelle, *Avventure urbane, progettare la città con gli abitanti*, Elèuthera, Milano, 2002.
[20] De Carlo Giancarlo, Schirollo Livio (a cura di), *Gli spiriti dell'Architettura*, Editori Riuniti, Roma, 1992. p.194. Come scrive Francesco Tosetto in una revisione critica del volume Urbino: la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica edito da Marsilio nel 1966, De Carlo, in riferimento alle "città invisibili" afferma che «i fili che Calvino tesse, da una torre all'altra, sono i fili dell'uso della città, non i fili di chi l'ha ordinata, né di chi l'ha disegnata».

[21] Ibidem.
[22] Franchini Alberto, *Il villaggio Matteotti a Terni. Giancarlo De Carlo e l'abitare collettivo*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2020.
[23] Per il piano di Rimini (1966-72) si veda De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.4-77. Una precisa ricostruzione della vicenda del piano di Rimini si trova in Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.
[24] Sul Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa si veda De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989.
[25] Una ricostruzione del progetto è contenuta in Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), *De Carlo Giancarlo, Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005, pp.72-73.
[26] *Sulla progettazione partecipata*, op.cit.
[27] Commissionato a Giancarlo De Carlo nel 1969 è stato terminato nel 1975 con la collaborazione di Fausto Colombo, Valeria Fossati Bellani e Sandro Volta. Le strutture sono state verificate da Vittorio Korach, mentre i processi partecipati dal sociologo Domenico De Masi. Gli elaborati progettuali sono raccolti presso il Fondo Giancarlo De Carlo (1950-2003), Archivio Progetti, Università Iuav di Venezia, Nuovo villaggio Matteotti. Terni, pro/054 (il progetto contiene 393 disegni, 11 fascicoli di documentazione con corrispondenza, relazioni tecniche, appunti, opuscoli, rassegna stampa, testi e fotocopie) e all'interno del Fondo Giorgio Casali (1947-1995), Archivio Progetti, Università Iuav di Venezia (contiene documentazione fotografica del progetto, tra cui 191 negativi, 69 diapositive e 34 positivi di disegni, modelli e opere realizzate).
[28] Quest'approccio è documentato in Rovigatti Piero, *Partecipazione tra pratica e impegno. L'esperienza del Villaggio Matteotti a Terni* in Bilò Federico (a cura di), *A partire da Giancarlo De Carlo*, Gangemi, Roma 2007, pp.88-90.
[29] *Il villaggio Matteotti a Terni. Giancarlo De Carlo e l'abitare collettivo*, op.cit.
[30] De Masi Domenico, *Partecipazione e progetto*, in Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005, pp.66-67, oppure De Masi Domenico, in Casavola Massimo (a cura di) *Trent'anni dopo*, di Artioli Odino, video digitale. Realizzazione video a cura di Mediateca Architettura ValleGiulia, LaMa; montaggio e postproduzione Roberto Barni, Raisat Art – Centro Documentazione Cinetica della Città, Roma, 2003. Video originale in formato DVD Pal (4:3), colore.
[31] La mostra inaugurata ad aprile 1970 prevedeva una visita guidata da parte di studenti di architettura. La comunicazione avvenne tramite l'affissione di manifesti e l'invio di dépliant.
[32] La mostra era organizzata in una serie di pannelli affissi alle pareti che riportavano fotografie e disegni redatti secondo un codice grafico semplificato (spaccati assonometrici e uso del colore per individuare le funzioni) per veicolare con immediatezza e semplicità le questioni ritenute più importanti. I progetti esposti erano realizzazioni ubicate in Inghilterra, Svizzera e Stati Uniti.
[33] Gli esiti del dibattito furono pubblicati sul n°10 della rivista aziendale.
[34] Nel 1973, sul n°17 della rivista aziendale, venne pubblicato il progetto definitivo, spiegato in tutte le sue parti, dalla scala urbanistica a quella architettonica. Furono, inoltre, spiegate le possibilità di scelta dei futuri utenti che, in ordine di graduatoria, potevano scegliere posizione, tipologia e in alcuni casi anche la distribuzione interna del loro appartamento.
[35] *L'architettura della partecipazione*, p.78, op. cit.
[36] Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960.
[37] Lyndon Donlyn, *Giancarlo De Carlo negli Stati Uniti*, in Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
[38] *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, op.cit. e *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, op. cit.
[39] *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, op.cit.
[40] Per il progetto di Piazzale della Pace si veda Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.13-39.
[41] *De Carlo Giancarlo, Le ragioni dell'architettura*, op.cit.
[42] Ibidem.

Cronologia dei progetti, delle mostre e dei principali scritti di Giancarlo De Carlo citati nel lavoro di tesi

1946 Progetto per Case per reduci, QT8, Milano (concorso)

1947 Progetto per Albergo della Gioventù, QT8, Milano (concorso)

1948 Piano di Reggio Emilia (collaborazione)
1948 Case per operai, Sicilia (collaborazione)

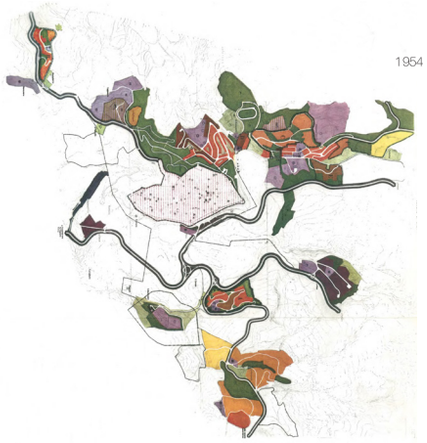
1949 Case per operai, Varese

1950 Piano di Tortona (concorso)
1950-1951 Casa, Sesto San Giovanni

1951 Scalinata in viale delle Palme, Nervi
1951 Case ad Arona, Baveno e Stresa

1952 Interni della Turbonave "Lucania"
1952-1960 Sede centrale, Università di Urbino

1953 Progetto per un Centro residenziale a Cesate, Varese (concorso)
1953 Negozio, Bari
1953-1954 Casa, Capo Miseno
1953-1955 Residenze e negozi, Comasina, Milano
1954 Ponti e ciminiera del cargo "Santa Lucia"
1954 Progetto per quartiere e prototipo di residenza, Matera (concorso)



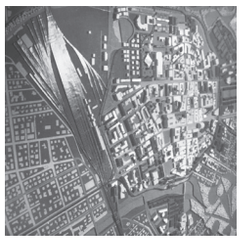
1955 Case per i dipendenti, Università di Urbino
1955 Progetto per Casa dei Congressi, Stresa (concorso)
1955 Progetto per il Quartiere Canton Vesco, Ivrea

1956 Case, Villanova sul Clisi
1956-1957 Residenze e negozi, Matera
1956-1957 Piano della Pineta di Donoratico, Livorno (concorso)

1957 Scuole elementari, Pievebovigliana e Fiastra
1957 Casa colonica, Colbordolo, Urbino
1957-1959 Case per cooperative, Urbino
1957 -1958 Casa Zigaina, Cervignano del Friuli
1958-1964 Piano Regolatore Generale di Urbino

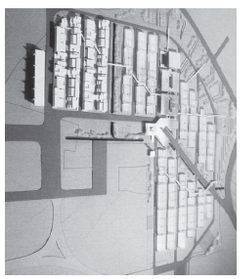
1959 Progetto per una scuola, Campione d'Italia (concorso)
1959 Colonia marina, Rimini
1959 Progetto per una colonia montana (concorso)
1959-1961 Quartiere Feltre, Milano (collaborazione)
1960 Progetto per il Centro Direzionale, Padova (concorso)
1960-1968 Restauro della Scuola Umanitaria, Milano

1961 Casa Ceccarelli, Bologna; Colonia estiva, Riccione
1961 Progetto per il Piano di Marbella in Spagna (concorso internazionale)
1961 Progetto per il Piano di Volterra (concorso in collaborazione)
1961-1963 Prima fase del Piano Intercomunale Milanese (collaborazione)
1961-1964 Colonia marina a Classe, Ravenna; Liceo, Feltre
1961-1963 Casa di vacanze per i dipendenti dell'ATM a Bordighera, Imperia
1962 Piano di recupero del Quartiere di Lavagine, Urbino
1962 Piano Regolatore Generale di Ameglia (collaborazione)
1962 Centro ricreativo sul Lago Viverone, Torino
1962-1965 Quartiere per 25.000 abitanti ad Assago, Milano
1962 Collegio del Colle a Urbino
1963 Progetto di recupero del Palazzo degli Anziani, Ancona
1963 Biblioteca per bambini della Scuola Umanitaria, Milano
1964 Progetto per l'Università di Dublino (concorso)
1964 Case per giornalisti ad Anzano del Parco, Milano
1964 Piano Regolatore Generale di Sarzana (collaborazione)
1964-1965 Seconda fase del Piano Intercomunale Milanese (collaborazione)
1965 Centro scolastico, Rimini



1965-1975 Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini e Borgo San Giuliano
1965-1967 Scuola all'aperto e Centro elioterapico, Bologna
1965-1966 Scuola per motulesi, Bologna; Case per cooperative, Urbino
1966 Piano Particolareggiato di Piansevero, Urbino (collaborazione)
1966 Progetto per un Centro Culturale, Riyad, Arabia Saudita (concorso internazionale)
1966-1968 Recupero del Convento, Facoltà di Legge, Urbino

1967-1968 Casa Sichirollo, Romanino, Urbino; Progetto per Collegi universitari, Ancona
1967 Progetto di massima per un Ospedale a Mirano, Venezia (concorso a inviti)
1967 Piano Particolareggiato del Petriccio, Urbino (collaborazione)
1967 Progetto per il Municipio di Amsterdam (concorso internazionale)
1967-1969 Quartiere "La Pineta", Urbino
1968 Piano Particolareggiato della Stazione e delle Cesane, Urbino (collaborazione)
1968 Piano di Plovdiv in Bulgaria (concorso internazionale)
1968-1970 Sede della BP a Garbagnate, Milano
1968- 1976 Recupero del Convento, Facoltà di Magistero, Urbino
1969 Programma di sistemazione del Parco delle Vigne e degli Scalzi, Urbino
1969-1972 Operazione Mercatale: Parcheggio e Stazione delle Autocorriere, Urbino



1970-1975 Quartiere "Matteotti", Terni
1970-1974 Istituto d'arte, Urbino

1971-1975 Operazione Mercatale: restauro della Rampa di Francesco di Giorgio, Urbino

1972-1975 Piano di sviluppo per l'Università di Pavia

1973-1983 Nuovi Collegi Universitari "Vela", "Tridente"e "Aquilone" a Urbino

1946 De Carlo Giancarlo, *Le Corbusier: antologia critica degli scritti*, Rosa e Ballo, Milano, 1945



1947 De Carlo Giancarlo, *William Morris*, Il Balcone, Milano, 1947



1948

1949

1950

1951 **Mostra "Architettura spontanea"**
IX Triennale, Milano, 1951



1952

1953 Componente del gruppo Italiano partecipante al **CIAM del 1953 a Aix-en-Provence**

1954 Prima menzione del **Team X**



1955

1956 Componente del gruppo Italiano partecipante al **CIAM del 1956 a Dubrovnik**

1957

1958

1959 Componente del gruppo Italiano partecipante al **CIAM del 1959 a Otterlo**

1960 Fine dei CIAM, inizio dell'esperienza del **Team X**



1961

1962



1963

1964 De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino, 1964





1965 De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria. Proposal for a university structure*, Cluva, Venezia, 1965

1966 Prima chiamata alla Yale University come visiting professor
Primo viaggio negli Stati Uniti d'America, 1966
De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966



1967

1968 De Carlo Giancarlo, *La piramide rovesciata*, De Donato, Bari, 1968

1969

1970 **Installazione "Participation City"**
Padiglione italiano, Osaka, Giappone, 1970
De Carlo Giancarlo, *Il pubblico dell'architettura*, in "Parametro", n°5, 1970



1971 Intervento sui temi della partecipazione
al Royal Australian Institute of Architects, Melbourne, Australia, 1971

1972

1973 Richards James Maude, Blake Peter, De Carlo Giancarlo, *L'architettura degli anni Settanta. I "papers" di Melbourne sul futuro dell'architettura e dell'urbanistica*, Il Saggiatore, Milano, 1973

1974 De Carlo Giancarlo, *L'architettura della partecipazione*, Il Saggiatore, Milano, 1973



URBINO — RIMINI — TERNI

REDAZIONE CASABELLA CONTINUITÀ — INTELLETTUALI IN LUNIGIANA E L'ASSOCIAZIONE DEGLI "AMICI DI BOCCA DI MAGRA" — DIREZIONE DELLA COLLANA "STRUTTURA E FORMA URBANA" PER IL SAGGIATORE



1975 Istituto di Genetica, Università di Pavia
1975 Facoltà di Ingegneria, Università di Pavia

1976 Progetto per un Centro Comunitario, Perugia (concorso)
1976-1979 Progetto del Piano di San Miniato e della Lizza, Siena (collaborazione)

1977 Sede della United Nations Environment Program a Nairobi, Kenya (collaborazione)
1977-1982 Operazione Mercatale: ristrutturazione del Teatro Sanzio, Urbino
1977-1979 Scuole elementari e medie, Buia e Osoppo, Udine



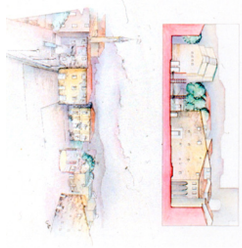
1979-1985 Residenze a Mazzorbo, Venezia
1979 Operazione Mercatale: Piano dei camminamenti e Parco della Resistenza, Urbino
Programma di recupero del centro storico di Palermo (collaborazione)
1979-1984 Ristrutturazione del Teatro Sociale di Novafeltria, Pesaro
1979-1983 Progetto di sistemazione del Piazzale della Pace a Parma
1980-1984 Laboratorio di Genetica e Biochimica, Università di Pavia
1980-1981 Progetto di recupero per la Cascina San Lazzaro, Pavia
1980-1983 Recupero di Cà Guerla, Urbino
1981-1983 Centro Culturale a San Cassiano, Urbino
1981-1983 Recupero dell'area Prè a Genova (ILA&UD)



1982-2001 Facoltà di Medicina e Biologia, Università di Siena
1982 Piano-Progetto di Cervia

1983-1987 Sistemazione della Piazza Federico II e chiesa di San Floriano, Jesi
1983-1985 Piano-progetto di Castelfiorentino, Firenze
1983-1987 Recupero del Magazzino del Sale Darsena, Cervia
1983-1992 Recupero del Collegio dei Gesuiti, Alessandria
1983-1985 Recupero dell'area ex Breda, Pistoia (in collaborazione con l'ILA&UD)
1984-1986 Didattica e biblioteca centrale, Università di Pavia
1984-1986 Progetto-guida per il recupero del complesso dei Benedettini, Catania

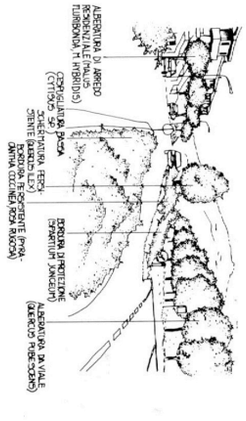
1985-1986 Recupero del Monastero di Sant'Agostino, Bergamo
1985-1986 Progetto per il recupero dell'area Prelli Bicocca, Milano (concorso internazionale)



1986-2005 Istituto Tecnico a San Miniato, Pisa
1986 Nuovo complesso sull'Avenida Diagonal a Barcellona (concorso internazionale)
1986-1999 Recupero del Palazzo Battiferri per la Facoltà di Economia, Urbino
1986-1992 Recupero del Complesso dei Benedettini, Catania: centrale termica
1987 Progetto guida per due aree, Pistoia
1987-2005 Centro sportivo universitario a San Miniato, Siena

1988-1989 Progetto-guida per il centro Storico di Lastra a Signa, Firenze
Progetto per Piazza Matteotti-la Lizza, Siena (concorso)
1988-1994 Progetto di recupero per la Camera di commercio, Alessandria
1988-1991 Facoltà di Matematica e Scienza della Terra, Pavia
1989 Progetto per il Museo di Salisburgo (concorso internazionale)
1989-1995 Palestra a Mazzorbo, Venezia
1989-1994 Nuovo Piano Regolatore Generale di Urbino

1990 Progetto di sistemazione per Piazza della Mostra a Trento



1991-2004 Recupero del complesso dei Benedettini, Catania: laboratori, aule e auditorium
1991 Facoltà di Medicina e Scienze Naturali, Pavia
1991 Insediamento in zona Fiera-Stalingrado, Bologna
1991-1992 Recupero dell'area e dei Chiostri di San Pietro, Reggio Emilia
1991-1996 Recupero del Complesso dei Benedettini, Catania: Giardino dei Novizi
1992 Progetto per il Parco Nazionale del Cilento
1992-1998 Progetto per i laboratori scientifici, Università nell'area Sogesta, Urbino
1992-2005 Nuovo Palazzo di Giustizia, Pesaro
1993 Progetto per un complesso residenziale in Corso Sardegna, Genova
1993 Progetto guida per l'area di Dogana, Repubblica di San Marino
1993-1998 Nuova sede della Cassa Rurale di Faetano, Repubblica di San Marino
1993-1999 Recupero del borgo di Colletta di Castelbianco, Savona
1994 Sistemazione dei nuovi mercati generali, Bologna (concorso internazionale a inviti)
1994-1995 Porta di ingresso alla Repubblica di San Marino, Dogana
1994-2000 Progetto per tre nuove porte di ingresso, Repubblica di San Marino

1995-1996 Piano particolareggiato per l'area del consorzio agrario, Urbino
1995-2002 Nuovo "Blue Moon", Lido di Venezia
1995-2000 Recupero del Palazzo Passionei, Biblioteca di Carlo Bo, Urbino

1996 Progetto per un imbarcadero, Salonicco

1997 Riqualificazione dell'area di via Biblioteca, Università di Catania
1997-2001 Recupero del Castello di Montefiore, Recanati
1997-1998 Polo universitario in via Roccaromana, Catania

1998-2005 Recupero dell'Orto dell'Abbondanza, Urbino
1998 Progetto per la nuova sede IUAV, Venezia (concorso internazionale)
1998-2005 Facoltà di Giurisprudenza, Complesso della Purità, Catania
1998-2002 Palazzo degli Anziani, Ancona
1999-2000 Ponte levatoio, Cervia
1999 Riqualificazione di tre piazze, Trieste (concorso internazionale a inviti)
1999-2000 Progetto per cinque piazze, Milano (concorso)

2000-2005 Ampliamento dell'ospedale, Mirano, Venezia
2000-2005 Progetto per il nuovo Pronto Soccorso, Mirano, Venezia
2000-2001 Progetto per Ponte Parodi, Genova (concorso internazionale)

2003-2004 Progetto-guida per l'area de "Le Piagge", Firenze
2003 Progetto per i Giardini di Porta Nuova, Milano (concorso internazionale)
2003-2005 Progetto per residenze, Wadi Abou Jmeel, Beirut
2003-2005 Nuovo polo per l'infanzia, Ravenna (concorso)
2004-2005 Progetto per il Parco delle Torri, Sesto San Giovanni, Milano

ILA&UD – INTERNATIONAL LABORATORY OF ARCHITECTURE AND URBAN DESIGN
FONDAZIONE E DIREZIONE DELLA RIVISTA "SPAZIO E SOCIETÀ"
MAZZORBO
PARMA
GENOVA
LASTRA A SIGNA

1975

De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975

1976

De Carlo Giancarlo, *Dalla progettazione alla partecipazione. 1970-75*, in De Carlo Giancarlo, Doglio Carlo, Mariani Riccardo, Samonà Giuseppe, *Le radici malate dell'urbanistica italiana*, Moizzi, Milano, 1976



1977

1978

De Carlo Giancarlo, *I contenuti e gli assunti*, in "Spazio e Società", n°1, Milano, 1978
De Carlo Giancarlo, *Conversazione su Urbino*, intervista di Pierluigi Nicolin, in "Lotus International", n°18, 1978



1979

1980

1981

De Carlo Giancarlo, *Piazzale della Pace in Parma: A Disquieting Place*, YearBook ILAUD Sansoni Editore,1981



1982

De Carlo Giancarlo, *ILA&UD: A Project for Genova*, in "ILA&UD", YearBook ILA&UD. Multiplicity of Language vs. Eclecticism, Sansoni, 1982

1983

1984



1985

De Carlo Giancarlo, *Il retroterra del progetto*, in "Spazio e Società", n°29, marzo, 1985

1986

1987

1988

1989

De Carlo Giancarlo, Occhialini Etra Connie (a cura di), *Tra acqua e aria. Un progetto per l'isola di Mazzorbo nella laguna veneta*, SAGEP Libri & Comunicazione, Genova, 1989

1990

De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989
De Carlo Giancarlo, *L'interesse per la città fisica*, in "Urbanistica" n°95, 1989

1991

De Carlo Giancarlo, *È tempo di girare il cannocchiale*, in "Spazio e Società", n°54, 1991

1992

De Carlo Giancarlo, *La città e il porto*, Marietti, Genova, 1992
De Carlo Giancarlo, Schirollo Livio (a cura di), *Gli spiriti dell'Architettura*, Editori Riuniti, Roma, 1992

1993



1994

De Carlo Giancarlo, *Tra il piano del 1964 e il piano del 1994*, in "Urbanistica", n°102, 1994
De Carlo Giancarlo, *Torri-osservatorio sulle iperstrade delle informazioni*, in Spazio e Società, n°67, 1994

1995

De Carlo Giancarlo, *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia, 1995
De Carlo Giancarlo, *Lettura e progetto del territorio*, in "Spazio e Società", n°71, 1995.

1996

De Carlo Giancarlo, *Progetti nelle città del mondo*, in "Rassegna di Architettura e Urbanistica", n°88, 1996

1997

1998

1999

2000

De Carlo Giancarlo, *Vaghi pensieri di fine secolo*, in "Spazio e Società" n°90, aprile-giugno, 2000



2001

2002

De Carlo Giancarlo, *Sulla progettazione partecipata*, in Scavi Marianella, Romano Iolanda, Guercio Sergio, Pillon Andrea, Robiglio Matteo, Toussaint Isabelle, *Avventure urbane, progettare la città con gli abitanti*, Elèuthera, Milano, 2002

2003

2004

L’analisi di un’esperienza progettuale: la vicenda di “Piazza dei Guasti” a Parma

Storia



◁ Piazzale della Pace oggi.

Il Complesso Monumentale della Pilotta e il Palazzo della Provincia (in basso a sinistra) si affacciano sul verde dove trovano posto lo specchio d'acqua memoria della chiesa di San Pietro Martire, l'ara del Monumento a Verdi (davanti ai contrafforti) e il Monumento al Partigiano (in fregio a Via Garibaldi). In lontananza la Reggia Ducale all'interno del Parco, collegata al centro storico dal Ponte Verdi.

Profilo storico dell'area dalle origini all'epoca borbonica

Piazzale della Pace, già Piazzale del Partigiano, oggi è un'area verde pubblica nel centro storico di Parma. È delimitato a ovest del Palazzo della Pilotta, a sud dal Palazzo della Provincia, mentre a nord è chiuso dal settecentesco Palazzo dell'Intendenza progettato dall'architetto di Maria Luigia, Alexandre Ennemond Petitot. L'attuale configurazione, frutto dei progetti di Mario Botta e, recentemente dello studio EFA, presenta un vasto prato, percorsi lastricati, alte piante e uno specchio d'acqua come memoria della chiesa di San Pietro Martire. In precedenza però, fu oggetto di numerosi concorsi e progetti, tra gli anni Cinquanta e Ottanta, tra cui la proposta di sistemazione (1979-1983) ad opera di Giancarlo De Carlo.

Il Piazzale, che accoglie al suo interno il Monumento al Partigiano di Marino Mazzacurati e quello a Giuseppe Verdi di Ettore Ximenes, ha rappresentato, nel corso della storia e soprattutto dal dopoguerra in poi, una delle questioni urbane più dibattute della città di Parma. Questo spazio, ancora oggi irrisolto, è infatti testimone diretto di numerose e travagliate vicende della città.

Per comprendere l'attuale conformazione, le funzioni dell'area e del sistema logico del suo intorno, nonché le traversie affrontate da De Carlo durante l'incarico, è necessario operare una sintetica rassegna dei principali fatti che, attraverso le diverse epoche, si sono succeduti[1].

L'esistenza del nucleo urbano fondativo della città è certa già nel 183 a.C. ad opera dei triumviri Marco Emilio Lepido, Tito Ebuzio Caro e Lucio Quinto Crispino. Questo insediamento presentava inizialmente una pianta rotonda, ma in breve tempo divenne a pianta quadrata, tagliata perpendicolarmente dal cardo e dal decumano. A questi assi viari principali erano affiancati in modo parallelo e ortogonale le strade che formavano il tradizionale schema romano delle *insulae*. Successivamente, in età augustea vennero costruiti il *pons lapidis*, in corrispondenza dell'attuale ponte di mezzo, il foro, il teatro, l'anfiteatro e le terme.

In età longobarda e successivamente in quella franco-longobarda, tra il VI e il VIII secolo, le espansioni avvengono sempre seguendo lo schema romano con maglia ortogonale. Tra il VIII e il X secolo invece, nell'area attualmente occupata dal Teatro Regio, viene costruito il monastero di Sant'Alessandro di cui resta solo la chiesa, mente più a est i Benedettini fondano il loro monastero nello stesso luogo in cui sorge l'attuale. Dopo l'anno Mille inizia la costruzione del Duomo che sarà consacrato nel 1106 e del Battistero che sarà ultimato nel 1216. In questo periodo la città vede tre espansioni successive. Una nel 1169, l'altra nel 1178 causata da un'alluvione che spostò il letto del torrente verso ovest e una nel 1210.

È possibile individuare l'inizio della storia e delle vicende di Piazzale della Pace a partire dal 1254, quando i frati Domenicani erigono la chiesa di San Pietro Martire all'interno dell'attuale area dove trova posto la Pilotta.

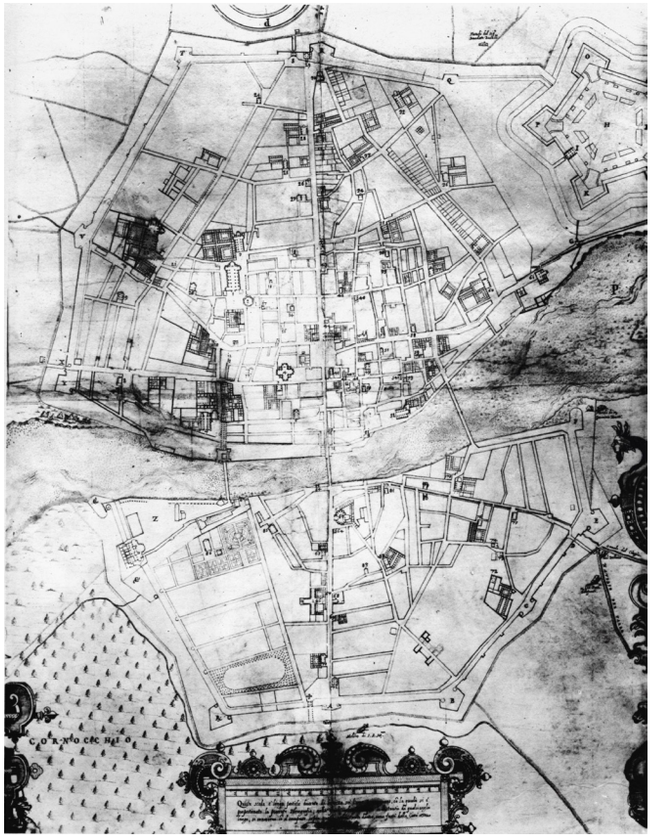
Nel 1310 i Visconti iniziano la costruzione di uno dei volumi che andranno a costituire poi la Pilotta edificando la Rocchetta, a fianco del torrente, non lontano dell'attuale Ponte Verdi.

Fino al XV secolo non avvengono interventi volti a cambiare la fisionomia della città, se non l'edificazione dell'Ospedale di Santa Croce, poi Ospedale Vecchio, in fregio al tracciato dell'attuale Via Bixio.

Dal XV al XVIII secolo Parma finisce sotto l'influenza della famiglia Farnese che lascia un impronta inconfondibile nella città. Dopo la formazione del Ducato di Parma e Piacenza, nella seconda metà del XVI secolo, Ottavio Farnese decise infatti di portare la sua residenza a Parma, elevandola a capitale politica e militare. Qui, egli acquista nell'Oltretorrente alcuni terreni su cui farà erigere il nucleo centrale dell'attuale Reggia Ducale presente nel Parco e articola la propria residenza e un nuovo centro del potere attorno alla fortezza della Rocchetta e ad un modesto edificio situato lungo Via San Barnaba, attuale Via Garibaldi.

Alla fine del 1500 Ottavio, per garantirsi spostamenti rapidi e sicuri dalla residenza all'edificio militare e da questi alla chiesa di San Pietro Martire, fece realizzare un sistema di sovrappassi sospesi su arcate definite "corridori". Fu questo il primo elemento di impianto articolato in passaggi sopraelevati e tre cortili (quello della Rocchetta, quello grande interno e quello del Guazzatoio), una sorta di città nella città, che sorse progressivamente tra la residenza ducale, la Rocchetta, la chiesa e che divenne successivamente il Complesso della Pilotta così come è conosciuto oggi. Questa serie di interventi ha termine nel 1628 quando Ranuccio I, succeduto ad Ottavio, dopo una sequenza di addizioni apportate per incrementare sicurezza e immagine di potere all'edificio, inaugura il Teatro Farnese, costruito nell'originaria sala d'armi. È in questa fase che l'edifico prende il suo attuale nome dal gioco di origine ispanica praticato nel cortile principale detto della pelota per l'uso appunto della palla.

Come è possibile riscontrare da queste vicende passate, il Complesso non è mai stato isolato, ne mai fu pensato tale, piuttosto è sempre stato immaginato a ridosso del Palazzo Ducale con l'obiettivo di ospitare servizi.



▷ Smeraldi Smeraldo, Copia fotografica della *pianta icnografica di Parma dedicata a Ranuccio I Farnese*, 1601. L'originale è andata perduta nei bombardamenti aerei del 1944, .

Si notano la parte amena della corte nell'Oltretorrente, con il grande giardino e la Rocchetta con l'isolato urbano prospettante su strada San Barnaba (oggi Garibaldi).

Trasformazioni del Piazzale dal ‘700 al secondo dopoguerra

In epoca borbonica la vita di corte si spostò pochi chilometri fuori città, nella Reggia di Colorno, mentre intorno al Complesso della Pilotta, su indicazione del Ministro di Stato Guglielmo Du Tillot, furono disposti l’abbattimento dei borghi medievali fino a Strada Santa Lucia. Contemporaneamente, all’architetto Alexandre Ennemond Petitot fu affidato l’incarico di progettare il nuovo Palazzo Ducale e una grande piazza antistante secondo uno schema di pianta che si rifaceva ai palazzi di Parigi e Versailles. Furono quindi abbattuti gli edifici che affacciavano su Via Santa Barnaba e il vecchio palazzo di corte che occupava l’area antistante il corridore est sino alla posizione in cui è collocato oggi il Monumento del Partigiano. Il progetto, presente anche nell’iconografia tracciata dall’ingegnere Smeraldo Smeraldi, prevedeva la rettificazione delle Strade Santa Barnaba e Santa Lucia in modo da situare il nuovo edificio a ridosso della Pilotta alla quale si prevedeva di collegarlo attraverso il fronte posteriore. Il prospetto principale, rivolto ad est, era caratterizzato da due cortili esterni ricavati da due rientranze del palazzo, le *Places d’armes*, e chiusi sulla linea di fronte da recinzioni perimetrali. La grande piazza antistante il nuovo edificio era immaginata delimitata a nord e a sud da due ali laterali, propaggini della costruzione centrale, e da una cancellata continua su Strada Santa Lucia. Una grande statua equestre e due statue minori erano state progettate come elemento caratterizzante di questo spazio aperto che, sul fianco sud, presentava un collegamento in quota per accedere al nuovo teatro.

Quando i fondi per terminare i lavori vengono meno, le demolizioni vennero interrotte e Petitot si vide costretto a rinunciare all’intento di portare a termine i lavori per la grande Reggia di corte. Per questo sistemò con un intervento modesto la facciata del dimezzato Palazzo Ducale e realizzò il fronte ovest del Palazzo della Riserva attuale sede del Museo Glauco Lombardi, compreso tra le odierne Via Cavour, Via Melloni, Via Garibaldi e Via Pisacane.[2] Siamo nel 1770 e il Piazzale aveva un aspetto tutt’altro che definitivo.

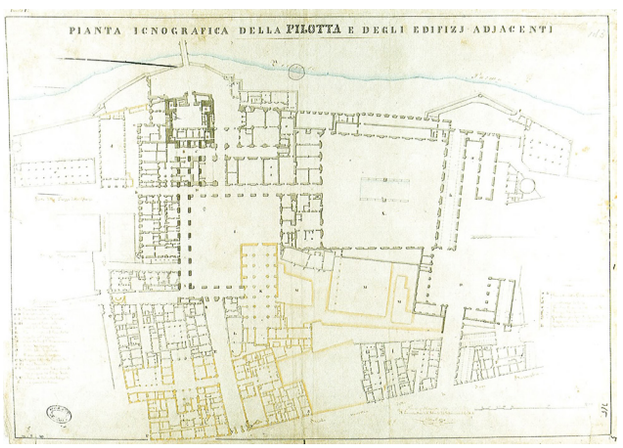
∇ Da sinistra a destra:

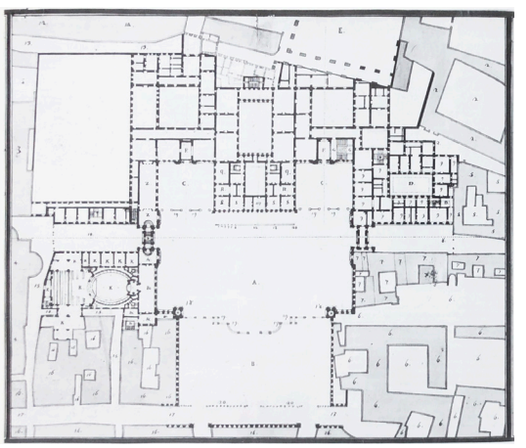
Mazza Piero, *Pianta iconografica della Pilotta e degli edifici adiacenti*, XVIII secolo.

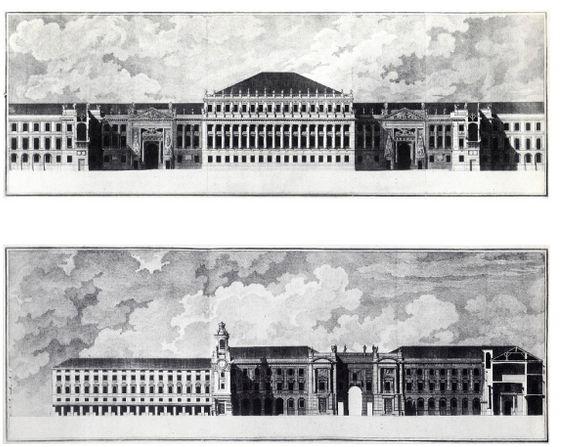
Pianta del progetto architettonico di Palazzo Reale di Ennemonde Alexandre Petitot, XVIII secolo.

Prospetti della facciata principale e laterale del Palazzo Reale di Ennemonde Alexandre Petitot, XVIII secolo.

Archivio di Stato di Parma.







È significativo l'appellativo di "Piazza dei Guasti" che identificava lo spazio antistante il Palazzo Ducale rimasto irrisolto dopo le massicce demolizioni del 1766.

Inizia a delinearsi quella voragine citata da De Carlo nella sua relazione al progetto durante il Consiglio comunale del 1981. Situazione aggravata ad inizio Ottocento dalle demolizioni della chiesa e del convento Domenicano di San Pietro Martire da parte di Napoleone Bonaparte che ampliano ulteriormente l'area libera del Piazzale. Consultando l'Atlante Sardi[3], contenente le planimetrie della città, è possibile notare come dal 1767 al 1877 Parma resta pressoché immutata. Sorgono, al posto delle Porte, le Barriere per la riscossione dei dazi e scompaiono anche alcuni Bastioni della cortina muraria difensiva.

Successivamente al congresso di Vienna del 1815 Maria Luigia sale sul trono del Ducato di Parma e da inizio ad un florido periodo per la città di Parma, caratterizzato dagli interventi dell'architetto di corte Nicola Bettoli che definiranno il Piazzale fino ad inizio Novecento.

L'assetto dell'intera area della Piazza di Corte diventa infatti oggetto, nel corso di un quindicennio, degli interventi voluti dalla duchessa Maria Luigia e mirati a qualificarne l'aspetto, renderlo più omogeneo e soprattutto rappresentativo.

Nel 1821 Bettoli costruì il Teatro Regio, nel 1833 invece iniziò la sistemazione di "Piazza dei Guasti": la facciata del Palazzo Ducale del Petitot venne rivisitata in stile neoclassico mentre un passaggio in quota lo collegava al Palazzo di Guardia, attuale Palazzo della Provincia ed a quello della Riserva. Due corridoi sospesi univano poi il Teatro Regio a Sant'Alessandro mentre, lungo il lato nord del Piazzale, Bettoli dispose il Giardino di Corte e una sequenza di grandi platani per riparare alle demolizioni napoleoniche che prese il nome di Piazza dei Platani.

Le modificazioni subite dal Piazzale a partire dalla fine dell'Ottocento fino alla Seconda guerra mondiale non alterano la conformazione impressa all'area da Bettoli nel corso dell'epoca ducale se non per la costruzione tra il 1869

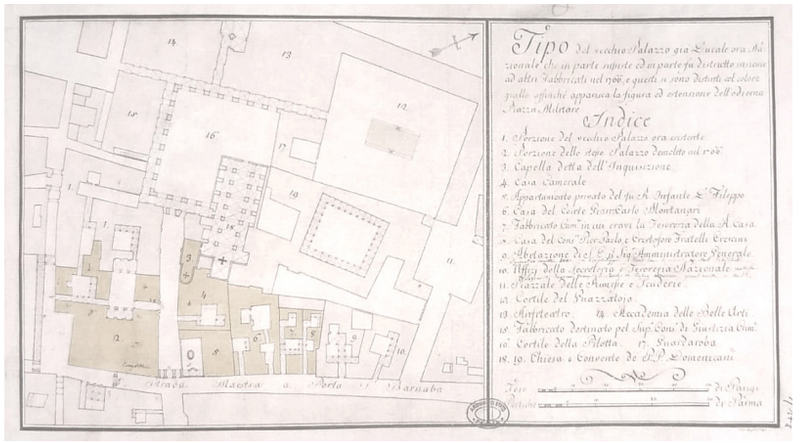


▷ Sardi Gian Pietro, *La città di Parma delineata e divisa in isole colla descrizione degli attuali possessori*, Parma, 1797. Il Sardi riporta la Planimetria di Palazzo Reale come se fosse stato effettivamente completato.

▽ Da sinistra a destra:

Planimetria della zona adiacente alla Pilotta. Evidenziati gli edifici demoliti nel 1776 per realizzare il nuovo Palazzo Reale progettato da Ennemonde Alexandre Petitot, Inizi XIX secolo.

Progetto di Palazzo Reale di Ennemonde Alexandre Petitot inserito in un settore di città, seconda metà del XVIII secolo.











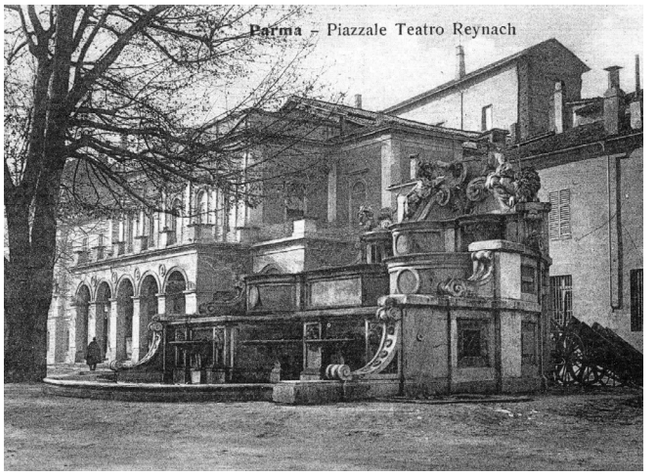
◁ Da sinistra a destra:

Azzi Evangelista, *Pianta topografica del Palazzo Ducale e dipendenze*,1841. Archivio di Stato di Parma.

Giacopelli Giacomo, *Cambio della Guardia nella Piazza di Palazzo Ducale,* 1829 ca., acquerello su carta, Collezioni d'Arte Fondazione Cariparma.

Giacopelli Giacomo, *Il Palazzo Ducale di Parma*, 1833-34, acquerello su carta, Collezioni d'Arte Fondazione Cariparma.





▽ Cartolina del Teatro Reinach fotografato da Strada della Pilotta.

La facciata del Teatro Reinach con la Fontana del Trianon. Sullo sfondo si nota l'angolo mozzato della Pilotta.

e il 1871, sopra al sedime occupato precedentemente dalla chiesa di San Pietro Martire, del Teatro Politeama finanziato da Oscar Reinach, da cui prese il nome, in cambio del titolo di barone. L'opera, progettata dell'architetto Pancrazio Soncini, era in grado di ospitare 1500 persone e presentava una facciata parallela e stilisticamente conforme a quella di Palazzo Ducale a cui fu affiancata, nel 1889, la fontana del Trianon prelevandola dalla Reggia di Colorno.

Con l'Unità d'Italia lo Stato cedette al Comune di Parma prima il Teatro Politeama Reinach, poi l'area di Piazza dei Platani, mentre alla Provincia andò il Palazzo Ducale che divenne sede della Prefettura, il Corpo di Guardia, attuale sede della Provincia e lo spazio antistante che si estendeva sino a Strada della Pilotta, il passaggio che collegava, passando sotto le fornici del Complesso, Strada Garibaldi al Lungoparma. Il resto del Piazzale fu invece sistemato a verde nel 1882 per fare da cornice al Monumento di Vittorio Emanuele II.

Nel 1894 il sindaco di Parma Giovanni Mariotti, accanto ad un piano di risanamento che prevedeva la demolizione dei quartieri popolari igienicamente non idonei, affianca la distruzione di opere pregevoli quali le Beccherie ed i passaggi in quota realizzati da Bettoli per favorire il passaggio dei tram, oltre ai rimanenti Bastioni e rampari, ormai inutili sotto il profilo bellico e divenuti luogo di pubblico passeggio, a favore di viali viabilistici carrabili ad alto scorrimento.

Nel 1920 la fontana del Trianon fu spostata e collocata come elemento di fondale dell'asse centrale del Parco Ducale, su un isolotto all'interno dello specchio d'acqua della peschiera, mentre nel 1939 il Teatro Reinach venne ribattezzato Teatro Paganini a causa delle leggi fasciste che vietavano l'esterofilia dei nomi di opere pubbliche. Le grandi demolizioni nel Piazzale furono poi aggravate dai danni causati, nel corso della fase finale della Seconda guerra mondiale, più precisamente il 13 maggio 1944, dai bombardamenti angloamericani che distrussero quasi totalmente il Palazzo Ducale, il primo corridore della Pilotta, il Teatro Farnese e il Teatro Paganini-Reinach.

▷ Da sinistra a destra:

Le macerie della Biblioteca Palatina.

Il Palazzo della Prefettura, già Palazzo Ducale, distrutto dalle bombe.

Il Palazzo della Pilotta danneggiato dal bombardamento.

Immagini tratte da Resistenza maPPe, Istituti Storici dell'Emilia-Romagna.











Progetti e idee precedenti alla proposta di Giancarlo De Carlo

La Seconda guerra mondiale lasciò numerosi segni nella città di Parma e le devastazioni causate furono aggravate dall'intervento dell'uomo che, a seguito dei danni riportati, demolì prima il Monumento a Verdi lasciando soltanto l'ara centrale, poi ciò che restava del Palazzo Ducale di Bettoli. Vennero invece riedificate le ali danneggiate della Pilotta e ricostruito il Teatro Farnese.
È nel dopoguerra che la denominazione dell'area passa prima da Piazzale Guglielmo Marconi, poi a Piazzale della Pace.
Nel 1947 con l'approvazione di una commissione del Ministero della Pubblica Istruzione venne progettata la ricostruzione, in posizione avanzata e distaccata dalla Pilotta, del Palazzo Ducale sede della Prefettura. Contemporaneamente venne avvallata anche la ricostruzione del Teatro Reinach che avrebbe causato l'abbattimento dei platani di Maria Luigia e l'isolamento del Complesso monumentale. La proposta, che prevedeva anche il congiungimento di Via Roma, attuale Via Verdi, con il Piazzale della Pace abbattendo i fornici di Piazzale Bodoni, venne sancita dal Piano Regolatore approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici il 13 febbraio 1950. Questo scenario non si realizzò a causa delle proteste di privati cittadini, associazioni, enti culturali ed artistici, inducendo nel 1953 la Provincia a proporre la revoca del Piano, suggerendo la ricostruzione del Palazzo Ducale "dove era e come era".
Nel frattempo, l'ara dedicata a Giuseppe Verdi venne trasferita, orfana del colonnato, dalla piazza antistante la stazione al tratto finale dell'odierna Via Verdi decretando la perdita di significato del manufatto e, nel 1956, nell'area antistante l'ex Prefettura venne invece collocato il Monumento al Partigiano.
In questo contesto, nel 1961, l'architetto Franco Carpanelli venne incaricato di redigere il progetto per il rifacimento di Palazzo Ducale che sarà presentato nel 1963. Carpanelli riprogettò la facciata di Bettoli nel suo aspetto originario, ma avanzandola su Via Garibaldi dove ora si trova il Monumento al Partigiano

△ Cartoline risalenti alla seconda metà del Novecento ritraenti il Monumento al Partigiano nello spazio antistante il Palazzo della Riserva, oggi sede del Museo Glauco Lombardi e il Palazzo della Provincia.

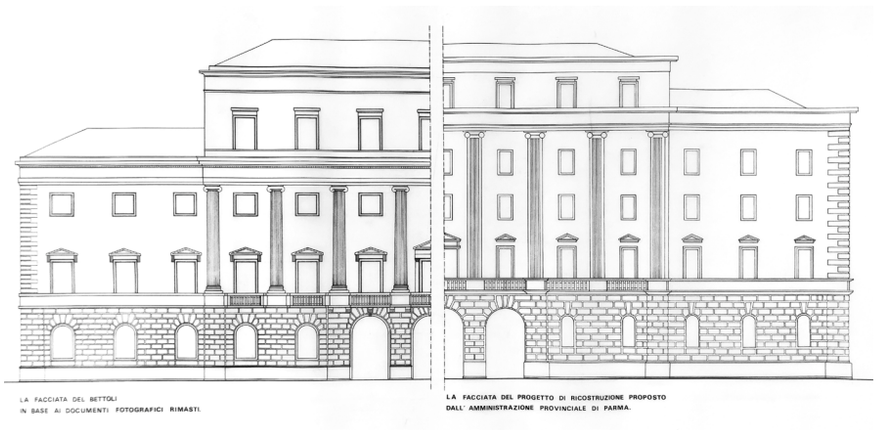
◁ Raimondi Aldo, *Monumento a Verdi*, acquerello su carta, 1931, Collezioni d'Arte Fondazione Cariparma.
Si può notare l'ara al centro dell'emiciclo prima che questo venisse distrutto dai bombardamenti del 1944.

▽ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

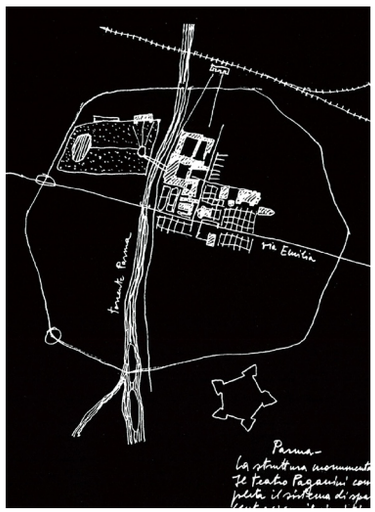
Particolare della tavola 26, "Superficie coperta e superficie libera nel Piazzale" dove si può notare il confronto con la facciata del Bettoli, ricostruita sulla base di documenti fotografici, e la facciata del progetto di ristrutturazione proposto dall'Amministrazione provinciale di Parma. Progetto di Franco Carpanelli (1963).

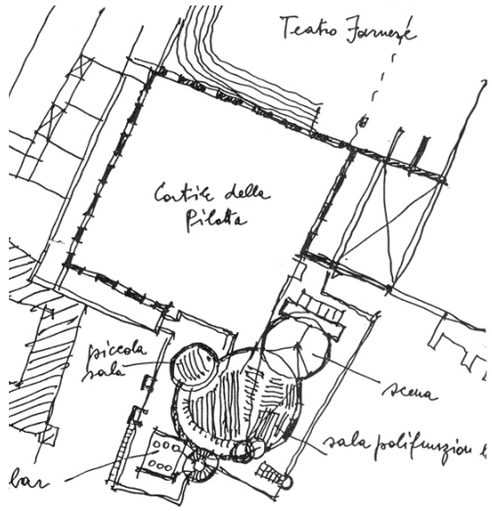
Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

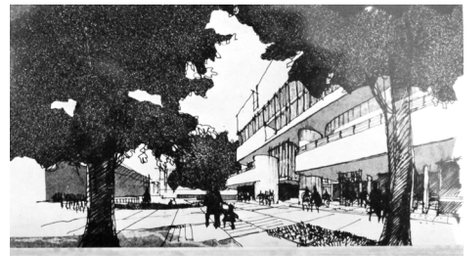


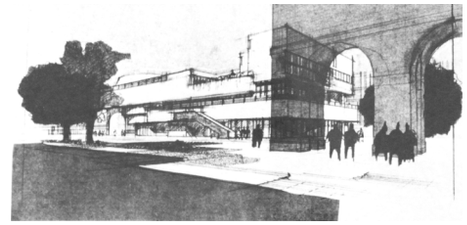


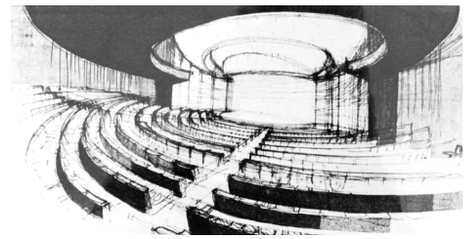
e addossandola ad un corpo di fabbrica con struttura in ferro tamponata da vetrate. L'edifico che non verrà mai realizzato, in una sua versione rivista e presentata nel 1969 avrebbe potuto ospitare uffici della Provincia, locali di rappresentanza e una sala convegni.
Un successivo Piano Regolatore approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1963 sanciva alcune varianti rispetto al 1950 e riportava tre punti fondamentali per la sistemazione dell'area del Piazzale: la conservazione dei fornici di Piazzale Bodoni, la ricostruzione del Palazzo Ducale adiacente alla Pilotta e su di un sedime che si estendeva sino al Monumento del Partigiano e la riedificazione del Teatro Paganini-Reinach sul lato nord dell'area, dove insistevano i platani.
Nel 1964 venne perciò indetto un concorso ad inviti per il rifacimento del Teatro Paganini-Reinach che vide la partecipazione di alcuni tra i migliori giovani architetti del tempo: Carlo Aymonino, Luigi Caccia Dominioni, Roberto Gabetti e Aimaro Isola, Vittorio Gandolfi, Paolo Portoghesi, Aldo Rossi e Luigi Pellegrin.[4] Nella lettera d'invito si chiedeva un cinema-teatro dalla capienza di 1500 persone dove tenere spettacoli e iniziative sia nelle ore diurne che in quelle notturne.
Carlo Aymonino propose una soluzione con una diffusa area pedonale intorno ad un volume teatrale situato ad una quota di undici metri. Il piano del teatro era infatti progettato al medesimo livello di un ampio passaggio pedonale che si innestava, a ovest, nelle gallerie della Pilotta attraverso cui poi giungere alla Biblioteca Palatina, alla Pinacoteca e al Teatro Farnese. Quest'ampio itinerario pedonale pensile era anche immaginato per mettere in relazione l'ambiente teatrale del Regio, una nuova sala conferenze, uno spazio per la ristorazione e, grazie ad alcuni collegamenti verticali, una sequenza di spazi commerciali al livello terreno.
L'obiettivo era quello di aprire il teatro alla città e convogliare la vita urbana in questo nuovo luogo di incontro.[5]

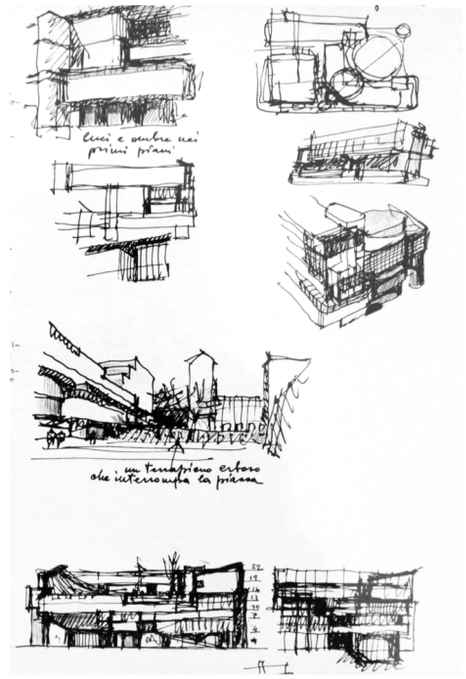






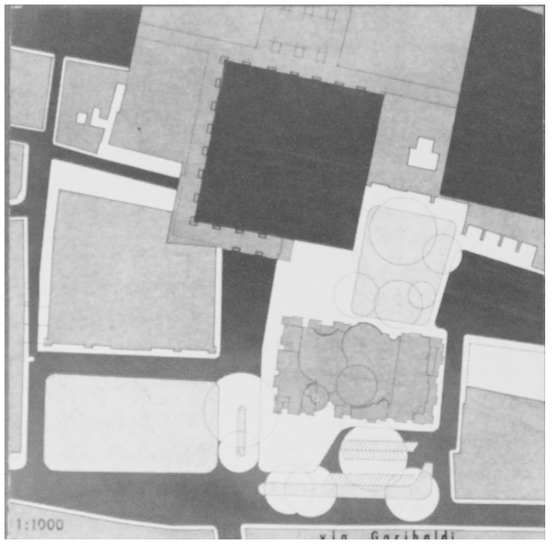


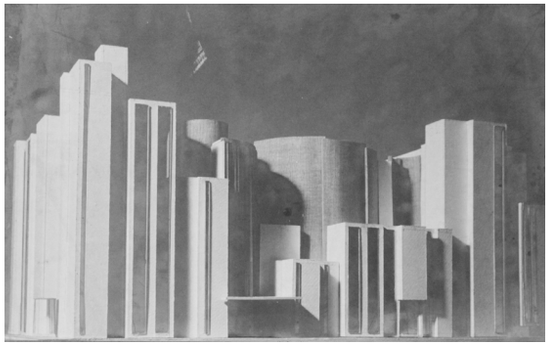




▷ Aymonino Carlo, estratti delle tavole e dei disegni per il concorso ad inviti per il Teatro Paganini, 1964.

Archivio Storico Comunale di Parma.



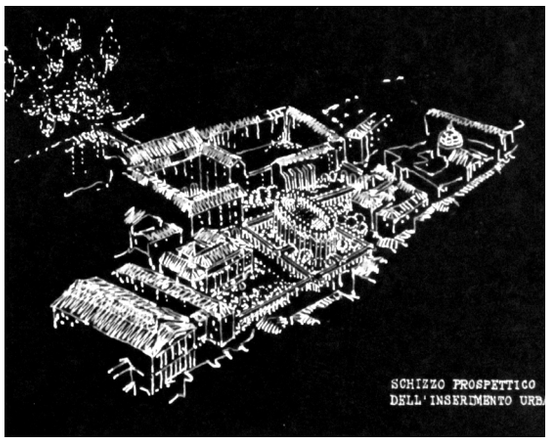


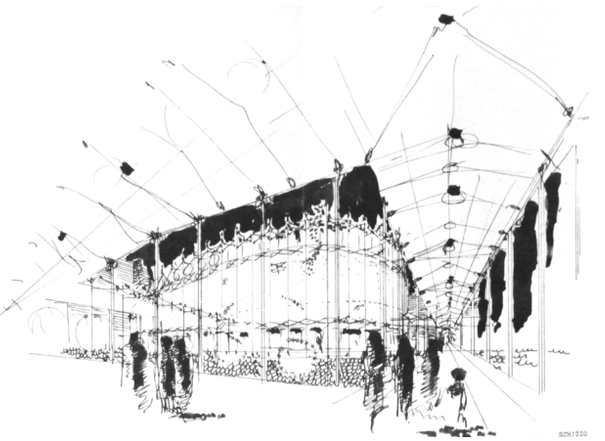
Il progetto immaginato da Luigi Caccia Dominioni definiva, a livello urbanistico, tre piazze a cui si aggiungeva un collegamento coperto diagonale tra Via Garibaldi e l'angolo mozzato della Pilotta. Proprio in corrispondenza di questo crocevia prendeva poi forma il complesso del cinema-teatro, in una posizione che ricalcava quella del vecchio Teatro Paganini-Reinach.
La soluzione proposta prevedeva ristoranti, bar, spazi commerciali e vetrine espositive.
Roberto Gabetti e Aimaro Isola, con l'intento di ricomporre idealmente il verde di Via Garibaldi con i restanti fatti urbani presenti nel Piazzale immaginarono una rete di passaggi protetti con un portico sorretto da elementi verticali di acciaio prolungati oltre la copertura che potessero condurre all'astratto volume cilindrico a pianta ellittica del nuovo teatro. I portici di testata, oltre alla funzione di foyer teatrale, avevano il compito di fungere da filtro per gli spazi commerciali, gli uffici e il grande terrazzo superiore immaginato per gli svaghi serali.
Il progetto di Vittorio Gandolfi prevedeva una parziale soluzione su pilotis che permetteva la creazione di un vasto ambiente coperto a funzione pubblica.
Su questo atrio erano immaginati, al piano terra, gli ingressi al cinema-teatro e le scale mobili che avrebbero potuto condurre alla galleria, alle sale di esposizione, al centro culturale, ai clubs ed al terrazzo in quota.
Paolo Portoghesi propose un progetto con tre obiettivi: rimarginare con un volume articolato ma compatto lo squarcio della Pilotta, realizzare una continuità dialettica tra l'ambiente circostante e il nuovo edificio, creare una zona filtro all'area monumentale e al centro storico. Questo portò ad immaginare un organismo teatrale libero, racchiuso in un involucro flessibile che rivelava la complessità delle sue parti nella facciata su Via Garibaldi. A sud verso la Prefettura, risultava invece più ermetico, mentre a ridosso della Pilotta il tono dell'architettura era più pacato e semplice.

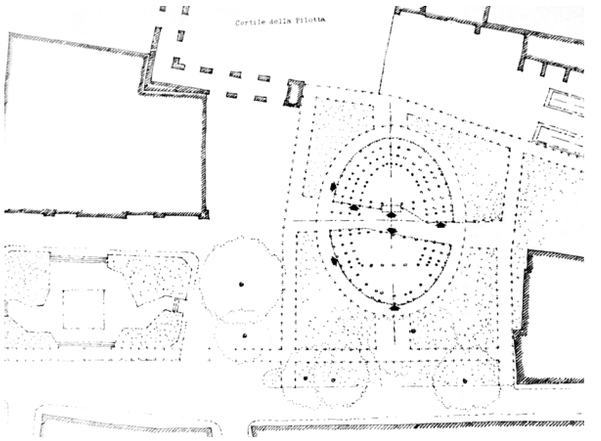
◁ Portoghesi Paolo, estratti delle tavole e dei disegni per il concorso ad inviti per il Teatro Paganini, 1964.

▽ Gabetti Roberto, Isola Aimaro, estratti delle tavole e dei disegni per il concorso ad inviti per il Teatro Paganini, 1964.

Archivio Storico Comunale di Parma.





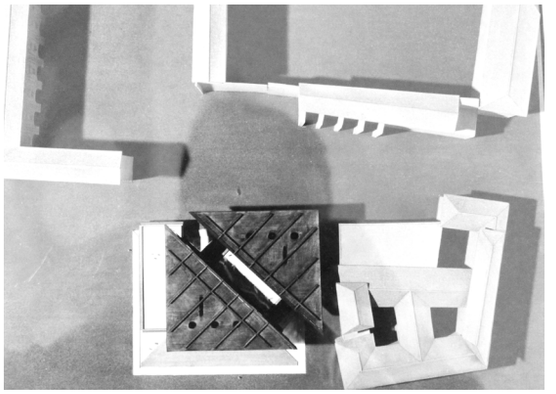


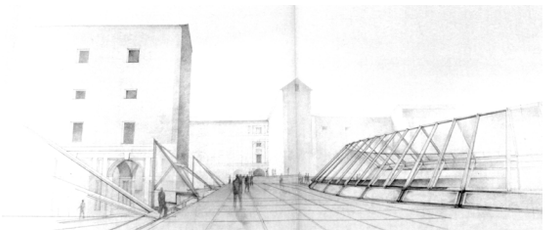
Aldo Rossi, indagando i monumenti di Parma come il Battistero, il Duomo, il Teatro Regio, la Pilotta, concepì due elementi indipendenti, estranei ad un sistema urbano preciso, collocati sul prato di Piazzale della Pace come oggetti liberi. Il primo era un teatro ellittico con colonne perimetrali e il secondo un volume porticato caratterizzato da un timpano triangolare sorretto da un enfilade di pilastri. I due elementi risultavano indipendenti anche tra loro rispetto allo spazio pubblico, ma erano immaginati collegati da un passaggio pedonale ipogeo.La pavimentazione, in porfido avrebbe messo in relazione i due manufatti e ospitato il Monumento al Partigiano e il Monumento a Verdi ricollocato rispetto alla posizione attuale.[6]

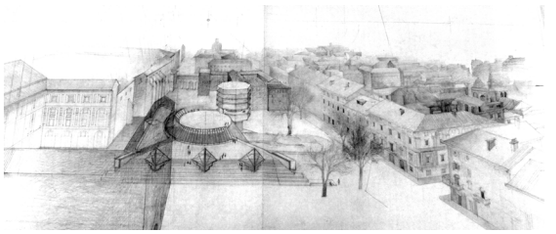
Dopo numerose riunioni, la commissione giudicatrice nominò vincitore il progetto di Luigi Pellegrin che prevedeva un teatro ipogeo con volumi affioranti, a vari livelli, per ospitare passeggiate, terrazze e servizi all'aperto.

Per effetto di indicazioni successive i volumi parzialmente interrati divennero poi importanti edifici di superficie che vennero ulteriormente ridimensionati a spese di spazi commerciali e direzionali. Il Piazzale era immaginato come una grande area pedonale, mentre lungo il fiume erano previsti un parcheggio e una doppia via di comunicazione pedonale coperta sul ponte. L'idea era quella di trasformare la Pilotta in un grande foyer a servizio del nuovo teatro.[7]

Anche questo progetto non verrà attuato e attraverso un nuovo Piano Regolatore, nel 1973, l'area venne vincolata a verde pubblico in attesa di studi particolareggiati. Vista la necessità di sistemare l'area con un disegno di suolo, nel 1973 il Comune indisse un concorso nazionale per la sistemazione di Piazzale della Pace a verde pubblico. I progetti concorrenti, sotto l'esame di una commissione giudicatrice, furono 30, di cui i più riusciti furono quelli che riportavano i seguenti acronimi: Motto, Abraracourcix, Bella ciao, PR 14, Transfert, Lestroarmonico, Popularis Hortus, Amarcord, Due, Kubla Khan, Il Terzo Uguale.[8]



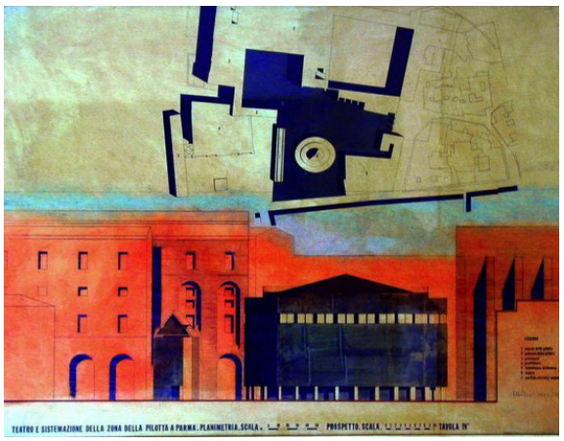


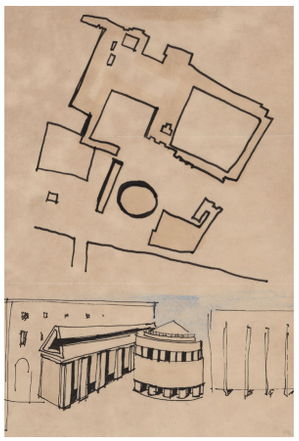


▷ Pellegrin Luigi, estratti delle tavole e dei disegni per il concorso ad inviti per il Teatro Paganini, 1964.

▽ Rossi Aldo, estratti delle tavole e dei disegni per il concorso ad inviti per il Teatro Paganini, 1964.

Archivio Storico Comunale di Parma e Fondazione Aldo Rossi.









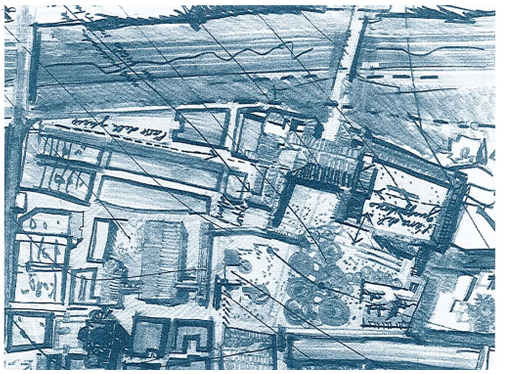
Il progetto “Motto” ideato da Vittoriano Viganò, Aurelio Cortesi, Lorenzo Barni, Paolo Farina e Alberto Grimondi, immaginava una piazza totalmente pedonale così come il centro storico. In prossimità dei contrafforti prevedeva una gradinata mentre sul sedime del Teatro Paganini-Reinach inseriva una fitta cortina arborea che proseguiva nel cortile principale della Pilotta. Introno al Monumento del Partigiano si prevedeva di sistemare degli specchi d’acqua e un passaggio coperto collegava il Palazzo della Provincia alla Pilotta. Il resto dell’area era sistemata a verde.
Il progetto “Abraracourcix” sviluppato da Walter Barbero, Giuseppe Gambirasio, Haig Huluhogian, Bran Ciagà, Lucio Moro, Naila Rade e Giorgio Zenoni individua come asse principale della Pilotta quello est-ovest, prevedendo la piantumazione di alberi anche nel cortile principale per aprire una relazione con il Parco Ducale. Una cortina arborea era immaginata tra il Palazzo della Provincia e la Pilotta, mentre una diagonale divideva il verde, caratterizzato da piani inclinati, dalla zona lastricata. Un percorso sotterraneo proseguiva poi quest’asse all’interno del Cortile del Guazzatoio nel quale erano previste costruzioni. Un tunnel tra Via Mazzini e Via Garibaldi e un altro tra Viale Toschi e Viale Mariotti avrebbero poi permesso di immaginare il Piazzale e le vie Pisacane e del Parmigianino interamente pedonali.
Gli architetti Leonardo Pedrelli, Franco Ferrari e Italo Jemmi, con il progetto

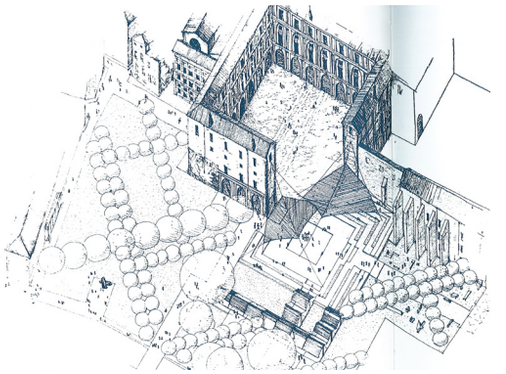

COMUNE DI PARMA
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA

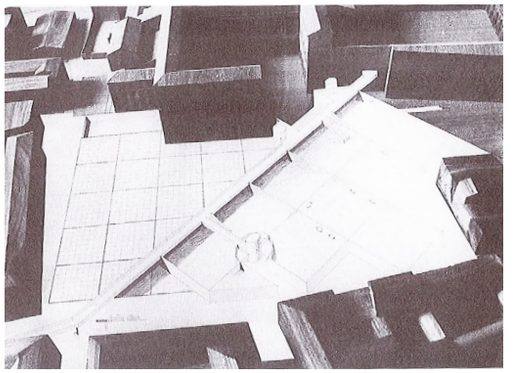
CONCORSO NAZIONALE DI IDEE
PER LA SISTEMAZIONE DI PIAZZALE DELLA PACE

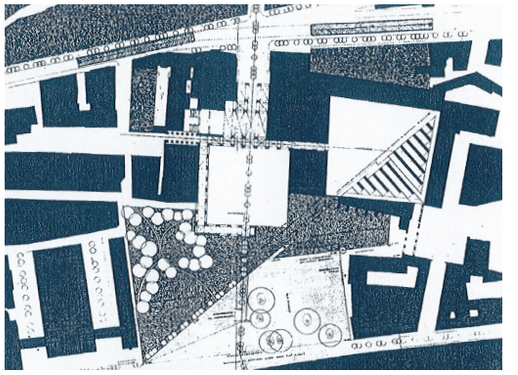
L'Amministrazione Comunale Parma nell'intento di favorire la sistemazione di una vasta area del centro storico della città e di promuovere l'interesse, oltrechè della cittadinanza, delle persone di cultura, dei tecnici, degli urbanisti e degli artisti che maggiormente agiscono nell'ambito specifico, bandisce un concorso nazionale di idee per la sistemazione di piazzale della Pace

Agli interessati l'Amministrazione fornirà su richiesta un'ampia documentazione







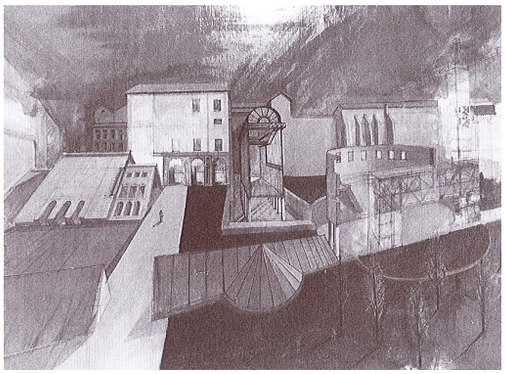
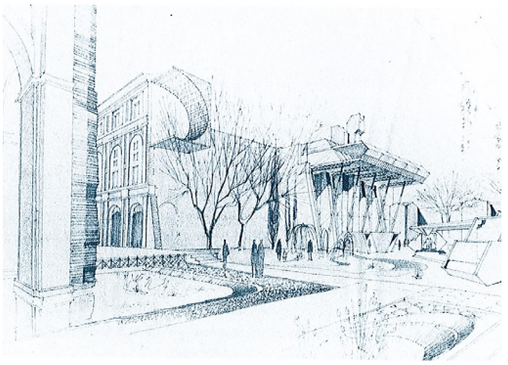
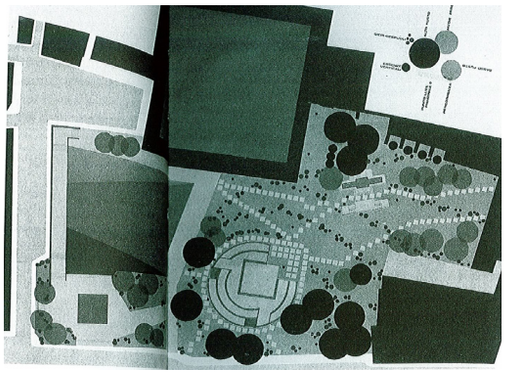
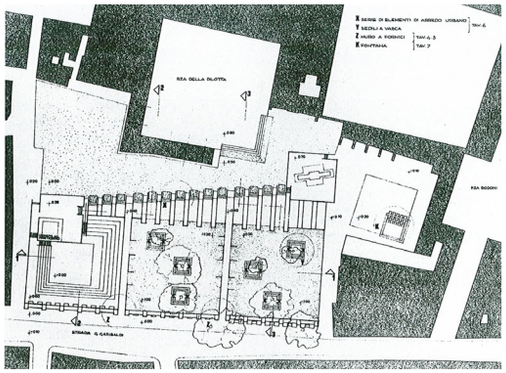
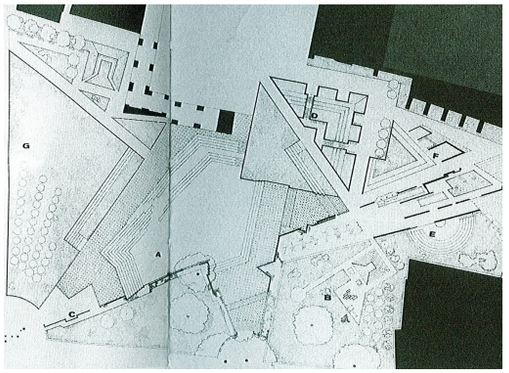
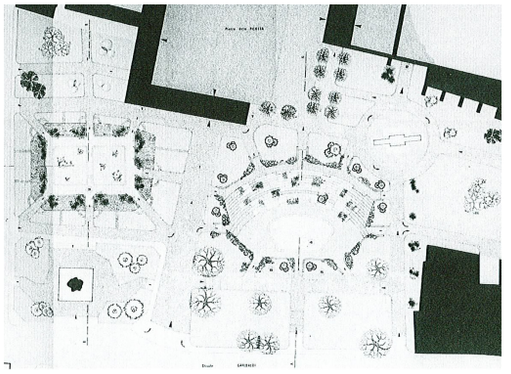


◁ L’avviso per il Concorso nazionale di idee per la sistemazione di Piazzale della Pace, Parma, 1973.

Da sinistra a destra e dall’alto al basso: I progetti Motto, Abraracourcix, Bella ciao e PR 14.

Archivio Storico Comunale di Parma.

“Bella ciao” immaginavano una cavea affiancata da una serra nel Cortile del Guazzatoio ed un altro spazio per eventi nel cortile principale della Pilotta. Un percorso diagonale sopraelevato separava poi la zona a verde da quella lastricata.
Il progetto “PR 14”, il più apprezzato dalla cittadinanza invitata ad esprimere preferenze alla mostra, messo a punto da Ezio Pellegrini, Carlo Castagnetti e Romolo Maione utilizzava razionalmente gli spazi attraverso filari ortogonali di alberi che formavano un sistema di corti a 45 gradi rispetto alla griglia su cui sono impostati i cortili del Complesso della Pilotta. Una cavea a gradinata coperta da una tensostruttura era poi immaginata nell’area della chiesa di San Pietro Martire.
“Transfert” di Giuseppe Cruciani, Marco Dezzi-Bardeschi e Vittorio Savi, aveva l’obiettivo di riconciliare favorevoli e contrari alla ricostruzione del Palazzo Ducale proponendone la ricostruzione inclinata di 45 gradi rispetto al terreno. Nell’area, minimamente lasciata a verde e collegata al Parco Ducale attraverso un nuovo ponte pedonale, venivano individuati due percorsi: uno principale diagonale sotterraneo o in superficie protetto da vetrate e l’altro museografico attraverso la Pilotta. Nella zona nord dell’area il progetto prevedeva un teatro all’aperto e la riscoperta del sedime della chiesa di San Pietro Martire che viene immaginata ricostruita in vetro.

▷ Da sinistra a destra e dall’alto al basso: I progetti Transfert, Lestroarmonico, Amarcord, Due, Kubla Khan, Il Terzo Uguale.

Archivio Storico Comunale di Parma.

Non sono invece citati nella documentazione dell'epoca gli autori del progetto "Lestroarmonico" che, facendo riferimento alla diagonale che taglia il cortile della Pilotta, la immaginavano intersecata da una serie di percorsi che avrebbero dovuto individuare zone di incontro, spazi per mostre e un belvedere con sale riunioni e un ristorante in prossimità dei contrafforti.
"Popularis Hortus" di Giovanni Battista Bassi prevedeva un parcheggio sotterraneo per risolvere il problema degli stalli, mentre una sequenza di volumi triangolari perimetrali affioranti dal verde e dai selciati contenevano gli accessi ai musei del Piazzale.
Infine, il progetto "Amarcord" proponeva la totale sistemazione a verde della zona, lasciando inalterate le posizioni dei monumenti e immaginando una serie di silos sotterranei capaci di contenere 300 vetture.
Nessuna delle 30 proposte presentate al concorso metteva in risalto il sistema originario della Pilotta, proponendo invece un sistema di percorsi e spazi verdi a maglia ortogonale.
Dopo cinque sedute la commissione giudicatrice dichiara vincitori ex-equo i progetti indicati con i nomi "Abraracoureix" e "Motto" davanti a "PR14" e "Bella Ciao", lasciando di fatto senza una soluzione il problema della sistemazione di Piazzale della Pace.[9]
Una volta terminati i lavori della commissione venne presentato, fuori concorso, il progetto dell'Istituto di Storia dell'Arte della Facoltà di magistero dell'Università di Parma, redatto dall'architetto Guido Canali e dal professor Arturo Carlo Quintavalle.
La proposta risultava equilibrata ed economica, ma non prendeva in considerazione né il problema del Palazzo Ducale sul quale la maggior parte della cittadinanza insisteva per una ricostruzione "dove era e come era", né la sistemazione in altro luogo dei parcheggi.
Il Consiglio comunale ratificò le decisioni della commissione giudicatrice del concorso mantenendola in carica per esaminare anche il progetto dell'Istituto, sul quale la Giunta espresse un giudizio pienamente favorevole.
Il progetto prevedeva una sistemazione a verde basso con alcuni filari di piante ad alto fusto a fare da quinta lungo Via Garibaldi, davanti al Palazzo della Provincia, lungo Borgo della Cavallerizza, davanti all'area delle cucine, verso sud a proseguimento e perpendicolarmente del corridore est e a fianco dei fornici di Piazzale Bodoni. Verde rampicante era previsto invece a totale copertura della parte posteriore del Palazzo della Provincia e a copertura del corpo di fabbrica a ridosso del corridore sud.
Un estratto della relazione illustra lo spirito del progetto: «La soluzione prospettata propone di ritessere attraverso un sistema di percorsi, che riflettono quelli originari, il rapporto: tra il Palazzo della Pilotta e ambiente circostante; la sensibilità ai percorsi di lettura dell'insieme viene conservata ed esaltata attraverso una serie di indicazioni visuali che segnano sul terreno le direzioni legandosi ai percorsi storici nei cortili del palazzo. Questo quindi si presenta come un reticolo; che ha dei limiti precisi, limiti che vengono esaltati

prima di tutto sottolineando l'esistenza di aree del tutto escluse dall'insieme della lettura, e precisamente il cortile, che viene collegato attraverso un nuovo percorso all'intera area della piazza e dell'asse di Via Garibaldi, quindi e dal lato opposto il bastione cinquecentesco che, aggirato da un percorso apposito, viene collegato all'asse del lungo-parma.
L'intero sistema viene poi connesso attraverso una serie di percorsi interni che sono gli esistenti, senza alcuna manomissione ed anzi ottenendo collegamenti diretti con altre aree prossime, da quella dei chiostri e del giardino di San Paolo al cortile interno della Pilotta il cui recupero non sarà evidentemente di tipo monumentalistico, ma piuttosto lo assicurerà alla comunità come zona di tranquillo loisir. Viene anche utilmente risolto il problema dell'angolo non costruito della Pilotta, l'angolo che era a suo tempo chiuso dalla chiesa di San



▷ il progetto dell'Istituto di Storia dell'Arte della Facoltà di magistero dell'Università di Parma, redatto dall'architetto Guido Canali e dal professor Arturo Carlo Quintavalle.

Estratto da:
Azzoni Gianluca, *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, Collana periodica "Documenti", n°24, Grafiche Step, Parma, 1995

Pietro Martire poi distrutta nel secolo XIX per fare posto al teatro Paganini, a sua volta distrutto nel corso dell'ultima guerra e la cui area è ora libera.
Qui infatti è stato pensato di ricercare e porre in evidenza, con un modesto scavo di circa un metro di profondità, le antiche fondazioni e di sistemarvi un museo all'aperto della città e della sua storia urbanistica con particolare riferimento alla piazza ed alla vicenda nel suo contesto; si potranno poi riutilizzare anche i mezzi plastici, iscrizioni, frammenti ora variamente accatastati o dispersi nella zona. Riguardo all'esistente Monumento al Partigiano il progetto rispetta il significato simbolico dell'opera e per questo la integra in un dialogo diretto della cittadinanza, le crea dietro con lievi movimenti di terra una digradante cavea ideata perché il pubblico possa seguire un comizio, una cerimonia nelle migliori condizioni di visibilità, ma una cavea di terra non di pietra. E il verde è anche con gli spazi aperti in pratica da qui fino agli archi di Piazza Bodoni; il verde diviene il punto focale dell'intero sistema, che offre dunque al cittadino un'area del tutto libera (né aiuole né limitazioni né direzioni monumentalistiche di lettura) fornendogli per altro alcune indicazioni per la fruizione. Nella zona lungo Via Garibaldi, chiusa al traffico privato e libera solo per mezzi pubblici, viene creata una linea bassa di piccole funzioni, dal giornalaio al chiosco gelati, uniti da una struttura bassa (2 metri) poco più di una tettoia in cemento armato che copra appunto questi servizi da cui il cittadino potrà muovere entro il sistema a verde della medesima piazza»[10].
Il 30 aprile 1975 il Consiglio comunale espresse giudizio positivo al progetto Canali-Quintavalle che però rimase sulla carta a causa dello scoppio di uno scandalo edilizio che coinvolse numerosi amministratori e tecnici del Comune di Parma che portò nell'autunno del 1976 alle dimissioni del sindaco Cesare Gherri, del suo vice e dell'assessore all'urbanistica.
Un ulteriore Piano Regolatore del 1979 rimanda nuovamente la soluzione al problema mantenendo l'area vincolata a verde pubblico, prevedendo soltanto opere di manutenzione ordinaria.
Subito dopo, tra il 1979 e il 1980 il Comune, guidato dal sindaco Aldo Cremonini, incarica Giancarlo De Carlo di redigere un progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace che verrà presentato nel dicembre 1980.
Il progetto, mai realizzato, avrebbe richiesto il superamento del vincolo a verde pubblico dell'area e il superamento delle norme edilizie vigenti per quanto riguarda le distanze tra corpi di fabbrica
La maggior parte dei cittadini, degli enti, delle associazioni culturali, artistiche e storiche di Parma, nonché studiosi, progettisti e docenti parteciparono con idee differenti e contrastanti al dibattito che ne seguii.

[1] Per la ricostruzione sintetica delle vicende generali della città di Parma sono stati consultati: Affò Ireneo, *Storia della città di Parma*, Stamperia Carmignani, Parma, 1792; Banzola Vincenzo, *Il centro storico di Parma: sue origini e suo sviluppo*, Tipografia La Nazionale, Parma, 1967; Adorni Bruno, *L'architettura farnesiana a Parma, 1545-1630*, Battei, Parma, 1974; Banzola Vincenzo (a cura di), *Parma. La città storica*, Cassa di Risparmio di Parma, Artegrafica Silva, Parma, 1978; Conforti Paolo, *Le mura di Parma*, volumi 1 e 2, Edizioni Banca del Monte, Grafiche Step, Parma, 1980; Castagnetti Carlo, Hainess Olga, Pellegrini Ezio, *Le mura di Parma*, volume 3, Edizioni Banca del Monte, Grafiche Step, Parma, 1980; Quintavalle Carlo Arturo, *La Pilotta: segno di una città*, in "Casabella" n°454, 1980, pp.12-23; Marchesi Gustavo, *Storia di Parma*, Newton Compton, Parma, 1994; Schianchi Lucia Fornari, *Il Palazzo della Pilotta a Parma. Dai servizi della corte alle moderne istituzioni culturali*, Franco Maria Ricci, Milano, 1996; Gonizzi Giancarlo (a cura di), *I luoghi della storia. Atlante topografico parmigiano*, PPS, Parma, 2002;
Per lo studio delle vicende di Piazzale della Pace sono stati consultati: Azzoni Gianluca, *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, Collana periodica "Documenti", n°24, Grafiche Step, Parma, 1995; Storchi Stefano, *Il pendolo della storia. Parma e il Piazzale della Pace*, Ancsa Documenti, n°2, E. Lui Tipografia, Reggio Emilia, 2017.
[2] Per un approfondimento delle vicende si veda Casa Emilio, *Un progetto del cavaliere architetto Ennemondo Petitot de Mont Louis per edificare in Parma un palazzo ducale: 1766-69*, Battei, 1895.
[3] Sardi Gian Pietro, *La città di Parma delineata e divisa in isole colla descrizione degli attuali possessori*, Parma, 1797. Si tratta della prima immagine catastale di Parma composta da una pianta della città con scala indicata in pertiche di Parma e tese di Francia, e da 28 tavole nelle quali sono raffigurati in dettaglio i 195 isolati in cui era suddivisa la capitale.
[4] La descrizione dei progetti che segue è stata realizzata consultando le tavole e gli elaborati conservati all'Archivio Storico del Comune di Parma e il volume Azzoni Gianluca, *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, Collana periodica "Documenti", n°24, Grafiche Step, Parma, 1995.
[5] La descrizione del progetto è stata realizzata consultando le tavole e gli elaborati conservati all'Archivio Storico del Comune di Parma e la relazione di Sermonti Vittorio (a cura di), in Polesello Gianugo, *Concorso per la ricostruzione del teatro Paganini a Parma. Progetti di Carlo Aymonino e Aldo Rossi*, Cluva, Venezia, 1966 contenuta in *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, op.cit.
[6] Ibidem.
Si veda anche "Teatro Paganini e Piazza della Pilotta. Parma 1968", Fondazione Aldo Rossi: https://www.fondazionealdorossi.org/opere/1965-2/scheda-prodotto/.
[7] La descrizione del progetto è stata realizzata consultando le tavole e gli elaborati conservati all'Archivio Storico del Comune di Parma e la comunicazione del 16 dicembre 1965 di Luigi Pellegrin alla commissione giudicatrice contenuta in *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, op.cit.
[8] La descrizione dei progetti è stata realizzata consultando le tavole e gli elaborati conservati all'Archivio Storico del Comune di Parma e il volume Tommasini Stefano, *Il Piazzale della Pace e il Palazzo della Pilotta a Parma. Storia della zona e cronaca dei tentativi di sistemazione*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.52-57 e Azzoni Gianluca, *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, Collana periodica "Documenti", n°24, Grafiche Step, Parma, 1995.
[9] Le vicende del concorso di idee sono rintracciabili in "*30 motti, 30 idee per un po' di verde*", Gazzetta di Parma, 17 marzo 1974 e in "*La cronologia degli avvenimenti sfociati nel concorso per idee*" Il Resto del Carlino, 26 febbraio 1975.
[10] Estratto della relazione del progetto dell' dell'Istituto di Storia dell'Arte della Facoltà di magistero dell'Università di Parma pubblicato in "*La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*", op.cit e "*Il Piazzale della Pace e il Palazzo della Pilotta a Parma. Storia della zona e cronaca dei tentativi di sistemazione*", op.cit.

Antologia



Lo studio della storia del tessuto urbano: le coordinate per il progetto

Tutte le circostanze e gli avvenimenti descritti brevemente nei paragrafi precedenti conducono al 1979, quando l'amministrazione comunale conferisce a Giancarlo De Carlo l'incarico di redigere un progetto di sistemazione per Piazzale della Pace.

L'area rappresentava da numerosi anni un contesto irrisolto ed era individuata negli strumenti pianificatori come uno standard di quartiere destinato a verde pubblico attrezzato. Una legge del gennaio 1978 dava però la possibilità di modificare gli usi delle zone così classificate, purché al loro interno si realizzassero attrezzature pubbliche come, ad esempio, scuole, biblioteche e spazi a vocazione culturale a servizio della collettività. Una condizione ideale che, nelle intenzioni di De Carlo e dell'amministrazione, avrebbe permesso di proporre un ventaglio esteso di usi, pur rimanendo nell'ambito di attrezzature ad uso comune.

Il mandato, che era ampio e non definiva né le funzioni, né le quantità edilizie da realizzare, si rivelerà causa di numerosi equivoci a cui l'opinione pubblica si appellerà per contrastare il progetto.

De Carlo, con un procedimento inverso rispetto a quello che avrebbe dovuto caratterizzare il rapporto fra committente e progettista, cercò di sopperire a tali mancanze e di trovare dei riferimenti attraverso un approfondita analisi urbana, caratterizzata da studi morfologici e storici, dalla quale dedurre le coordinate e le ragioni programmatiche sulle quali impostare il progetto.

A Parma, dal 1979 al 1983, De Carlo affronta quindi il tema della ricomposizione dell'identità e della morfologia urbana di un area irrisolta destinata a parcheggio, in continuità con una logica tra architettura contemporanea e città storica cercando le ragioni del progetto attraverso un lavoro di studio e disegno complessivo delle trame.

I propositi iniziali di De Carlo infatti non sono progettare l'edificio o lo spazio pubblico di Piazzale della Pace, bensì comprendere la città.

◁ Piazzale della Pace alla fine degli anni Settanta, come lo trovò Giancarlo De Carlo.

Con questa finalità De Carlo, insieme ai suoi collaboratori, costruisce un apparato di analisi molto imponente riprendendo i catasti storici, le vedute della città nelle varie epoche esistenti negli archivi storici, le fotografie aeree della zona e del suo intorno, le planimetrie della città e del centro storico alle varie scale, i rilievi degli edifici circostanti l'area come San Paolo e la Pilotta oltre chiaramente al Piano Regolatore Comunale, al Piano Particolareggiato e al Regolamento edilizio. A partire da questi materiali e dallo studio della storia della città De Carlo analizza e graficizza, in vari modi, l'evoluzione urbana ricostruendo le forme, le dimensioni e le relazioni tra costruito, percorsi e spazi pubblici che caratterizzano lo sviluppo della città.

L'analisi parte da tre elaborati che compongono la tavola denominata "La genesi del tessuto urbano" utili a comprendere come il centro storico si sia sviluppato nel tempo e quali fossero i rapporti dell'edificio della Pilotta e di Piazzale della Pace con i vari stadi di queste modificazioni.

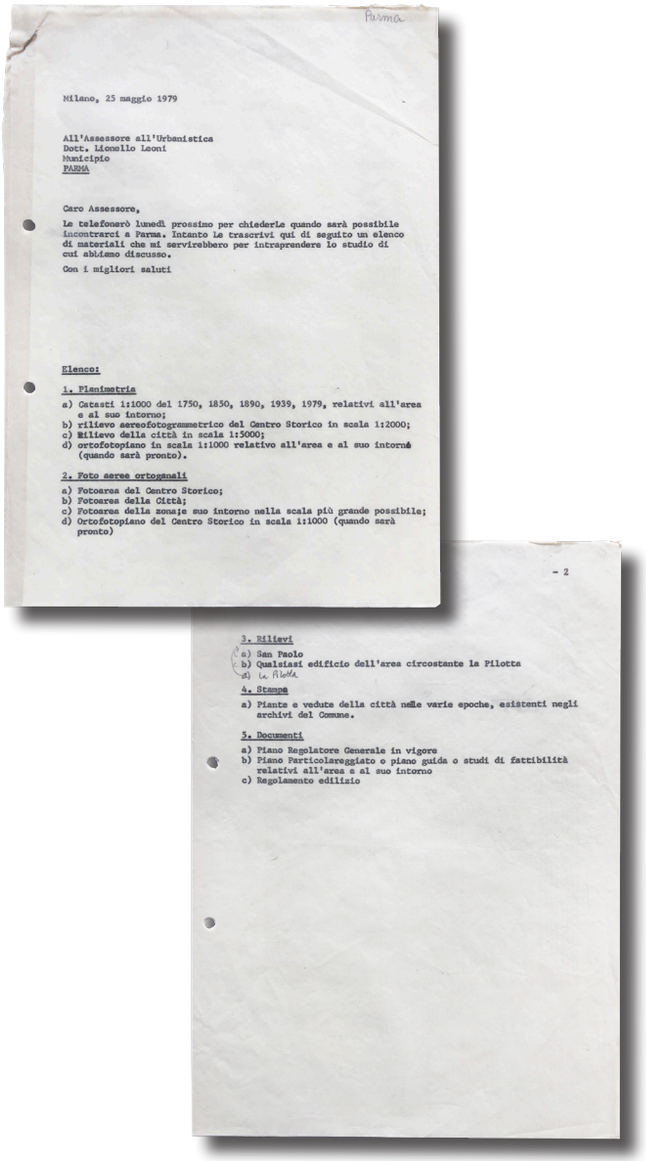
Il primo elaborato ricostruisce, con una pianta, la situazione risalente al IX secolo attraverso la rappresentazione del tracciato romano, con cardo e decumano, che incrocia su Piazza Garibaldi e sull'insediamento longobardo e le preesistenze religiose fondamentali. Da quest'elaborato si può notare come Piazzale della Pace sia al di fuori dei due tracciati, mentre la Pilotta ricade nell'alveo del torrente Parma e questo conferma che «nell'area della Pilotta, probabilmente non si dovrebbero trovare grandi rinvenimenti di tipo archeologico relativi a quest'epoca perché è marginale rispetto all'insediamento»[1].

Nella seconda rappresentazione è illustrata la situazione risalente al 1370, sotto Bernabò Visconti in cui «si vede lo "sta in pace" e si vede la "Rocchetta" che è l'inizio poi della operazione che porta alla costruzione della Pilotta»[2].

L'ultima pianta è invece una sintesi della situazione del 1570, già epoca farnesiana ,nella quale «si vede la prima operazione […] per la costruzione del Palazzo e del Giardino, del Parco, e poi si vede la formazione del "corridore" e le fortificazioni o le mura che delineano e definiscono l'insediamento oltre Parma»[3].

La lettura storica è completata da una tavola intitolata "Trasformazione del Piazzale della Pace dal '700 ad oggi" che riassume sei principali tappe, particolarmente interessanti nella loro sequenza perché danno un'idea di come «lo spazio della Pilotta si sia venuto dilatando, attraverso una serie di trasformazioni urbane che hanno determinato varie demolizioni, accidentali o volute, finché lo spazio ha assunto le proporzioni a voragine degli anni nostri, degli anni contemporanei. Si vede anche come certe sequenze di tessuti si sono venute slabrando e perdendo anche la loro connotazione originale: soprattutto la sequenza di tessuti che è lungo la strada Garibaldi»[4].

È inoltre possibile riscontrare come Palazzo Reale «che non è mai stato costruito […] rappresenta una delle operazioni più intelligenti dal punto di vista dell'interpretazione della città, […] che dava una sistemazione complessiva all'area, perfettamente rappresentativa del suo tempo […] di cui probabilmente bisogna tener conto in qualunque operazione si compia nella zona»[5].



Parma

Milano, 25 maggio 1979

All'Assessore all'Urbanistica
Dott. Lionello Leoni
Municipio
PARMA

Caro Assessore,

Le telefonerò lunedì prossimo per chiederle quando sarà possibile incontrarci a Parma. Intanto Le trascrivi qui di seguito un elenco di materiali che mi servirebbero per intraprendere lo studio di cui abbiamo discusso.

Con i migliori saluti

Elenco:

1. Planimetria
a) Catasti 1:1000 del 1750, 1850, 1890, 1939, 1979, relativi all'area e al suo intorno;
b) rilievo aereofotogrammetrico del Centro Storico in scala 1:2000;
c) Rilievo della città in scala 1:5000;
d) ortofotopiano in scala 1:1000 relativo all'area e al suo intorno (quando sarà pronto).

2. Foto aeree ortogonali
a) Fotoarea del Centro Storico;
b) Fotoarea della Città;
c) Fotoarea della zona je suo intorno nella scala più grande possibile;
d) Ortofotopiano del Centro Storico in scala 1:1000 (quando sarà pronto)

- 2

3. Rilievi
a) San Paolo
b) Qualsiasi edificio dell'area circostante la Pilotta
d) la Pilotta

4. Stampe
a) Piante e vedute della città nelle varie epoche, esistenti negli archivi del Comune.

5. Documenti
a) Piano Regolatore Generale in vigore
b) Piano Particolareggiato o piano guida o studi di fattibilità relativi all'area e al suo intorno
c) Regolamento edilizio

▷ Lettera di Giancarlo De Carlo all'assessore all'urbanistica Lionello Leoni. Nella lettera è riportato un dettagliato elenco di materiali utile ad avviare lo studio di analisi sulla città, 25 maggio 1979.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

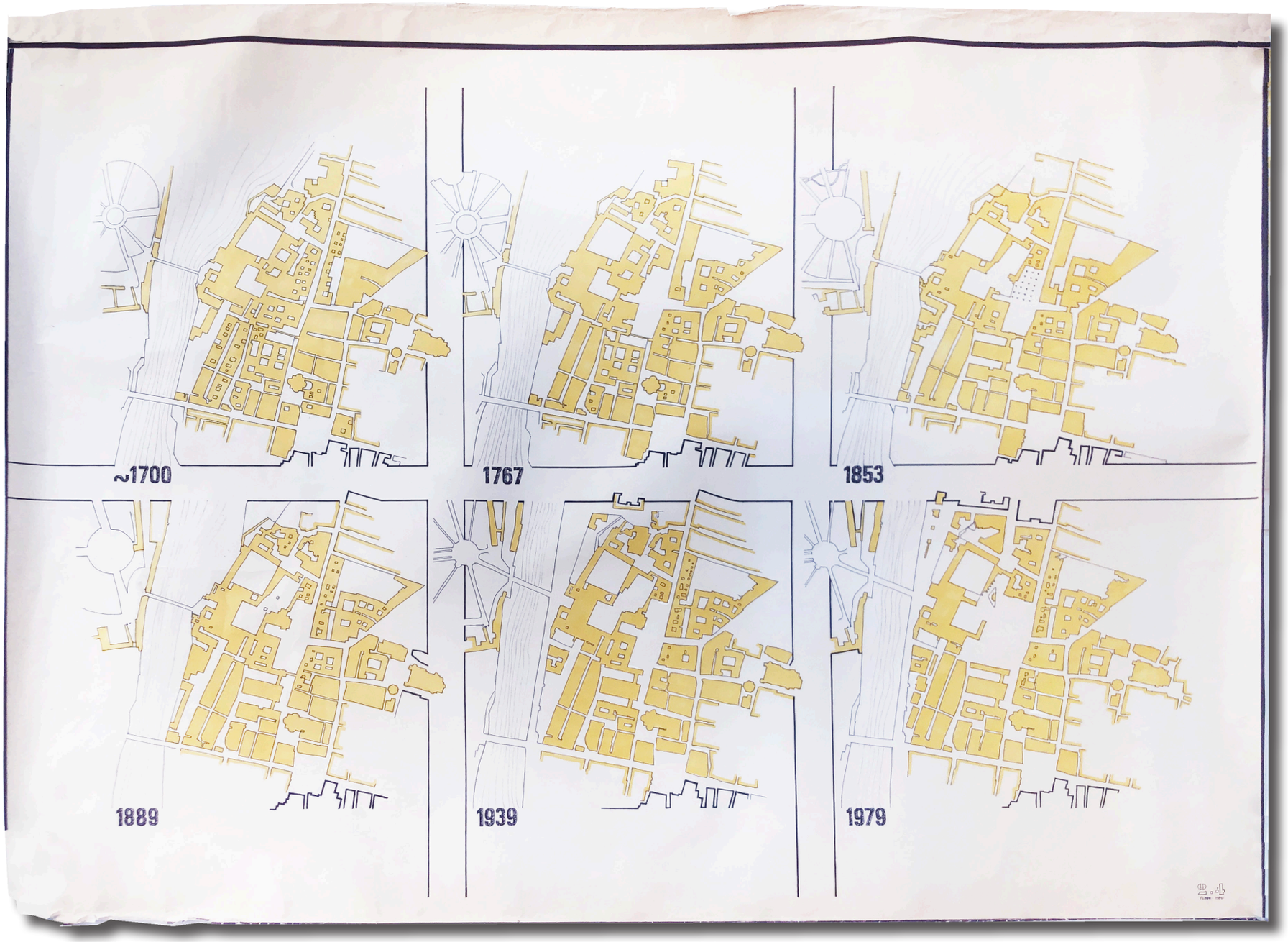
L'analisi sancisce anche l'importanza della chiesa di San Pietro Martire che «costituiva una cerniera importante, che dava unità a tutto il complesso.
Nel momento in cui questa cerniera salta con la demolizione avvenuta all'epoca napoleonica, rimane nel complesso della Pilotta una grave lacerazione che ancora non si è rimarginata. [...] Così oggi la Pilotta si presenta come un grande spazio, una voragine, collocata in un tessuto che ha ancora dei pregi ma che presenta delle ferite che contribuiscono allo svuotamento, questa volta non fisico, ma urbanistico e morfologico di questa zona»[6].
De Carlo affronta lo studio della storia del tessuto urbano della città di Parma perché ritiene che «[...] si sia sempre cercato di affrontare il problema della Pilotta come se fosse un luogo in sé stesso, isolato, come se non avesse rapporti con il resto della città, cioè in una visione che attribuiva alla Pilotta un valore fondamentalmente metafisico, cioè staccato da ogni fisicità con il contesto reale. [...]
L'esame di un manufatto all'interno della città non può mai essere disgiunto dall'esame del contesto nel quale questo manufatto si trova, contesto che è fatto non solo da altri manufatti ma [...] anche dal modo di esperire che è compiuto dagli osservatori e da quelli che esperimentano questo spazio»[7].

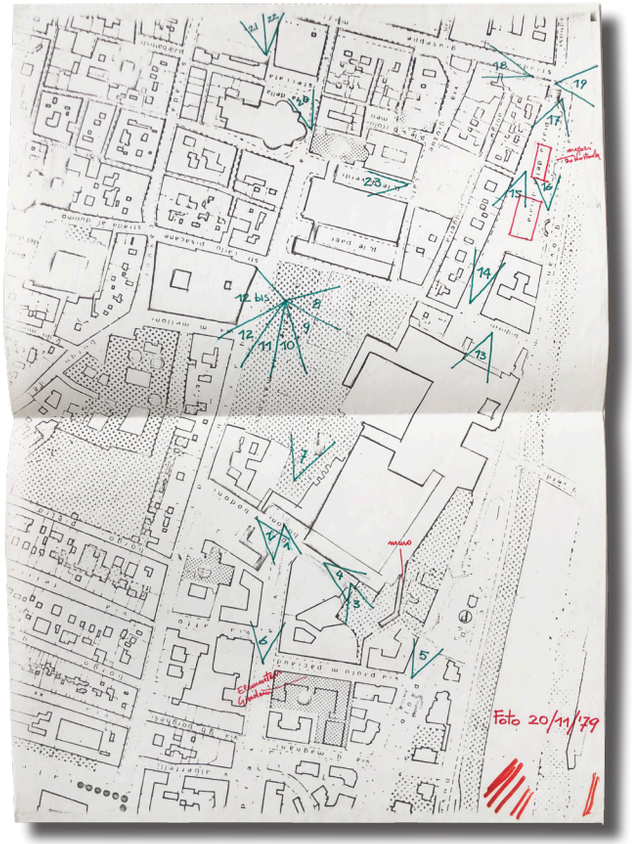
▽ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini. Particolari della tavola 1, "La genesi del tessuto urbano", 1980.

▷ Particolari della tavola 2, "Trasformazione del Piazzale della Pace dal '700 ad oggi", 1980.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.




≈1700
1767
1853
1889
1939
1979





Esplorazioni e ricognizioni fotografiche: la centralità dello spazio pubblico

In mancanza di un preciso mandato da parte della committenza, per trovare i riferimenti utili a dedurre le coordinate sulle quali impostare il progetto, Giancarlo De Carlo, dopo aver ricevuto l'incarico per la sistemazione di Piazzale della Pace, nel novembre del 1979 esegue alcuni sopralluoghi che, partendo dall'area circostante la Pilotta, si allargano alle zone limitrofe.

De Carlo infatti, come si nota dall'ampio apparato di rilievo fotografico, non si limita a muoversi all'interno dell'area individuata per il progetto, nonostante questa presenti dimensioni e complessità notevoli, ma percorre e attraversa l'intera città ricostruendo visivamente il sistema complessivo delle relazioni tra spazio pubblico e edifici. Quest'approccio permette di compiere una sequenza di sopralluoghi eseguiti, come si nota dalle fotografie che evidenziano alcuni temi chiave della futura proposta, già con "mente progettante", ovvero leggendo lo spazio in funzione di una risposta architettonica al problema.

Il lavoro di studio e rilievo ha avvio con una ricognizione delle componenti di Piazzale della Pace che mette a fuoco una serie di questioni relative alla centralità degli spazi pubblici per il recupero della continuità del suolo attraverso la città e l'edifico della Pilotta. Dalla Pilotta poi, questa lettura delle trame urbane prosegue con un'esplorazione che coinvolge le tre piazze principali: Piazza Garibaldi, Piazza della Steccata e Piazza Duomo che sono riprese da più angolazioni nel tentativo di sottolineare i rapporti con le volumetrie e i collegamenti urbani. Partendo da questa indagine inizia a prendere quindi forma quello che De Carlo rinominerà il sistema delle quattro piazze-parco. La ricognizione infatti viene ampliata all'esplorazione dei rapporti con il Parco Ducale e la sua Reggia, con il Lungoparma e i principali attraversamenti del torrente, con il mercato della Ghiaia e via Mazzini.

All'interno dell'eredità costituita da questo lascito documentale, un elemento di particolare interesse è rappresentato dal punto di vista delle fotografie che, concedendo sempre metà del campo d'inquadratura allo spazio, mette in evidenza il rapporto tra edificio e area pubblica, in una relazione tra fondale e suolo libero. Lo spazio pubblico è infatti per De Carlo il vero luogo di comunità e d'incontro tra le persone e, in questo contesto, la sua architettura ha l'obiettivo di inserirsi nella città ascoltando una serie di sollecitazioni quotidiane, percettive, fisiche, emozionali. La forma di quest'architettura non può quindi che prescindere dall'esito di un processo di comprensione dei luoghi costituito dallo studio della storia, ma anche da un'analisi delle relazioni urbane.

La proposta progettuale a cui De Carlo giunge, deriva quindi le sue ragioni dalla comprensione dell'anima della città, reinterpretando e sviluppando rapporti e misure per la suddivisione e la riorganizzazione delle funzioni e degli spazi pubblici. L'apparato fotografico è completato dalla disamina della dilapidazione delle componenti architettoniche di Piazzale della Pace che viene tradotta da De Carlo in un elaborato di analisi del degrado esistente nel parcheggio e nelle aree immediatamente circostanti la Pilotta, marcando lo stato di salute di quella che sarebbe potuto diventare una nuova centralità urbana.

△ Appunti riportanti l'indivisuazione esatta di alcune fotografie scattate durante uno dei sopralluoghi effettuati in Piazzale della Pace, Parma, 1979.

▽ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 7, "La dilapidazione delle componenti architettoniche nel Piazzale della Pace", 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.














▷ Fotografie storiche e altre conseguenti ai sopralluoghi per una ricognizione delle componenti di Piazzale della Pace, Parma, 1979.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



◁ Fotografie storiche e esplorazioni fotografiche effettuate da Giancarlo De Carlo e dai collaboratori al progetto di Piazza Garibaldi e dei suoi collegamenti, di Piazza Duomo e del Vescovado, Parma, 1979.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.













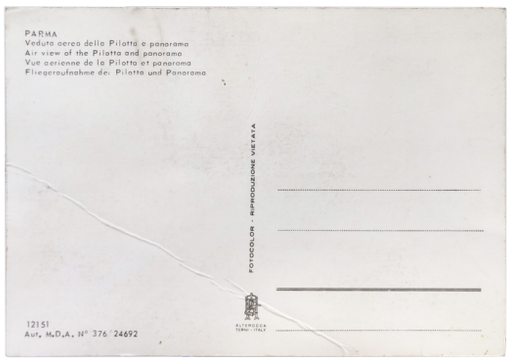

▷ Esplorazioni fotografiche effettuate da Giancarlo De Carlo e dai collaboratori al progetto del Parco Ducale, della Reggia, degli attraversamenti sul Lungoparma, di Piazza della Ghiaia, del Teatro Regio e di Piazza della Steccata, Parma, 1979.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

La ricomposizione dell'identità urbana: un riferimento per le funzioni

La città di Parma e i suoi luoghi vengono studiati e compresi in profondità da Giancarlo De Carlo, che li analizza con profonda curiosità dimostrando, a partire dalla lettura del contesto, una costante propensione verso il progetto.
Un atteggiamento sempre teso alla definizione di possibili soluzioni che usava assai spesso anche inconsciamente, come si può intuire dai taccuini e dai racconti dei suoi viaggi.[8] Nelle sue narrazioni e descrizioni è infatti costante il desiderio di scoprire o ricostruire i legami con il passato, tra spazio e comunità, per ricercare nuove forme e nuovi rapporti da tradurre nella contemporaneità.
Con Parma De Carlo cerca di stabilire una relazione con la città attraverso un confronto che coinvolge i luoghi identitari della comunità. Lo fa reclutando alcuni materiali: foto di inizio Novecento, memorie, cartoline, vedute storiche, immagini iconografiche che rispecchiano le radici culturali e rimandano all'immaginario storico della città.
Nei materiali che costituiscono la documentazione istruttoria al progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace sono state infatti rinvenute numerose fotografie e immagini storiche raffiguranti vedute della città, il monumento a Verdi prima e dopo i bombardamenti, il Maestro Giuseppe Verdi stesso, la statua del Partigiano, il Teatro Farnese, il Palazzo Ducale del Bettoli prima e dopo la Seconda guerra mondiale e Piazza Garibaldi attraverso varie epoche.
Questi materiali apparentemente eterogenei concorrono a costruire una trama invisibile che lega i luoghi e le dinamiche del tempo e della trasformazione alle considerazioni introspettive di De Carlo, dove la sensibilità è chiave interpretativa delle compenetrazioni della forma nello spazio e delle modalità in cui questo può essere vissuto.
Quest'approccio, questo fare "esperienza umana", attraverso la ricognizione delle componenti, l'esplorazione fotografica e la ricomposizione dell'identità urbana è dunque un'indagine sui segni e i contenuti rivelatori spesso nascosti. Come la definisce De Carlo, una "lettura" che assembla frammenti, intuizioni, visioni, pensieri e riflessioni attraverso cui riscoprire le complesse interrelazioni del luogo.

[1] Trascrizione della presentazione del progetto di Giancarlo De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace al Consiglio comunale di Parma, 16 dicembre 1980, p.3.
[2] Ibidem.
[3] Ivi, pp.3-4.
[4] Ivi, p.4.
[5] Ibidem.
[6] Ivi, p.5.
[7] Ivi, p.7-8.
[8] De Carlo Giancarlo, *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia, 1995.















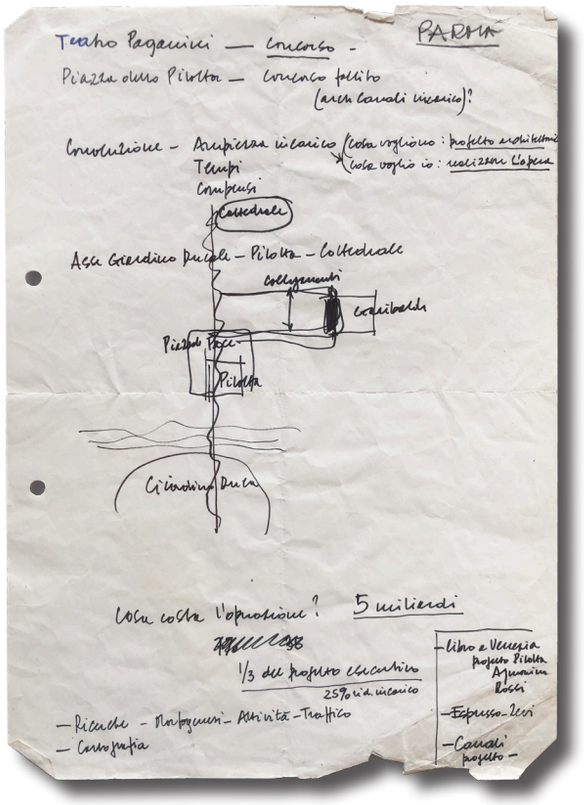




▷ Cartoline e fotografie raccolte da Giancarlo De Carlo per la costruzione dell'immaginario relativo all'identità della città di Parma. Si possono notare: una veduta della Pilotta, il monumento a Verdi, il Teatro Farnese, il Palazzo della Prefettura in una riproduzione d'epoca e poi distrutto dalle bombe, il monumento al Partigiano, l'ara del monumento a Verdi e Piazza Garibaldi.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

Progetto



Il progetto urbano degli spazi pubblici

Dopo i sopralluoghi, lo studio della storia, delle stratificazioni e dell'identità della città, Giancarlo De Carlo costruisce una strategia urbana integrale, attraverso cui comprende immediatamente che l'area di Piazzale della Pace è uno spazio che va affrontato e ricompreso con il resto della città attraverso un lavoro ad una scala complessiva che metta in evidenza le connessioni e le relazioni con il contesto. A tal proposito afferma: «[…] la mia impressione è che si sia sempre cercato i risolvere il problema della Pilotta come se fosse un luogo in se stesso, isolato, come se non avesse rapporti con il resto della città, cioè in una visione che attribuiva alla Pilotta un valore fondamentalmente metafisico, cioè staccato da ogni fisicità con il contesto reale per cui l'unico dialogo che sembrava risultare possibile era quello di opporre metafisica a metafisica continuando un gioco di rapporto fra gli oggetti che quando si tratta di operare in un corpo organico come quello della città, in un corpo urbano, non può essere destinato altro che al fallimento perché è parziale, perché dell'evento architettonico ed urbanistico prende solo le apparenze sostanziali che sono quelle legate all'esperienza e all'uso. L'esame di un manufatto in una città non può mai essere disgiunto dall'esame del contesto nel quale questo manufatto si trova, contesto che è fatto non solo da altri manufatti ma è fatto anche dal modo di esperire che è compiuto dagli osservatori e da quelli che sperimentano questo spazio e lo sperimentano in ogni senso cioè dal punto di vista pratico e anche dal punto di vista contemplativo»[1]. Con queste parole De Carlo afferma che la Pilotta non solo possiede un valore immateriale, che per altro tutti gli riconoscono, ma costituisce un elemento fisico centrale per le dinamiche dell'intera città. Diventa quindi rilevante studiare il rapporto tra manufatto e contesto e di conseguenza il modo di esperire lo spazio circostante, non solo dal punto di vista contemplativo, ma anche e soprattutto per quanto riguarda l'uso pratico. Partendo da questi presupposti De Carlo realizza degli studi che si possono considerare straordinari per il tempo e assolutamente attuali oggi.

◁ Appunti di programma e schizzi iniziali di studio del sistema urbano del centro storico, 1979.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



Attraverso alcune rappresentazioni planimetriche del tessuto urbano limitrofo a Piazzale della Pace sono messe infatti in evidenza le principali direttrici carrabili, i flussi secondari e i sensi di marcia, le linee di attività commerciali e terziarie con l'obiettivo di sottolineare le trame d'uso e le prossimità che possono interessare questa parte di città.
Questo tipo di lettura è affiancato da una sequenza di elaborati assonometrici realizzati per studiare l'uso delle superfici, la conformazione del suolo e le relazioni spaziali che intercorrono tra la Pilotta, Piazzale della Pace, Piazza Garibaldi, Piazza della Steccata, Piazza del Duomo e il Parco Ducale. Su basi assonometriche neutre vengono così progressivamente messe in evidenza, grazie all'utilizzo di una grafica costituita da simboli e retini, le pavimentazioni, le barriere che limitano la fruizione degli spazi pubblici e le linee di attività commerciali e terziarie.
Da questa lettura emerge il tema dei piani terra del centro storico nella continuità con gli spazi pubblici e nella potenzialità di fruizione pubblica che porterà De Carlo ad affrontare il progetto di Piazzale della Pace tramite una visione sistemica del centro storico di Parma: «[…] per questo l'analisi del problema è stata spostata alla città, […] a quella parte di città che si può dire costituisca il centro storico. In questo corpo della città si è cercato di riferirsi agli elementi fondamentali che si può riconoscere come elementi strutturali dell'organizzazione complessiva del tessuto, e questi elementi strutturali sono probabilmente le quattro piazze, della Pace, Garibaldi, della Steccata, del Duomo, più il parco, che è un elemento estremamente importante»[2].
Le analisi condotte favoriscono quindi una comprensione morfologica del centro storico di Parma e rivelano come i frammenti di tessuto urbano, le porzioni di percorsi, gli spazi pubblici e le piazze storiche, se riordinate, avrebbero potuto comporre un sistema di vasi comunicanti volto a riscoprire le potenzialità dei luoghi: «Ora, queste piazze costituiscono un sistema e questo sistema, se lo si osserva accuratamente, è legato a tutto il tessuto che da questo sistema

△ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein Mirko Zardini.

Disegni di studio dell'assetto viario e delle attività commerciali e terziarie, 1980. Da sinistra verso destra: direttrici principali, flussi viari secondari, linee di attività commerciali e terziarie.

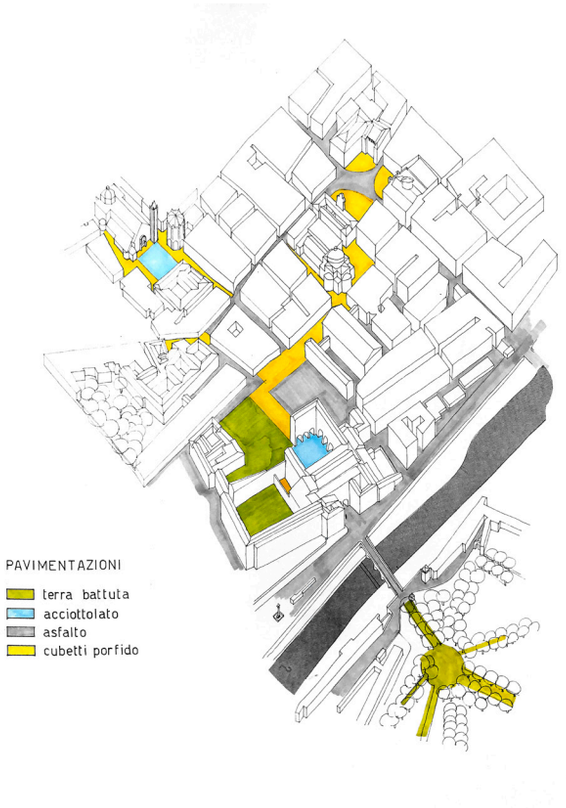
Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

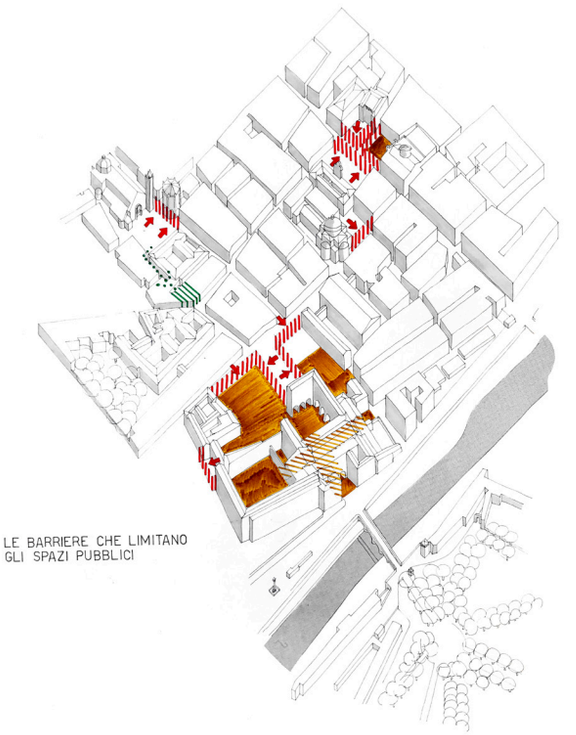
genera e in questo sistema confluisce per cui possono essere immaginate come una vera e propria struttura la cui spiegazione e interpretazione spiega molto più in là di quanto non dica a proposito ciascuno degli elementi, cioè spiega il funzionamento generale della città»[3].
Pertanto, per De Carlo, la soluzione dell'area di Piazzale della Pace doveva essere riferita al contesto complessivo del centro storico e, in particolare, al suo cardine fondamentale: il sistema delle 4 Piazze che si prolunga nel Parco.
Agli inizi degli anni Ottanta, quando De Carlo è impegnato nel progetto, il sistema della 4 Piazze-Parco risulta infatti separato in varie parti dalla presenza dei flussi veicolari: «il grosso problema è quello della ricomposizione dell'area pedonale, cioè di un area pedonale unitaria e significante, cioè un area non fatta soltanto per fare passeggiare la gente ma un'area fatta per collegare alcuni punti che sono fondamentali per la comprensione e l'appropriazione della città»[4].
Tutta l'area di Piazzale della Pace, caratterizzata da dilapidazione e incoerenza degli elementi architettonici, si presentava infatti invasa da un intenso traffico motorizzato, mentre il movimento pedonale era recluso in spazi marginali e frammentati.

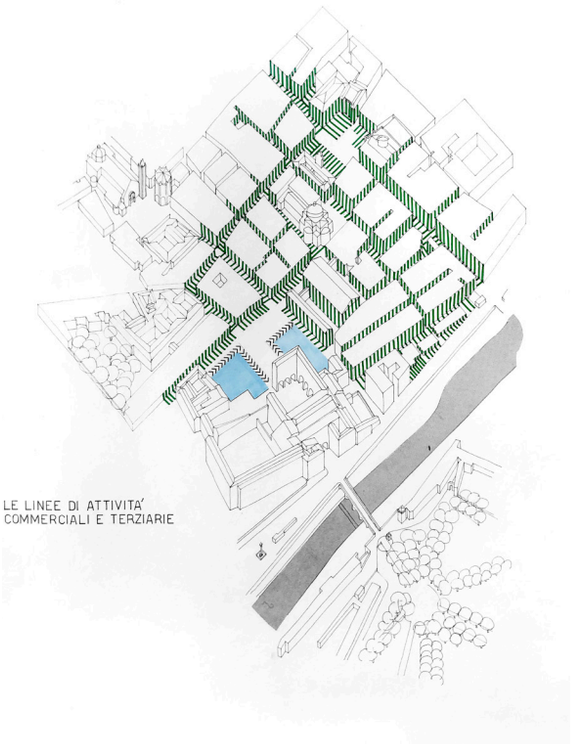
◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Disegni di studio del suolo e delle relazioni spaziali, 1980. Da sinistra verso destra: pavimentazioni, le barriere che limitano gli spazi pubblici e le linee di attività commerciali e terziarie.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.





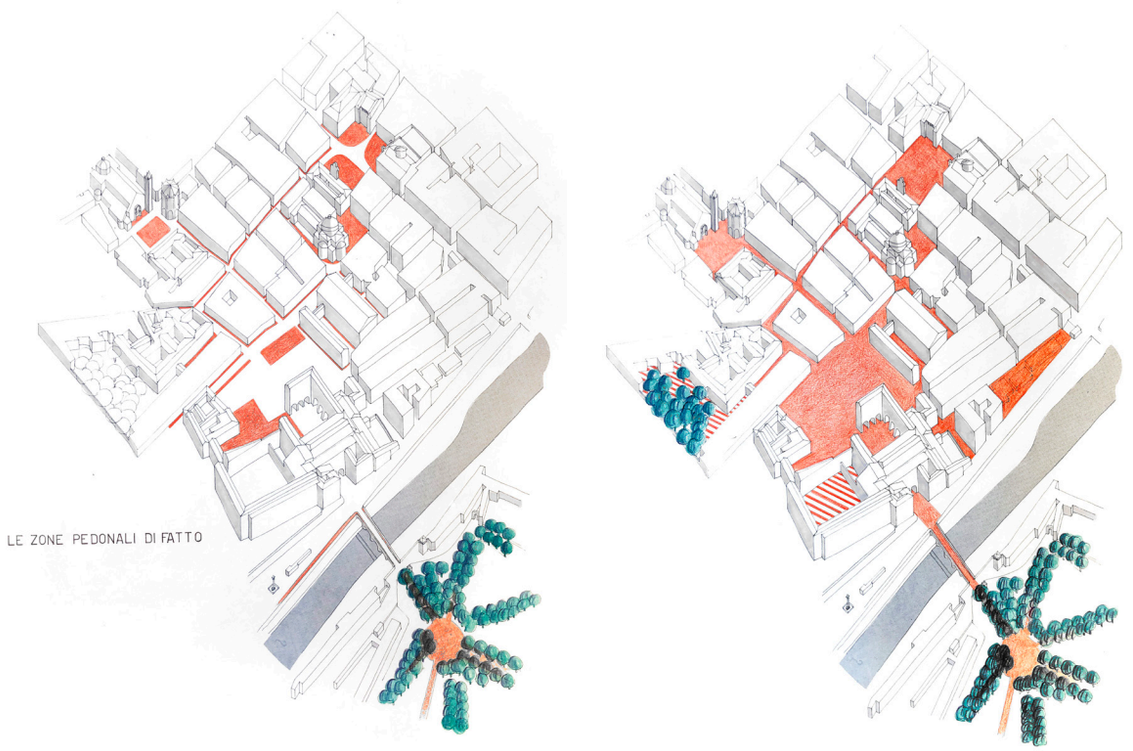


▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

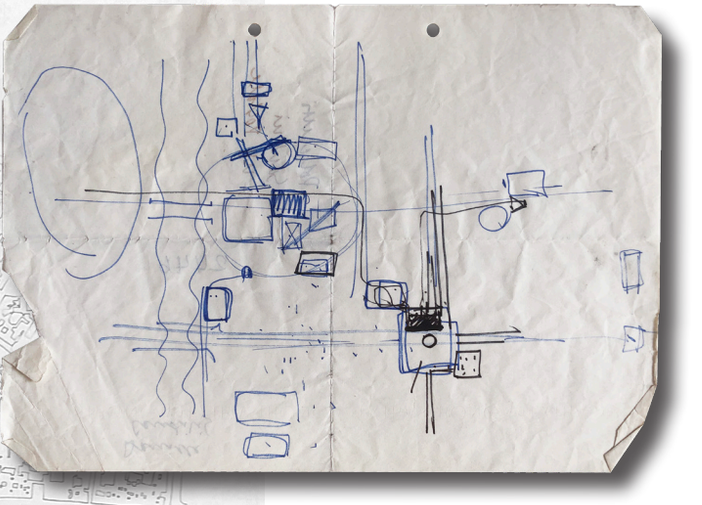
Disegni di studio sull'uso e configurazione del livello del suolo nel sistema delle 4 piazze, 1980. Da sinistra verso destra: zone pedonali di fatto e zone pedonali potenziali.

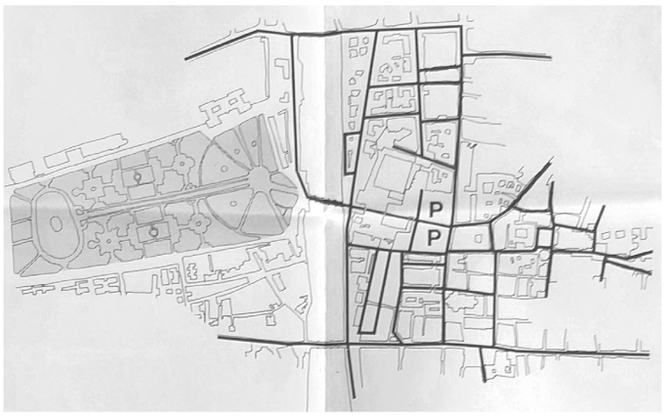
Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

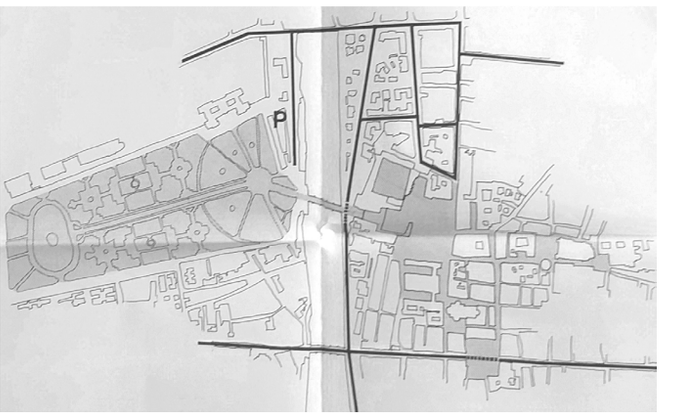
L'eliminazione del traffico carrabile e la formazione di un'area pedonale continua avrebbe consentito di ricostruire l'integrità del sistema, riaprendo i flussi di relazione tra le sue parti.
Piazzale della Pace, riscattandosi dalla posizione marginale in cui si trovava avrebbe potuto costituire così un filtro con il resto della città, diventando un nuovo ingresso urbano al centro.
Questa grande potenzialità è riscontrabile nell'elaborato "Uso e configurazione del livello del suolo nel sistema della 4 Piazze" dove il pensiero interpretativo di De Carlo è rappresentato da una campitura rossa che "allaga" le superfici calpestabili della città e trasmette un pensiero, ancora oggi estremamente avanzato, di continuità del disegno di suolo.
Si può notare infatti come partendo dalla lettura dello stato di fatto «lo spazio lasciato ai pedoni, tutto sommato, rimane esiguo, mentre invece potenzialmente […] è ben diverso di dimensioni»[5] ed è «decifrabile […] stendendo questo tappeto rosso che rappresenta la pedonalizzazione. […] Le cerniere […] diventano tutte più leggibili e dimostrano la loro reale funzione strutturale all'interno di tutto il tessuto, ricostruendo una situazione […] che prende dentro anche il Parco»[6].











△ Schizzi iniziali di studio del sistema urbano del centro storico, 1979.

◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Particolari della tavola 3, "Il sistema 4 piazze parco", 1981. Nell'immagine superiore si può notare la continuità del nuovo sistema pedonale, mentre le due immagini sottostanti illustrano lo svuotamento del traffico dal centro storico e la nuova collocazione dei parcheggi in via delle Fonderie.

Archivio Storico Comunale di Parma.

▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

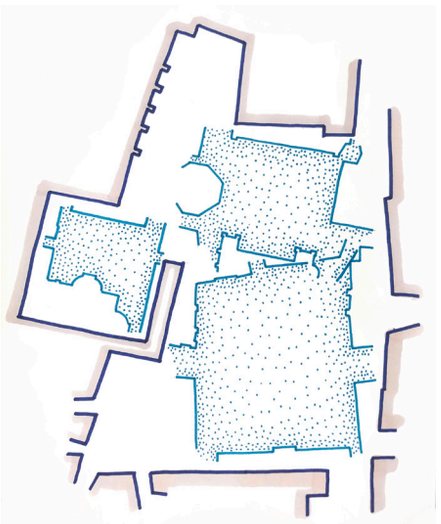
Particolari della tavola 6, "Notazioni sul sistema delle 4 Piazze-Parco e su ciascuna delle quattro piazze", 1981.

In basso le piazze Garibaldi, del Duomo, della Steccata, largamente contenute nel grande vuoto di Piazzale della Pace. A destra la decompressione di Strada Garibaldi in corrispondenza di Piazzale della Pace.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

Dentro queste dinamiche, De Carlo sottolinea il ruolo potenziale della Pilotta che, nel corso dei secoli, si è allontanata dai tessuti della città assumendo quella conformazione che l'ha portata a rispecchiare uno spazio emarginato circondato da un vuoto informe: «[…] dall'analisi morfologica si rivela in modo preciso un sostanziale estraniamento della Pilotta dal resto della città, estraniamento che probabilmente ha radici storiche; io credo che l'edificio sia nato estraniato e credo che anche se a un certo punto l'edificio della Pilotta ha cominciato a incorporare il tessuto circostante, io non riesco francamente a vedere questo atto come un atto di integrazione ma lo vedo semmai come un atto di sopraffazione e dico questa parola "sopraffazione" senza giudizio di valore, da un punto puramente urbanistico. Il tessuto del grande edificio è rimasto estraniato, non genera in alcun caso fatti di appropriazione, è in stato di abbandono e ha una situazione di emarginazione che si riflette attraverso lo stato delle attività che vengono ospitate le quali, pur essendo di grande interesse collettivo, sono abbandonate, sono come aliene, come altrove. […] In realtà il parcheggio è l'elemento fondamentale di riconoscimento di questo spazio circostante ed anche, ad un certo punto, della Pilotta stessa […]. Cosicché possiamo parlare ad un certo punto di buco, anzi di buco nero si potrebbe dire»[7].

Le dimensioni smisurate di Piazzale della Pace, tali da contenere al proprio interno le altre tre principali piazze, davano vita ad un improvviso vuoto che produceva una lacerazione nella cortina edilizia e nel tessuto delle attività di Strada Garibaldi: «Piazza del Duomo, Piazza Garibaldi e Piazza della Steccata sono contenute largamente all'interno dello spazio della Pilotta […] buco che del resto poi dà l'effetto di uno smagliamento durissimo su Strada Garibaldi che è una delle arterie più interessanti della città […] che a quel punto esplode senza lasciare più traccia di se stessa»[8].

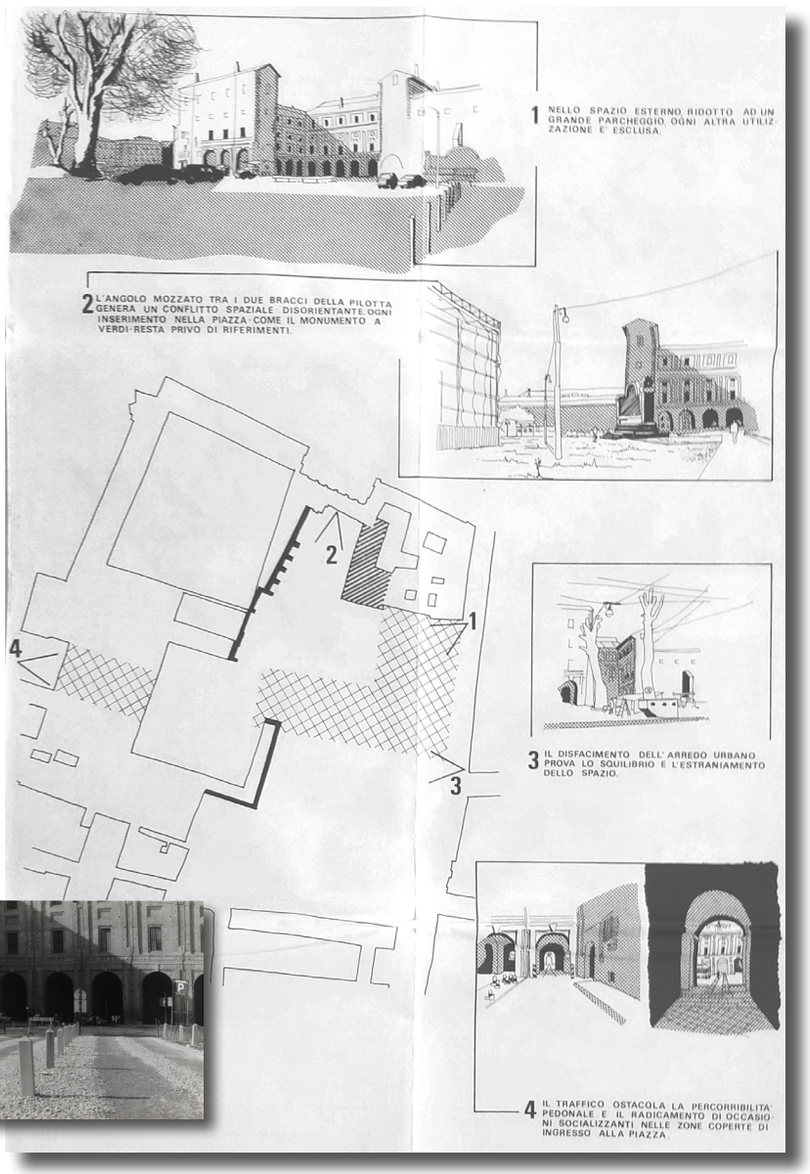


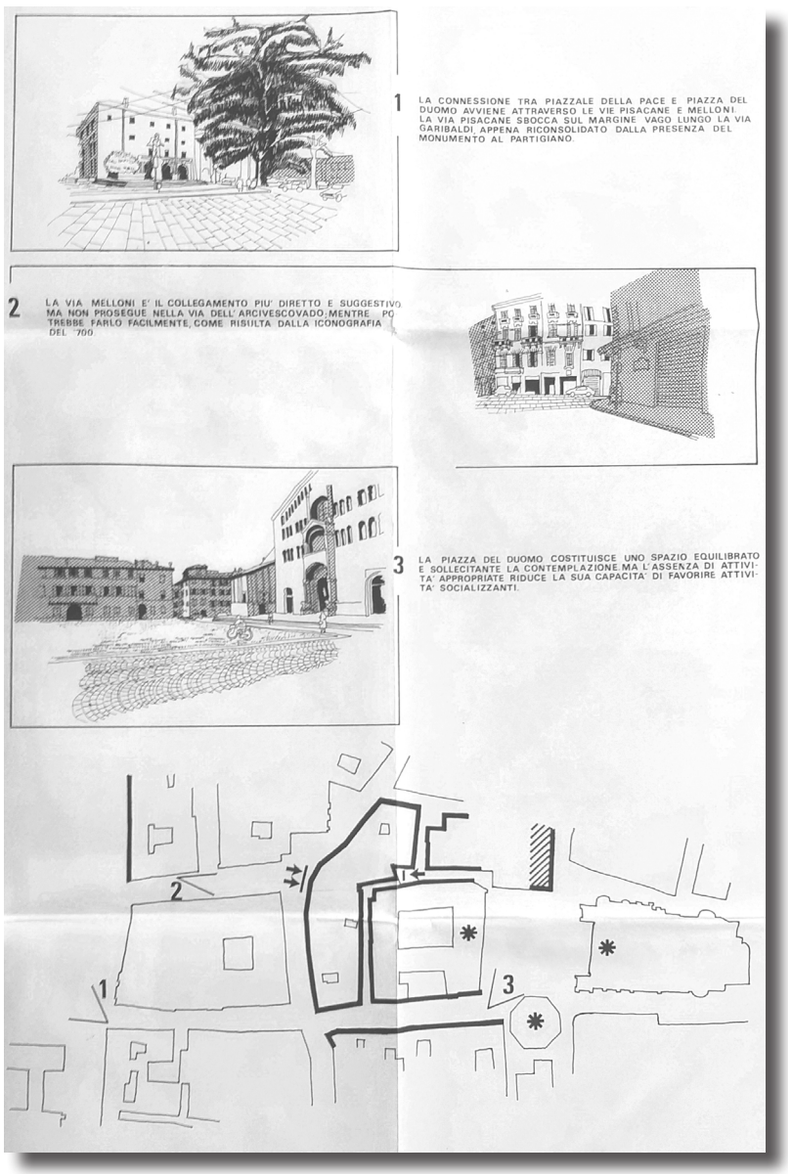






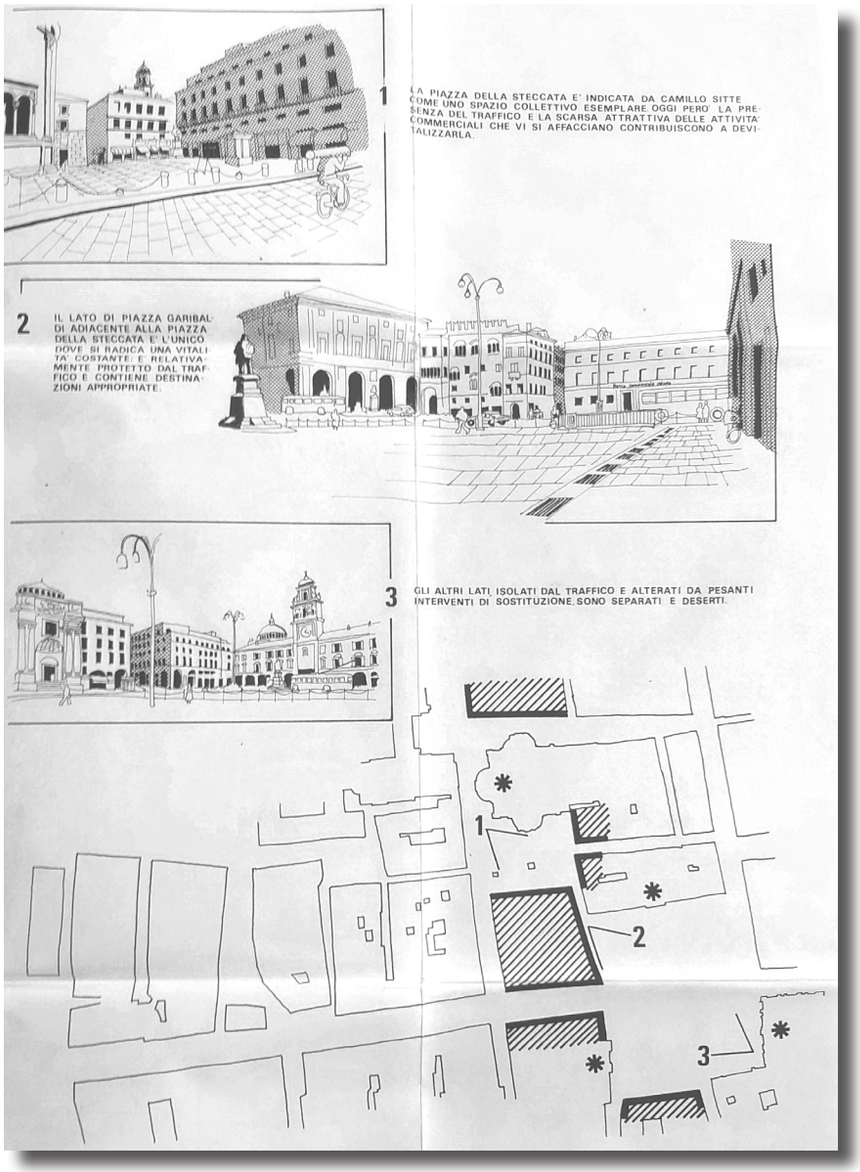



1 NELLO SPAZIO ESTERNO RIDOTTO AD UN GRANDE PARCHEGGIO OGNI ALTRA UTILIZZAZIONE E' ESCLUSA.
2 L'ANGOLO MOZZATO TRA I DUE BRACCI DELLA PILOTTA GENERA UN CONFLITTO SPAZIALE DISORIENTANTE, OGNI INSERIMENTO NELLA PIAZZA COME IL MONUMENTO A VERDI RESTA PRIVO DI RIFERIMENTI.
3 IL DISFACIMENTO DELL'ARREDO URBANO PROVA LO SQUILIBRIO E L'ESTRANIAMENTO DELLO SPAZIO.
4 IL TRAFFICO OSTACOLA LA PERCORRIBILITA' PEDONALE E IL RADICAMENTO DI OCCASIONI SOCIALIZZANTI NELLE ZONE COPERTE DI INGRESSO ALLA PIAZZA.

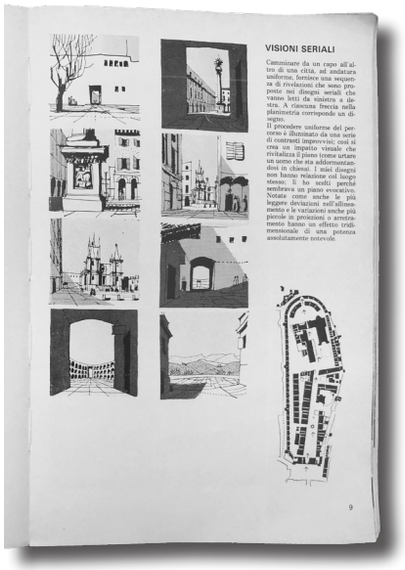

1 LA CONNESSIONE TRA PIAZZALE DELLA PACE E PIAZZA DEL DUOMO AVVIENE ATTRAVERSO LE VIE PISACANE E MELLONI. LA VIA PISACANE SBOCCA SUL MARGINE VAGO LUNGO LA VIA GARIBALDI APPENA RICONSOLIDATO DALLA PRESENZA DEL MONUMENTO AL PARTIGIANO.
2 LA VIA MELLONI E' IL COLLEGAMENTO PIU' DIRETTO E SUGGESTIVO MA NON PROSEGUE NELLA VIA DELL'ARCIVESCOVADO, MENTRE POTREBBE FARLO FACILMENTE, COME RISULTA DALLA ICONOGRAFIA DEL '700.
3 LA PIAZZA DEL DUOMO COSTITUISCE UNO SPAZIO EQUILIBRATO E SOLLECITANTE LA CONTEMPLAZIONE MA L'ASSENZA DI ATTIVITA' APPROPRIATE RIDUCE LA SUA CAPACITA' DI FAVORIRE ATTIVITA' SOCIALIZZANTI.

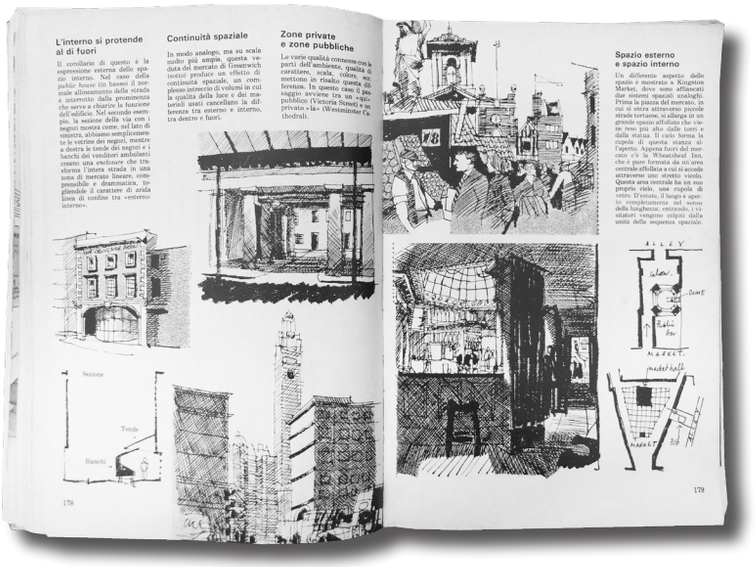






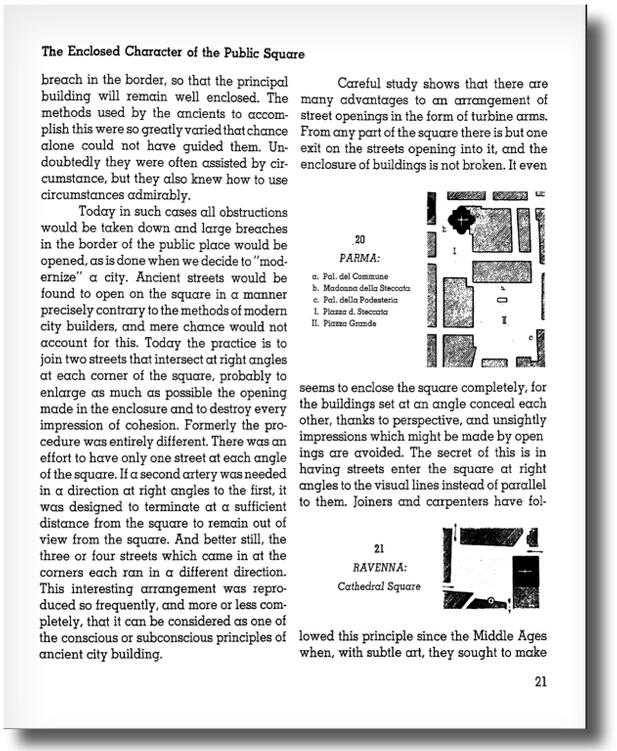






DE CARLO Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Particolari della tavola 5, "Analisi qualitativa dell'ambiente delle 4 piazze", 1981, in un confronto con le fotografie scattate durante il sopralluogo e alcune pagine del volume CULLEN Gordon, Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione, GIORDANI Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976, a cui il lavoro di analisi percettiva guardava.



The Enclosed Character of the Public Square

breach in the border, so that the principal building will remain well enclosed. The methods used by the ancients to accomplish this were so greatly varied that chance alone could not have guided them. Undoubtedly they were often assisted by circumstance, but they also knew how to use circumstances admirably.

Today in such cases all obstructions would be taken down and large breaches in the border of the public place would be opened, as is done when we decide to "modernize" a city. Ancient streets would be found to open on the square in a manner precisely contrary to the methods of modern city builders, and mere chance would not account for this. Today the practice is to join two streets that intersect at right angles at each corner of the square, probably to enlarge as much as possible the opening made in the enclosure and to destroy every impression of cohesion. Formerly the procedure was entirely different. There was an effort to have only one street at each angle of the square. If a second artery was needed in a direction at right angles to the first, it was designed to terminate at a sufficient distance from the square to remain out of view from the square. And better still, the three or four streets which came in at the corners each ran in a different direction. This interesting arrangement was reproduced so frequently, and more or less completely, that it can be considered as one of the conscious or subconscious principles of ancient city building.

Careful study shows that there are many advantages to an arrangement of street openings in the form of turbine arms. From any part of the square there is but one exit on the streets opening into it, and the enclosure of buildings is not broken. It even

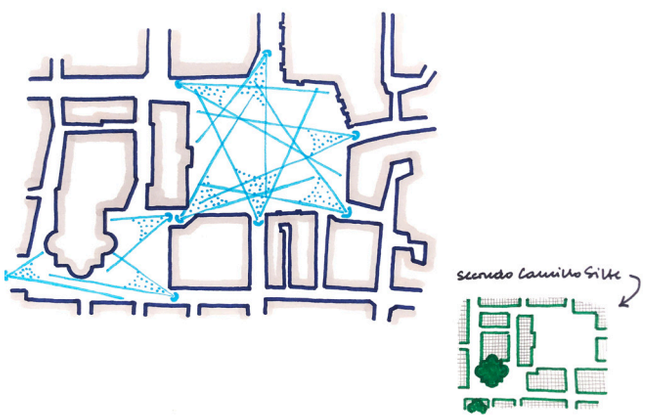
20
PARMA:
a. Pal. del Commune
b. Madonna della Steccata
c. Pal. della Podesteria
I. Piazza d. Steccata
II. Piazza Grande

seems to enclose the square completely, for the buildings set at an angle conceal each other, thanks to perspective, and unsightly impressions which might be made by openings are avoided. The secret of this is in having streets enter the square at right angles to the visual lines instead of parallel to them. Joiners and carpenters have fol-

21
RAVENNA:
Cathedral Square

lowed this principle since the Middle Ages when, with subtle art, they sought to make

21



Per ricostruire l'integrità del sistema 4 Piazze-Parco per De Carlo occorreva quindi compiere alcuni interventi radicali su Piazzale della Pace e alcuni interventi più leggeri sulle altre piazze. La definizione di questi interventi deriva da uno studio dei diversi ambienti che è riportato nella tavola "Analisi qualitativa del sistema delle 4 piazze".

Nelle illustrazioni che la compongono, il rapporto tra suolo, edificio, architettura e spazio pubblico non è analizzato soltanto dal punto di vista planimetrico, ma viene elevato alla dimensione tridimensionale per descrivere la percezione della collettività urbana.

Le viste prospettiche, realizzate con l'ottica dello sguardo umano, non sono solo compiacimento di rappresentazione, ma mediante il loro carattere analitico costituiscono una lettura critica delle potenzialità di relazione tra la Pilotta, Piazza del Duomo, Piazza della Steccata e Piazza Garibaldi.

Questi punti di vista, derivati dagli studi sui luoghi che Gordon Cullen aveva sviluppato e poi pubblicato su *Architectural Review* negli anni Sessanta[9], provano infatti a comprendere come si può percepire lo spazio e come lavorare dentro le continuità interrotte del centro storico: «la Piazza della Pilotta è svuotata, ha delle barriere non sonore […] ad esempio la grande parete con i contrafforti. […] oltre a contenere barriere, costituisce essa stessa barriere perché […] raramente è corredata da episodi di socializzazione: la gente non si ferma, passa e raramente si mette in diretto rapporto con lo spazio. […] Passando al Duomo, anche qui esistono della barriere, dovute, anche in questo caso a fatti di destinazione, […] c'è uno stato di isolamento e la struttura costituita da queste quattro piazze è interrotta. […] a proposito della Steccata […] ricordo come Camillo Sitte la citi come esempio di una equilibrata organizzazione dello spazio e quindi dei flussi di movimento delle persone. […] a causa del traffico, ha un po' perso questa caratteristica e gli ingressi non funzionano più come Sitte li aveva descritti e per Piazza Garibaldi si sa cosa succede. Guardando queste quattro piazze nel sistema si può vedere come […] esiste un asse principale che è l'asse che va da Garibaldi, diciamo, fino a San Paolo in un certo senso con una deviazione: esiste un altro asse principale che va dalla Cattedrale fino alla Pilotta e poi al Parco e questi assi si incrociano determinando un reticolo o un grafo sui cui vertici esistono questi elementi propulsori e organizzatori della struttura»[10].

De Carlo lavora quindi sull'idea di recuperare le relazioni con il contesto e quindi con Piazza del Duomo, Piazza della Steccata e Piazza Garibaldi che costituiscono una matrice fondamentale di riconnessione con la Pilotta e con Piazzale della Pace. Lo fa raccontando la percezione dello spazio da parte di chi lo attraversa, evidenziando il ruolo di alcuni edifici sullo spazio pubblico, studiando e reinterpretando i punti di vista, gli attraversamenti, i passaggi ristretti e le dilatazioni.

La ricomposizione dei ruoli di ciascuna piazza nel sistema delle 4 Piazze-Parco e la sistemazione di Piazzale della Pace, avrebbe potuto trasformare quest'ultimo in una "porta" per il centro storico.

△ Sitte Camillo, *The art of building cities*, Reinhold Publishing Corporation, New York, 1945, p.21. Si nota il caso studio di Parma, considerato emblematico da Sitte.

▽ Particolare della tavola 6, "Notazioni sul sistema delle 4 Piazze-Parco e su ciascuna delle quattro piazze", 1981. Sistemi di accessi e rapporti di interdipendenza di Piazza della Steccata secondo Camillo Sitte.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Particolare della tavola 8, "Influenze della pedonalizzazione del sistema delle 4 Piazze-Parco sul traffico del centro storico", 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

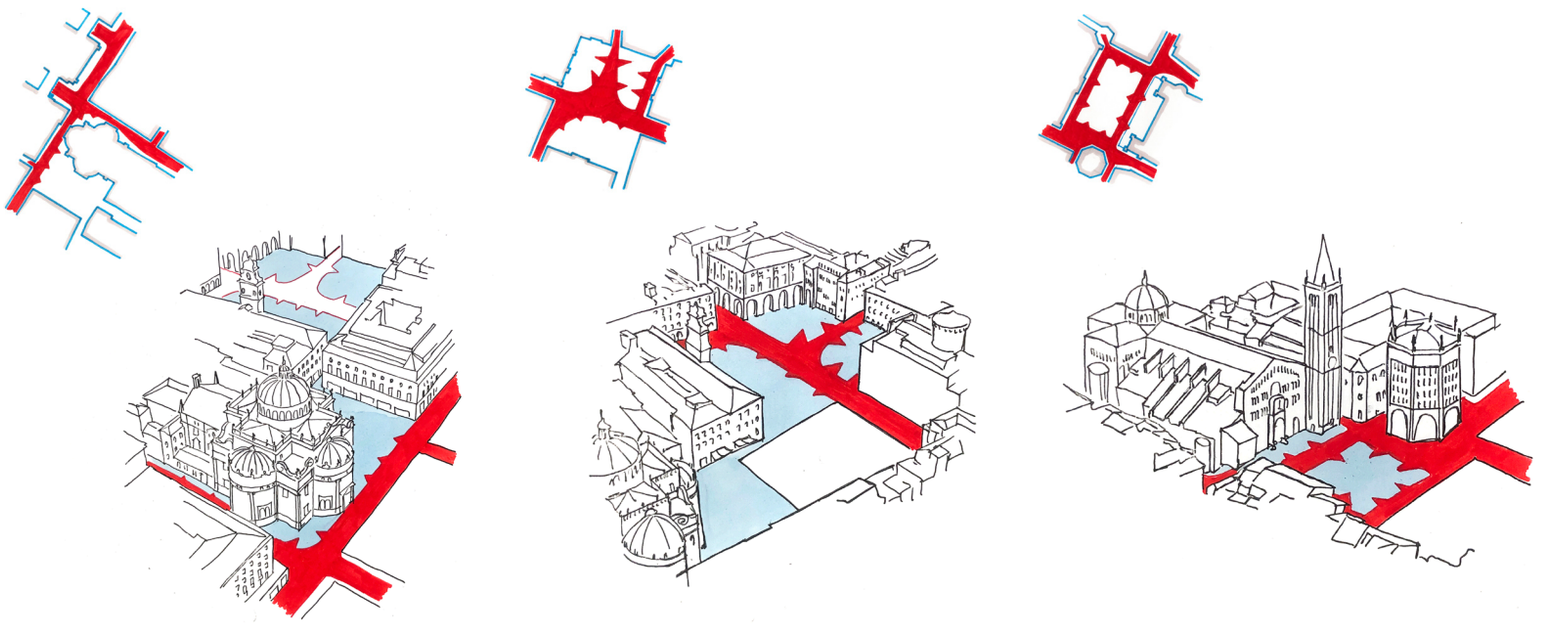

STAZIONE
F.S.
p1
p2
0 50 100 200 300 400 500m

La ricomposizione pedonale e una prima strategia urbana vengono quindi graficizzati nella tavola “Notazioni sul sistema delle 4 Piazze-Parco e su ciascuna delle quattro piazze”. Come prima cosa viene analizzato, con l’uso di disegni planimetrici e assonometrici, l’assetto delle piazze Duomo, Steccata e Garibaldi. Nelle prime due si può notare come contengono valori architettonici di assoluta qualità ai quali si addice un ambiente capace di favorire la sosta e la contemplazione. Invece, in modo diverso, sono entrambe attaccate dalla presenza del traffico: «[…] si vede l’effetto del traffico […] nella Piazza del Duomo, dove lo spazio azzurro, che è quello non investito dal traffico, è poco in confronto a quello rosso che poi smargina e sui bordi produce cuspidi di violenza, di aggressione a chi non è automunito […] perfino alla Steccata è presente»[11].
Il traffico pesante divide, in questo caso in tre parti non comunicanti, anche la principale piazza della città: «e lo stesso effetto di sfilacciamento che il traffico esercita sullo spazio pedonale accade in Piazza Garibaldi[…]»[12].
I ragionamenti percettivi e le interpretazioni visive esperienziali precedenti vengono quindi tradotti in una prima strategia urbana che immagina di trasformare Piazzale della Pace, da “retro” di Piazza Garibaldi in un crocevia dei nuovi rapporti urbani, anche grazie alla riscoperta di relazioni storiche come quella tra Piazza del Duomo e la Pilotta attuabile con la riapertura di Via Melloni.
La ricomposizione pedonale del centro storico, attuabile attraverso

∇ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Particolari della tavola 6, “Notazioni sul sistema delle 4 Piazze-Parco e su ciascuna delle quattro piazze”, 1981.
Da sinistra verso destra: il traffico nella Piazza della Steccata, il traffico nella Piazza Garibaldi, il traffico nella Piazza del Duomo.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



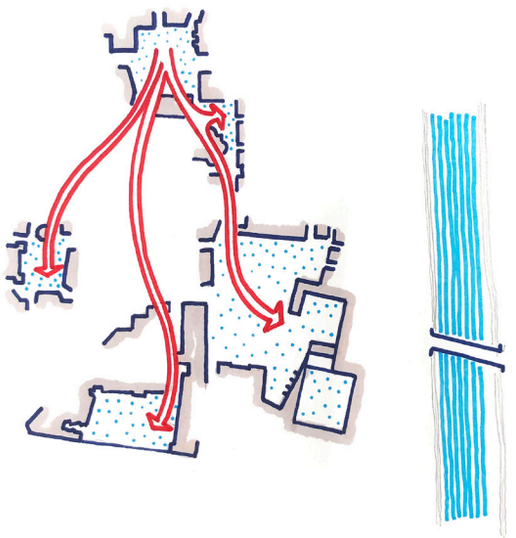
l'eliminazione del traffico e la soluzione al problema dei parcheggi era quindi il cardine su cui era impostata la proposta di De Carlo per Piazzale della Pace, che non poteva essere disgiunta dal contesto. Proprio dall'analisi del contesto emerge la necessità di intervenire ad ampia scala e attuare un progetto urbano che individua due interventi principali per pedonalizzare l'area del centro storico: l'abbassamento della Via Emilia in corrispondenza di Piazza Garibaldi e lo spostamento degli spazi di sosta della Pilotta oltre il torrente Parma.
Come si può dedurre dalla tavola "Influenze della pedonalizzazione del sistema della 4 Piazze-Parco sul traffico del centro storico", il progetto immagina che i viali di circonvallazione, possano diventare i canali di scorrimento veicolare principale, mentre l'unica via di attraversamento est-ovest sarebbe rimasta quella della Via Emilia. In questo scenario, consolidato dal raddoppio previsto del Ponte Bottego, gli assi di penetrazione, innestandosi ai due precedenti con sensi alterni, avrebbero permesso di raggiungere agevolmente ogni punto della città.
Piazza Garibaldi avrebbe potuto essere ricucita e liberata dal traffico grazie all'abbassamento della sede viaria della Via Emilia e al contemporaneo lieve innalzamento del piano di calpestio. Quanto a Piazzale della Pace, una volta affrancato dalla congestione automobilistica, avrebbe potuto conservare la funzione di approdo grazie allo spostamento del parcheggio in una localizzazione più favorevole, al di là del torrente.

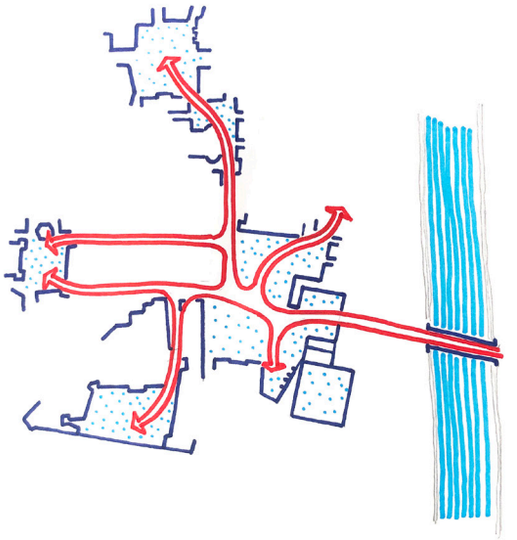
▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

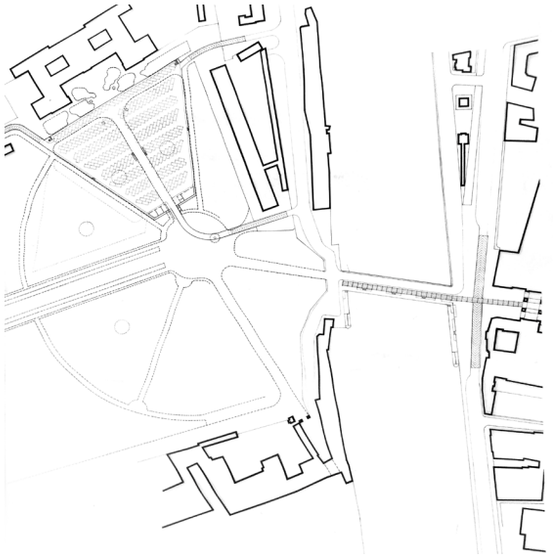
Particolari della tavola 6, "Notazioni sul sistema delle 4 Piazze-Parco e su ciascuna delle quattro piazze", 1981.

A sinistra: lo stato di fatto, Piazzale della Pace come retro di Piazza Garibaldi.
A destra: la strategia urbana, Piazzale della Pace come porta d'ingresso al centro.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.





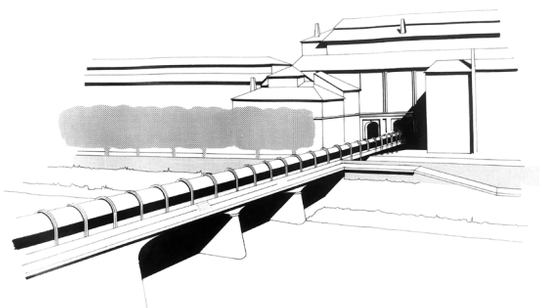


Questa soluzione, che riscopre una relazione storica tra la Pilotta e la Reggia Ducale passando per la Rocchetta, avrebbe consentito di pedonalizzare il Ponte Verdi e agevolare il movimento umano tra centro e Parco.
In un primo momento le ipotesi esaminate furono due: interrato sotto lo specchio di parco che fronteggia il Palazzo Ducale, oppure interrato e in superficie lungo Via delle Fonderie.
La prima, subito scartata, prevedeva di collocare il parcheggio all'interno del Parco Ducale, al di sotto di una zona priva di alberature prospiciente la Reggia. Da qui, tramite una sovrastruttura di collegamento continua affiancata alla viabilità esistente sul Ponte Verdi era possibile raggiungere l'edificio della Pilotta oppure discendere negli argini del torrente senza incrociare la sede stradale del Lungoparma, che in prossimità della Pilotta si abbassava al livello ipogeo.
Una soluzione che avrebbe potuto suscitare reazioni contrastanti tra i cittadini e che è così descritta: […] «può apparire terrificante inserire un parcheggio proprio nel Parco, sotto i grandi triangoli che sono coltivati a prato, dove non ci sono alberi»[13].

◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

In basso: particolari della tavola 9, "La connessione Piazza della Pace-Parco", 1981. Archivio Storico Comunale di Parma.

A sinistra disegni di studio per un parcheggio ipogeo nel Parco Ducale. Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.







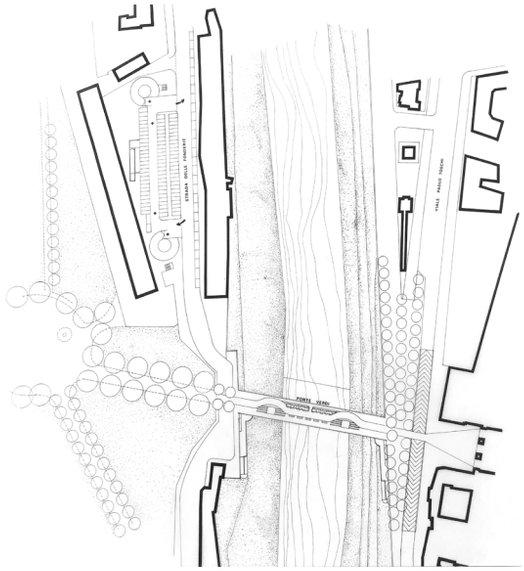


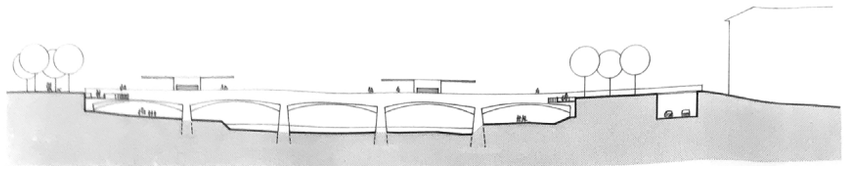
▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

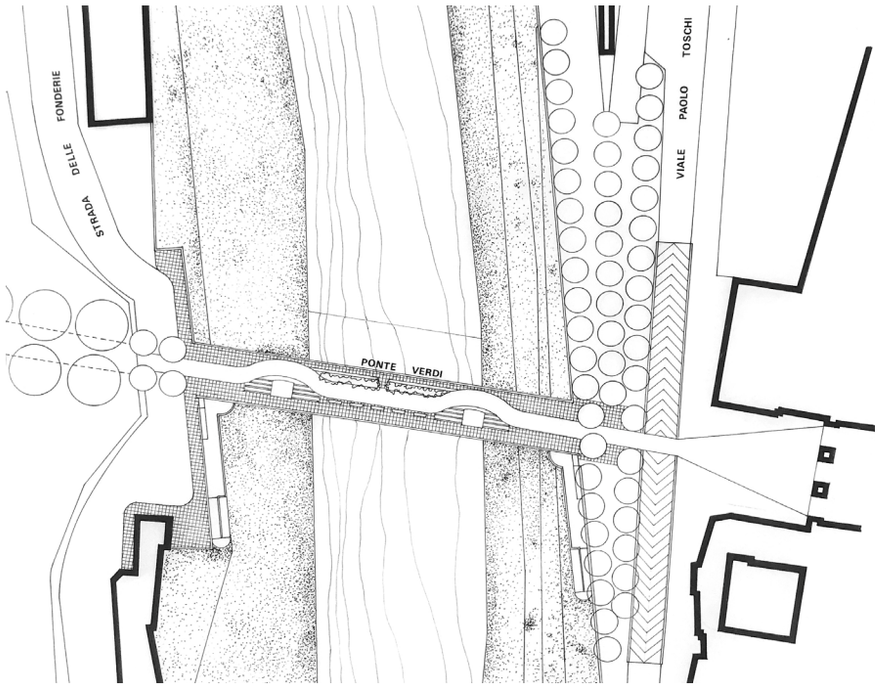
A destra: particolari della tavola 10, "Il parcheggio lungo Via delle Fonderie", 1981.
In basso: particolari della tavola 9, la connessione Piazza della Pace-Parco, 1981.

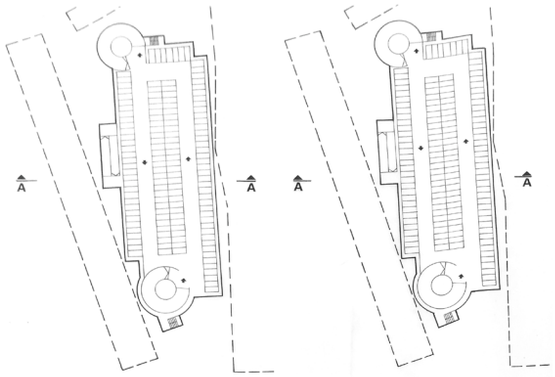
Archivio Storico Comunale di Parma.

La seconda ipotesi, quella successivamente portata avanti, prendeva sempre in considerazione l'abbassamento a cielo aperto del Lungoparma, ma collocava un parcheggio ipogeo multipiano in via delle Fonderie, nelle vicinanze delle pertinenze ducali dell'Aranciaia, delle Scuderie e del Foro Boario.
Il parcheggio venne immaginato disposto su tre livelli, due interrati e uno in superficie, per una capienza prevista era di 280 vetture nella parte ipogea e 115 in quella di superficie, per un totale di 395 posti auto, superiore ai circa 300 stalli di Piazzale della Pace: «un'ipotesi di parcheggio in una zona che è abbastanza libera e che potrebbe contenere [...] un numero maggiore di macchine di quelle che adesso sono contenute nel Piazzale della Pace, con una struttura molto leggera che sporgerebbe da terra soltanto un piano, cioè sarebbe a piano terreno e avrebbe solo due piani sotterranei»[14].
La localizzazione del parcheggio lungo Via delle Fonderie permetteva di rendere interamente pedonale il Ponte Verdi. Questo si traduceva in una sua completa trasformazione d'uso che imponeva limitate trasformazioni fisiche del percorso, delle pavimentazioni, dell'arredo e dei terminali dei parapetti dove avrebbero potuto innestarsi le discese verso gli argini.

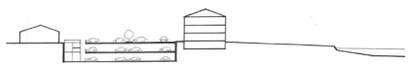




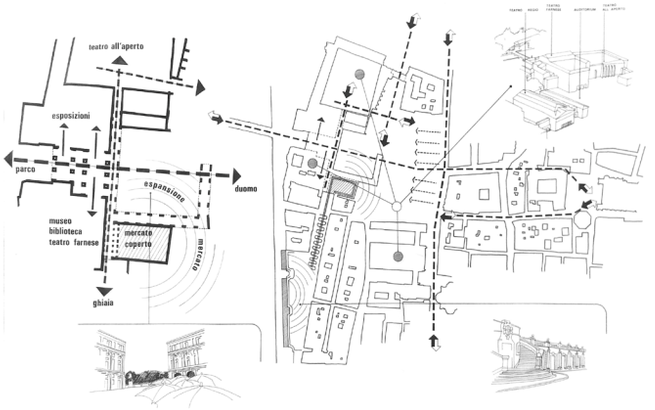




PIANTE PIANI SOTTERRANEI



SEZIONE AA







Forma, funzioni e relazioni del progetto architettonico

A partire dalla riconfigurazione dell'organizzazione delle arterie viarie, dei parcheggi e degli spazi pubblici, che costituisce una prima risposta ai problemi urbani del centro storico, De Carlo immagina un progetto che introduce nel cuore della città un sistema composito di funzioni legate alla cultura e alla sfera sociale, contemplando la possibilità di realizzare attrezzature culturali, auditorium, spazi commerciali, uffici pubblici e residenze.

In questo scenario risulta particolarmente importante il lavoro condotto alla scala intermedia e individuabile nell'elaborato "Il nuovo sistema dei movimenti diventa supporto di un campo di attrazione delle energie potenziali al contorno". Nell'analisi che emerge, De Carlo individua i percorsi principali che gerarchizzano lo spazio di Piazzale della Pace: quelli che provengono dal Parco Ducale, dal Duomo, dall'asse di Strada Garibaldi, cosi come quelli che dirigono verso Via Verdi e la stazione ferroviaria. L'obiettivo di questa lettura interpretativa era quello di trasformare un luogo storicamente marginale in un crocevia urbano denso di funzioni.

Per conseguire questo scopo De Carlo individua due tipi di quelli che definisce "generatori di energia urbana": i generatori al contorno e i generatori all'interno. I "generatori al contorno" sono rappresentati dai fatti urbani sul limite di Piazzale della Pace come il Mercato della Ghiaia, il Teatro Regio e i flussi da e verso il Parco Ducale.

Altri "generatori potenziali di energia urbana" sono invece contenuti all'interno del Complesso della Pilotta, ossia la Biblioteca Palatina, la Pinacoteca, il Teatro Farnese, gli Istituti Universitari, il Cortile del Guazzatoio.

De Carlo individua quindi la possibilità che questi "generatori di energia urbana" formino dei sistemi di movimento in grado di aprire nuove relazioni di fruizione che attraversino Piazzale della Pace e lo colleghino con il Parco Ducale e le altre piazze urbane: il Mercato della Ghiaia, sacrificato fino a quel momento in uno spazio angusto, avrebbe potuto espandersi verso il cortile della Pilotta, mentre il Teatro Regio, insieme al Teatro Farnese e a un nuovo teatro all'aperto nel Cortile del Guazzatoio, avrebbe potuto dar luogo a un sistema efficiente, di portata territoriale, destinato alla prosa, ai concerti e ai convegni.

Al contempo l'umanizzazione dell'androne della Pilotta, vale a dire la sua rivitalizzazione, avrebbe potuto rivelare la presenza delle attività culturali realizzabili nel Complesso facendole fuoriuscire dalla loro condizione di separatezza.

L'analisi e la lettura diventano quindi interpretazioni del tessuto urbano al servizio del progetto architettonico dove qualsiasi intervento di riorientamento dello spazio è mediato dall'identificazione delle sue generatrici esplicite e latenti riportate nella tavola "Indagine delle geometrie del campo di cui fa parte Piazza della Pace". Queste geometrie, che determinano un complesso reticolo di direzionalità, allineamenti e incroci, sono determinate da alcuni assi fondamentali: quello che dal Parco Ducale attraversa l'atrio della Pilotta, quello definito dai due tronconi di Strada Garibaldi, quello di Via Verdi, quelli determinati

◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

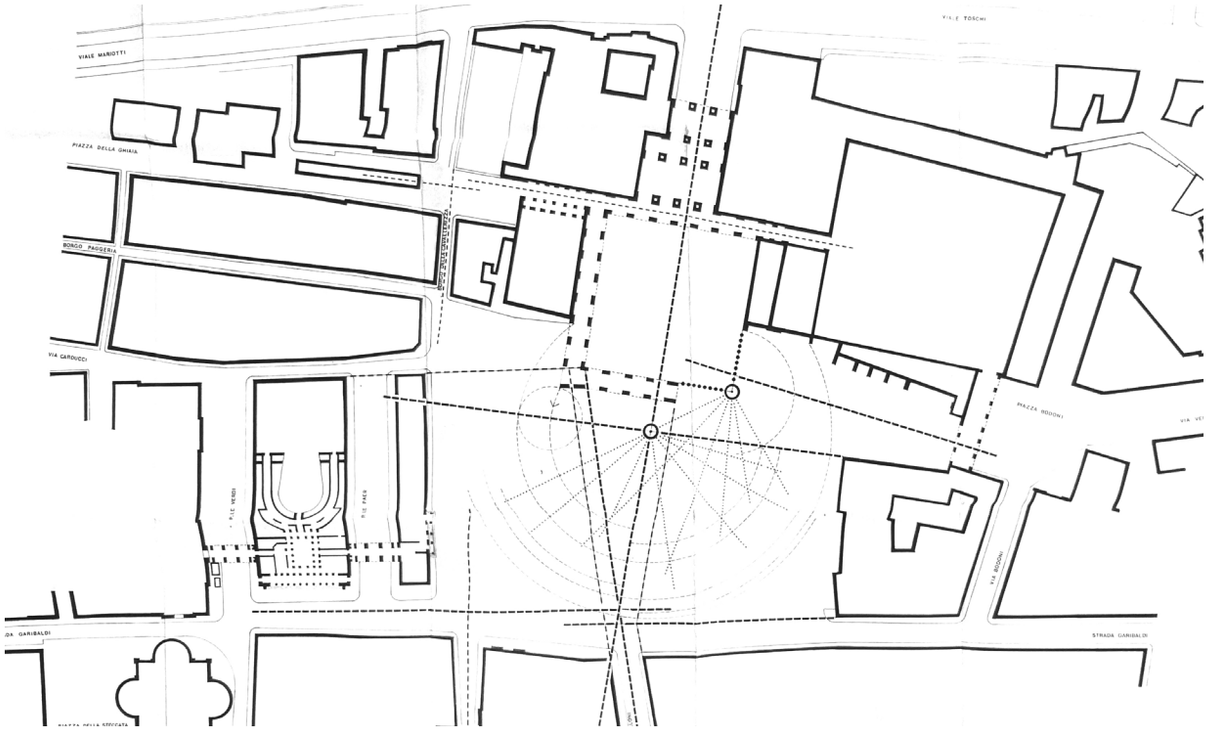
Particolari della tavola 11, "Il nuovo sistema di movimenti diventa supporto di un campo di attrazione delle energie potenziali al contorno", 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 12, “Indagine sulle geometrie del campo di cui fa parte il Piazzale della Pace”, 1981.

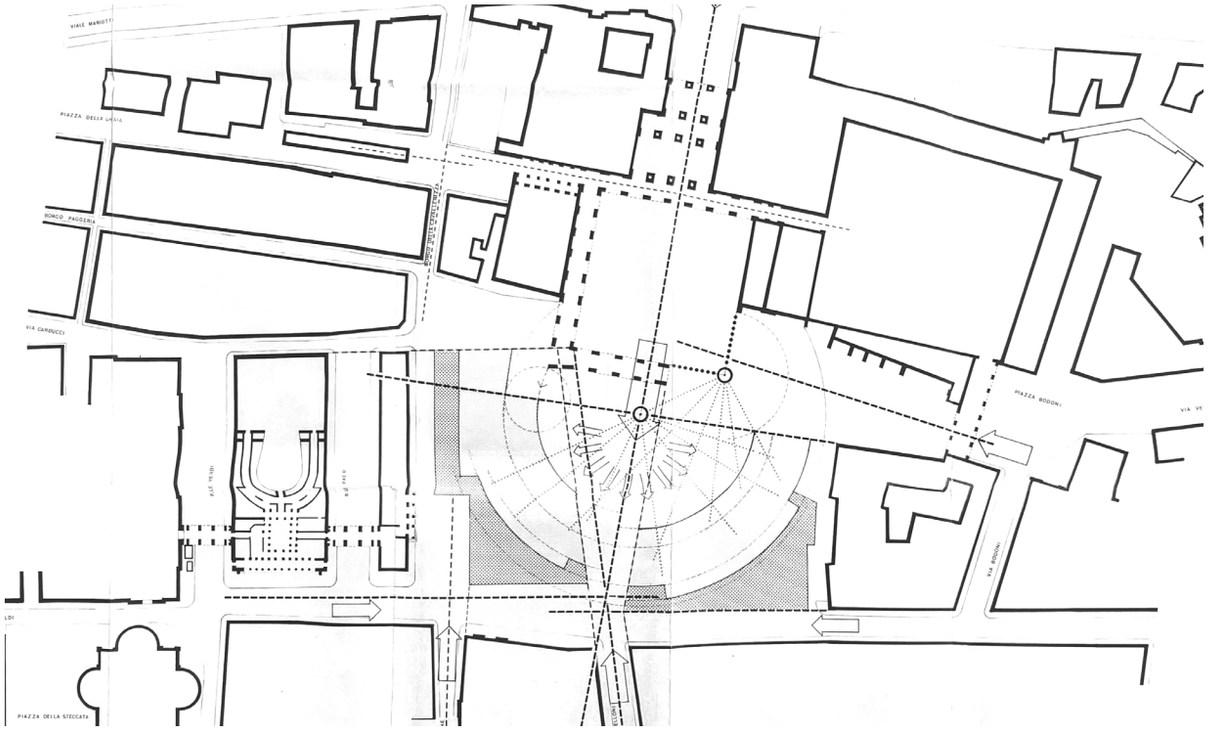
Archivio Storico Comunale di Parma.



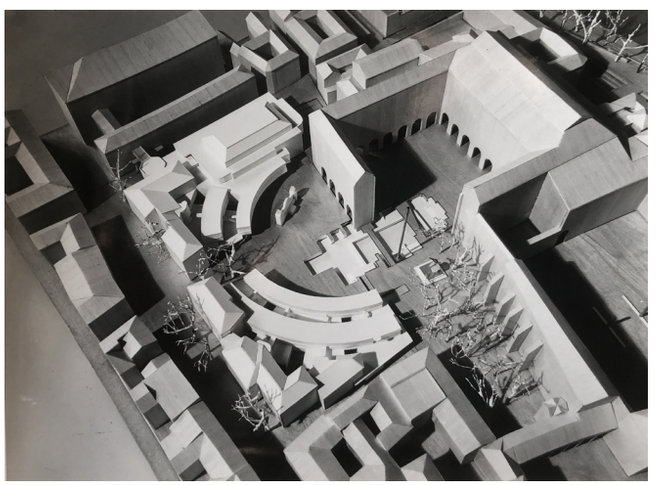
▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 14, “Caratteri di una prima configurazione fisica”, 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.



dal prolungamento dei due lati dell'angolo mozzato e quelli provenienti da Via Pisacane e Via Melloni.
De Carlo traduce poi questi assi in una prima configurazione fisica dell'architettura che individua i caratteri formali e delinea due obiettivi principali. Il primo è la ricucitura della cortina edilizia su Strada Garibaldi per ricomporre il tessuto connettivo del sistema della 4 Piazze-Parco.
Il secondo obiettivo è la definizione, sul rovescio di Strada Garibaldi in corrispondenza di Piazzale della Pace, di una concavità spaziale volta ad accogliere i flussi potenziali degli spazi circostanti.
Atto simmetrico rispetto a quanto ipotizzato da Ennemond Alexandre Petitot nel progetto per Palazzo Reale. Petitot, infatti, immaginava uno spazio convesso, De Carlo promuove invece uno spazio concavo rivolto verso la Pilotta, capace di interpretare l'esigenza di spazio pubblico opposta rispetto a quella ipotizzata nel Settecento come specificato durante la presentazione in Consiglio comunale: «A questo punto, su questa geometria, si possono cominciare a identificare degli spigoli o degli elementi generatori che possono essere considerati elementi di appoggio dell'eventuale edificazione e naturalmente lo diventano se sono confrontati con gli obbiettivi o traguardi di cui ho parlato prima; per esempio il traguardo della ricucitura della Strada Garibaldi determina immediatamente questi elementi generatori e la necessità di accogliere un flusso di raccordo fra il sistema e il Parco, determina questi elementi generatrici, che sono generatrici curve. Le generatrici curve non finiscono mai di intrigare in questa situazione perché rappresentano una concavità che costituisce l'esatto simmetrico di quello che aveva fatto il Petitot con la sua situazione: il Petitot aveva creato una convessità e qui queste generatrici ci suggeriscono di sostituire a questa convessità del Palazzo Reale una concavità che raccolga questo spazio in una visione che non stenterei a chiamare anche "politica" diversa, cioè una visione che tiene conto di un pluralismo infinitamente più ampio di quanto non fosse invece quello dell'epoca di Petitot, dove esisteva tutt'altro che pluralismo, e quindi la rappresentazione attraverso una forma contraria convessa invece che concava»[15].
In questa configurazione, un tema fondamentale è rappresentato dalle permeabilità al livello del suolo e quindi dei piani terra delle nuove volumetrie che rivendicano la vocazione pubblica dell'area, soprattutto su Strada Garibaldi come afferma De Carlo: «[...] ho citato l'attività della strada Garibaldi, che è una attività importante e allora come possiamo descriverla questa attività della strada Garibaldi? Come un'attività di città normale, un attività della gente che abita la città, i negozi, le case, le abitazioni e solo in questo senso si può rivedere la ricucitura ma li si può rivedere non in senso accademico, attraverso un'operazione di carattere monumentale, ma attraverso un'operazione di carattere strettamente coordinato all'organicità stessa della città, cioè è la città che continua, con tutte le sue commistioni, incrostazioni e sovrapposizioni. Su questo lato il pezzo nuovo diventa un pezzo di città: non è un monumento, non è altro che un pezzo di città»[16].



◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

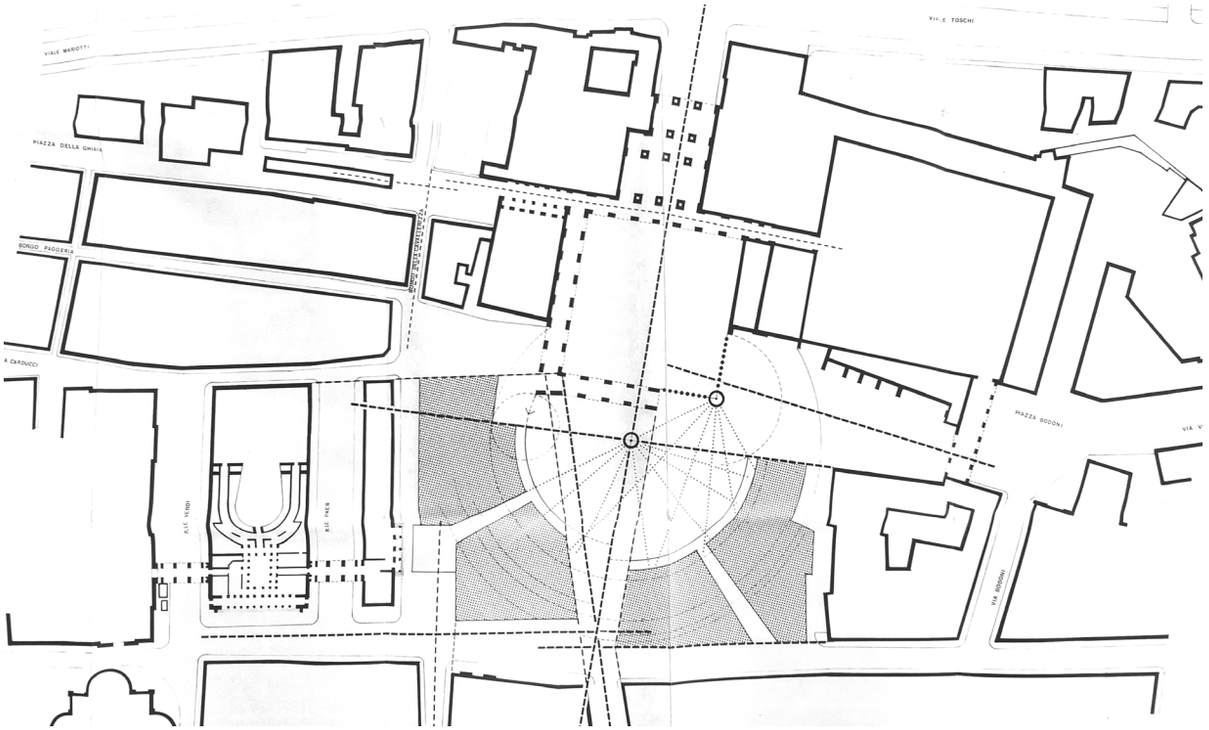
Fotografia del modello, 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 15, “Permeabilità del campo di edificabilità al livello del suolo”, 1981.

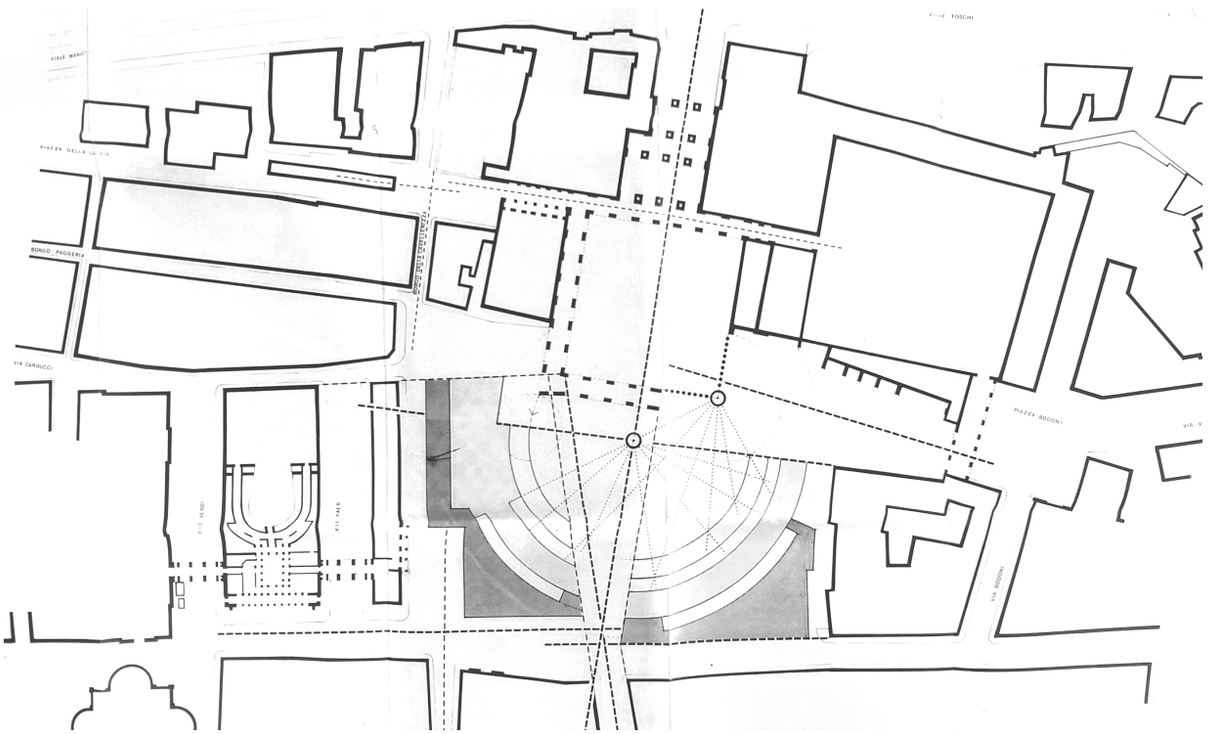
Archivio Storico Comunale di Parma.



▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 16, “Pieni e vuoti del campo di edificabilità ai piani superiori”, 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

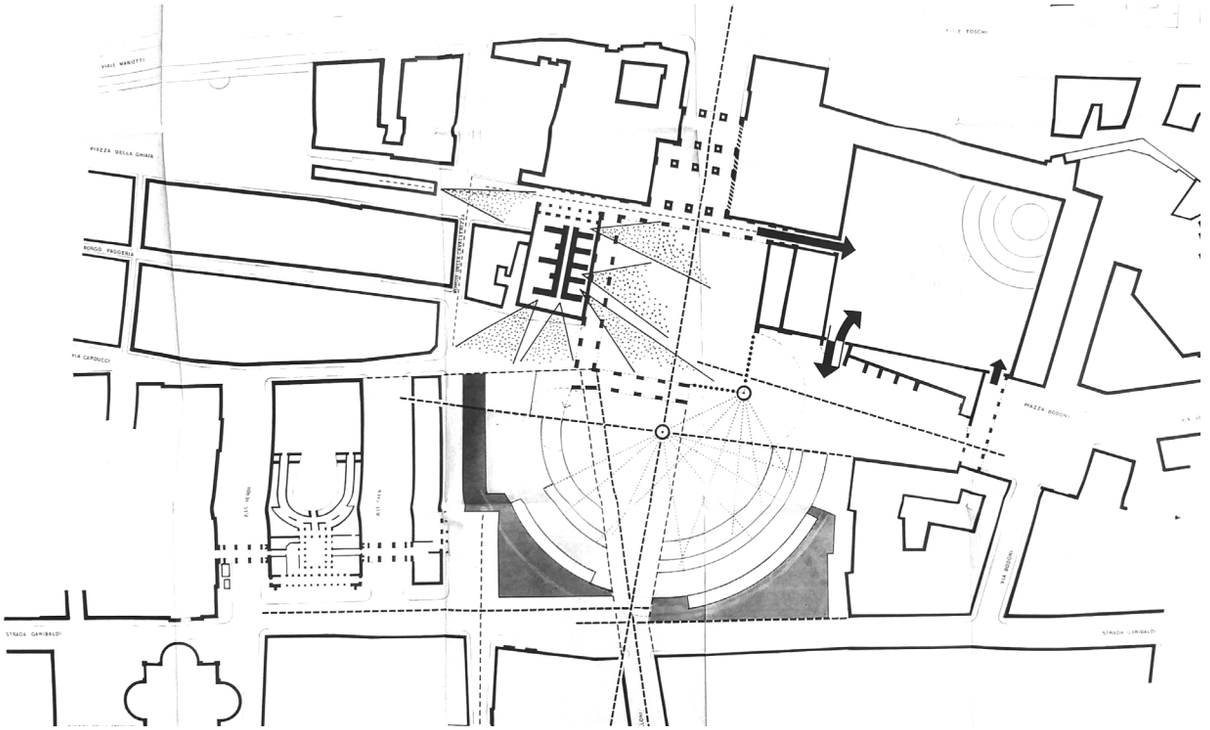


Il campo di edificabilità viene quindi articolato e scavato in modo da differenziarlo in volumi abitabili, i "pieni" e spazi pubblici, i "vuoti". Alla ricucitura delle relazioni tra spazio pubblico ed edifici immaginata al livello dei piani terra, segue infatti uno sviluppo di spazi e volumetrie ai piani superiori per formare una cortina verso Strada Garibaldi e per generare una gradonata semicircolare di fronte alla Pilotta: «[...]invece il campo di edificazione deve, a sua volta, smembrarsi, riempirsi di contenuti diversi, accogliere verde e costruire, esprimere questa dicotomia di cui ho parlato, presentandosi alla Pilotta come un fatto che accoglie la Pilotta e invece presentandosi verso la strada Garibaldi come una continuazione, una rimagliatura della Strada Garibaldi»[17].
Nella tavola "Destinazioni d'uso nel campo di edificabilità" è poi possibile constatare come il progetto immaginasse, al livelli superiori, spazi "pieni" destinati ad abitazioni e uffici a gestione pubblica diretta. Al livello del suolo invece i volumi abitabili erano destinati ad attività commerciali di interesse collettivo a gestione privata, mentre di fronte all'edificio della Provincia, a completamento di un'asse di relazione con la chiesa di Sant'Alessandro e il Ridotto, De Carlo ipotizzava l'inserimento di un auditorium con una capienza di 1800 posti a sedere, comunicante e complementare al Teatro Regio, destinato a concerti, congressi, convegni, spettacoli teatrali, feste e dotato di laboratori: «[…] può essere un auditorio di 1.800 posti […] che permetterebbe una connessione molto interessante non solo col Teatro ma anche con la Chiesa, cioè a un certo punto, siccome la Chiesa ha un uscita ed un cavalcavia che la collega poi al Teatro Regio e poi il Ridotto si trova in quella zona e poi la Provincia, guarda caso, in quell'angolo ha un angolo morto, cioè un alloggio di un custode, una zona del tutto trasferibile, è assolutamente possibile determinare una connessione continua di quest'asse culturale, diciamo, legato alle attività teatrali che poi successivamente si articola e arriva fin dentro lo spazio della Pilotta»[18].
Oltre a questi interventi, De Carlo immagina di conferire vitalità agli spazi pubblici di Piazzale della Pace e ad alcuni luoghi marginali del Complesso della Pilotta mediante l'espansione del Mercato della Ghiaia e l'occupazione, con nuove funzioni, del Corridore e del Cortile del Guazzatoio.
Il progetto prevedeva infatti che la dislocazione delle attrezzature del Mercato venisse riorganizzata, restituendo alla costruzione inclusa nell'argine la sua originaria configurazione e spostando verso Piazzale della Pace nuove strutture più appropriate che si prolungassero nel piano terreno della Pilotta, sotto la Biblioteca Palatina. Da qui avrebbe potuto articolarsi un mercato periodico specializzato che si sarebbe potuto svolgere sotto i portici, verso Borgo delle Cucine e nel cortile della Pilotta. L'accesso, immaginato aperto nel muraglione dei contrafforti, insieme ai due ingressi esistenti, avrebbe facilitato la comunicazione con lo spazio esterno e le altre attività della città.
Per giungere ad esito progettuale completo, resta fondamentale per De Carlo la "pacificazione" o risoluzione della frattura spaziale nell'organizzazione generale di Piazzale della Pace definita come "il dramma generato dell'angolo mozzato".

▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 18, "L'espansione del Mercato della Ghiaia e la riappropriazione del Cortile del Guazzatoio", 1981.

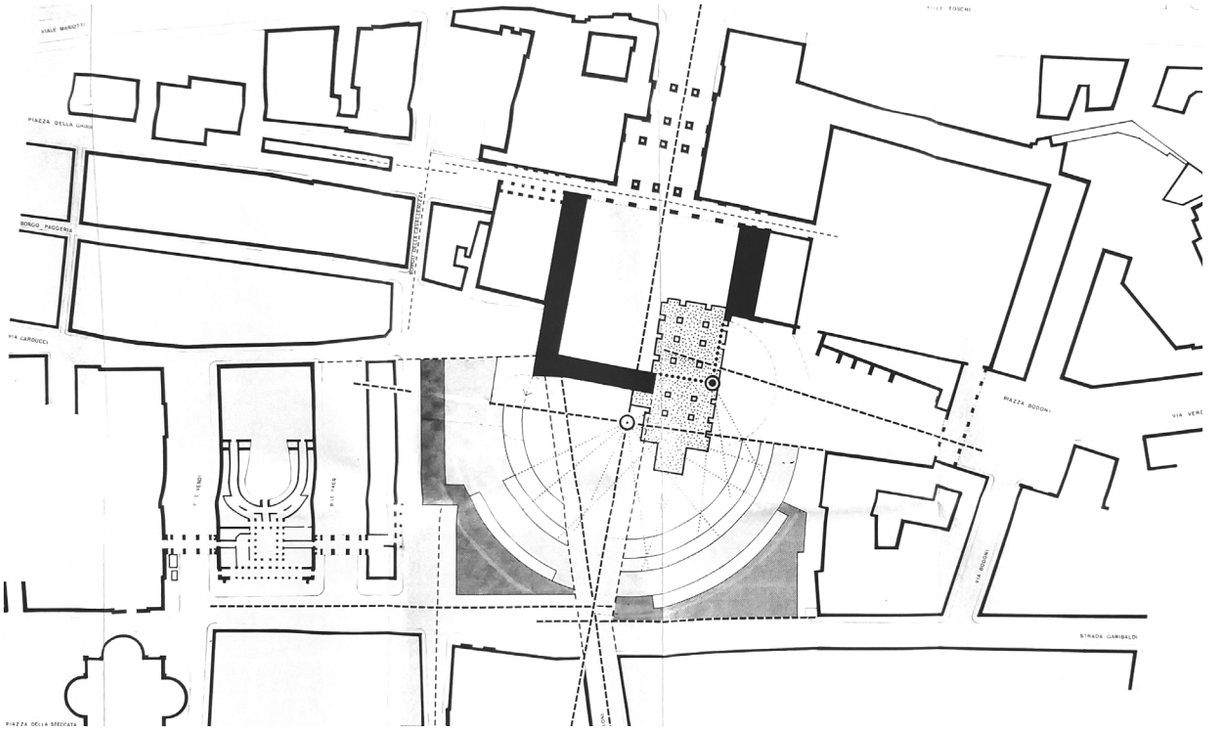
Archivio Storico Comunale di Parma.



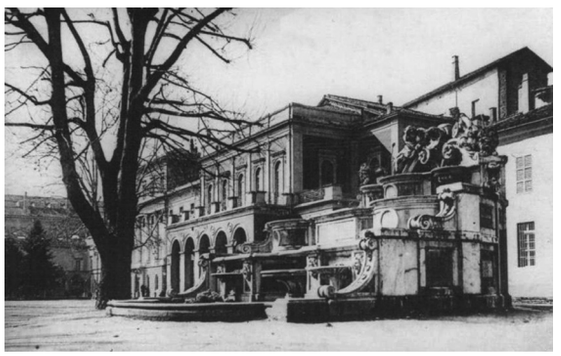
▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 19, "La pacificazione del dramma generato dall'angolo mozzato", 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.



In origine infatti i due bracci della Pilotta si concludevano a ridosso della chiesa di San Pietro Martire, la cui successiva demolizione lasciò in eredità uno spazio incompleto, non risolto neppure dall'insediamento del Teatro Reinach.
De Carlo propone quindi, attraverso una lettura dei sistemi compositivi, di recuperare la memoria del luogo attraverso una reinterpretazione delle preesistenze, immaginando un giardino archeologico ipogeo che avrebbe potuto disvelare il perimetro delle fondazioni della chiesa di San Pietro Martire, così da formare un invaso nel gioco delle nuove superfici orizzontali dello spazio pubblico senza emergere dal suolo.
All'interno della ricomposizione dello spigolo mozzato della Pilotta e della sistemazione dello spazio pubblico circostante, De Carlo propone poi la ricollocazione dei due monumenti che trovavano posto all'interno di Piazzale della Pace, il Monumento a Verdi e il Monumento al Partigiano insieme alla conservazione e alla valorizzazione dei platani di Maria Luigia.
Per il primo monumento, fuori scala rispetto al contesto e orfano della cornice eclettica originaria che gli faceva da contorno, propone uno spostamento nella concavità del nuovo edificio previsto a margine della piazza, su un piano più basso del livello circostante in modo da riconsegnargli un'allusiva similitudine alla scena e alla scala che aveva in origine: «[…] il monumento di Verdi è enorme e sotto i contrafforti scompare. […] così collocato sembra un vagone ferroviario che sia stato abbandonato e che ogni tanto dei manovratori spostano. Il monumento sembra spaesato. […] Verdi si sposta e trova un appoggio che ha la lontana memoria dell'esedra con la quale era nato»[19].
Per il secondo immagina un'ubicazione al centro dei flussi urbani generati dalla nuova organizzazione spaziale del Piazzale, in corrispondenza dell'angolo mozzato, posizione individuabile da ogni punto di vista che gli avrebbe assicurato il significato evocativo riconosciutogli da tutta la comunità: «[…] il monumento del Partigiano invece si pone in una collocazione in cui è visibile da tutte la parti e assume un significato molto preciso e si riaccosta ad un elemento che mi sembra di estrema importanza e che sono i platani di Maria Luigia, che sono stati decontestuati e ricontestuati in una nuova zona dove non erano prima, ma dove era invece il giardino di Maria Luigia, il Trianon»[20].
Il disegno ambientale viene quindi ricostruito nella zona occupata in passato dal Giardino di Corte per mitigare la presenza dei contrafforti e offrire un fondale a Via Verdi, altrimenti terminata con una cesura improvvisa.
Nelle planimetrie architettoniche dei vari piani l'organizzazione interna delle funzioni rispecchia gli elementi ordinatori dello spazio urbano. È possibile quindi ritrovare gli assi e le generatrici curve che configurano i volumi, la permeabilità dei piani terra e la contestuale ricostruzione del fronte urbano di Strada Garibaldi, le relazioni tra il Mercato della Ghiaia e gli spazi della Pilotta, il parco archeologico con "l'antenna generatrice" e lo specchio d'acqua sul sedime della chiesa di San Pietro Martire, il giardino dei platani e la ricollocazione dei monumenti che ricompongono lo spazio pubblico immaginato da De Carlo.
Nei piani terra trovano posto attività commerciali da destinarsi scandite da





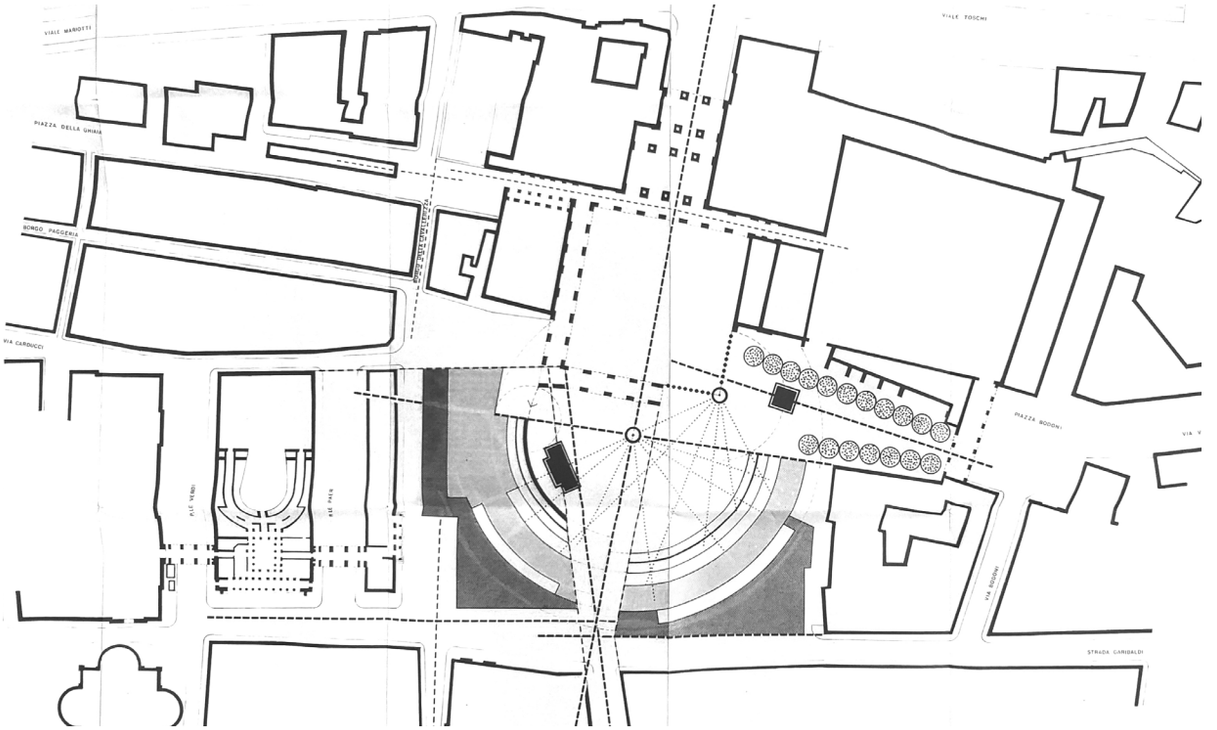
△ Teatro Reinach e Fontana del Trianon collocati in corrispondenza dell'angolo mozzato della Pilotta, cartolina postale 1910 circa.

▽ Da sinistra: Strada della Pilotta. Sulla destra si può notare il lato del Teatro Reinach, cartolina postale.

▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Tavola 20, “La nuova posizione dei monumenti e dei platani di Maria Luigia”, 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.







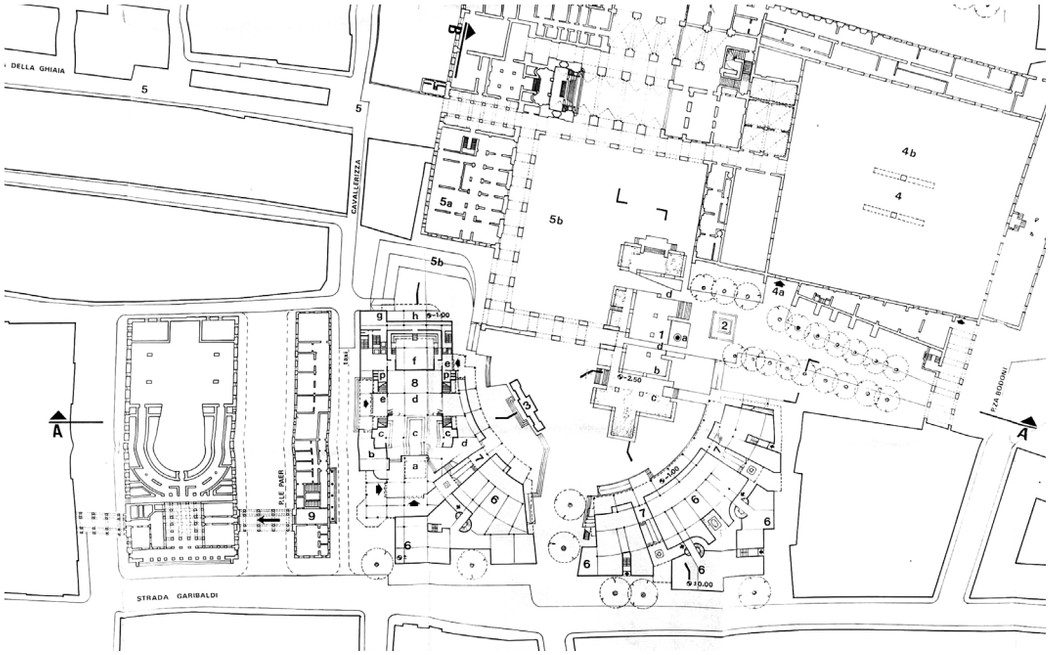


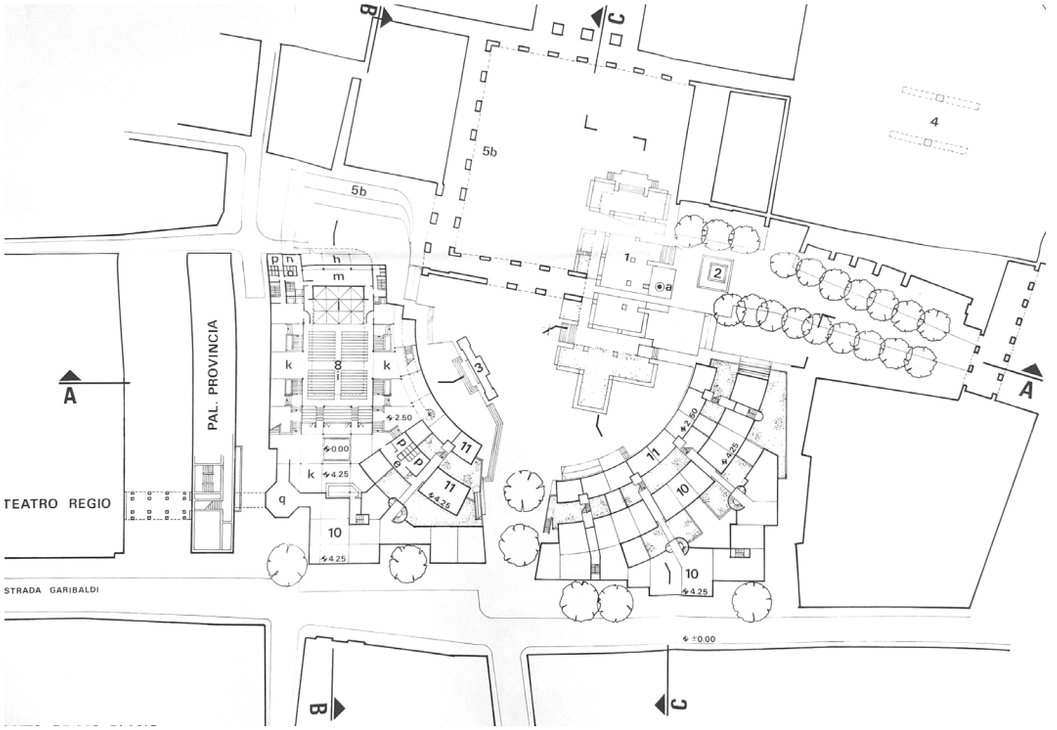


▽ In alto:
a sinistra il Monumento al Partigiano, 1956. Archivio Storico Comunale di Parma;

a destra il Monumento a Giuseppe Verdi, veduta a volo d’uccello, Società Aviazione Comm. Italiana, via Archimede n.54 Milano. Archivio Storico Comunale di Parma.

In basso:
il Monumento al Partigiano e l’Ara del Monumento a Giuseppe Verdi nella loro attuale configurazione all’interno di Piazzale della Pace.





De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

A sinistra in alto: Tavola 21, “Pianta del piano terreno”, 1981.

A sinistra in basso: Tavola 22, “Pianta del piano primo”, 1981.

A destra in alto: Tavola 22, “Pianta del piano secondo”, 1981.

A destra in basso: Tavola 22, “Pianta del piano terzo”, 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

Legenda

1. Giardino interrato sull'area della Chiesa di San Pietro Martire
- a. Antenna come generatrice
- b. Specchio d'acqua
- c. Zone piantumate
- d. Passaggi a livello del pianterreno

2. Monumento al Partigiano

3. Monumento a Verdi

4. Cortile del Guazzatoio
- a. Collegamento dal Piazzale della Pace
- b. Teatro all'aperto

5. Mercato
- a. Mercato coperto
- b. Espansione all'aperto

6. Attività da destinarsi

7. Passaggi coperti

8. Auditorium
- a. Atrio e ingresso
- b. Biglietteria e uffici
- c. Guardaroba
- d. Ridotto e zona mostre
- e. Ingressi e uscite
- f. Sala prove e pluriuso
- g. Ingresso artisti
- h. Ingresso di servizio
- i. Platea 700 posti
- k. Ridotto
- l. Podio e palcoscenico
- m. Deposito e preparazione scene
- n. Camerini
- o. Servizi palcoscenico
- p. Servizi del pubblico
- q. Sala riunioni
- r. Prima galleria 680 posti
- s. Seconda galleria 90 posti
- t. Cabine interpreti
- u. Uffici e salette riunioni
- v. Cabine di proiezione

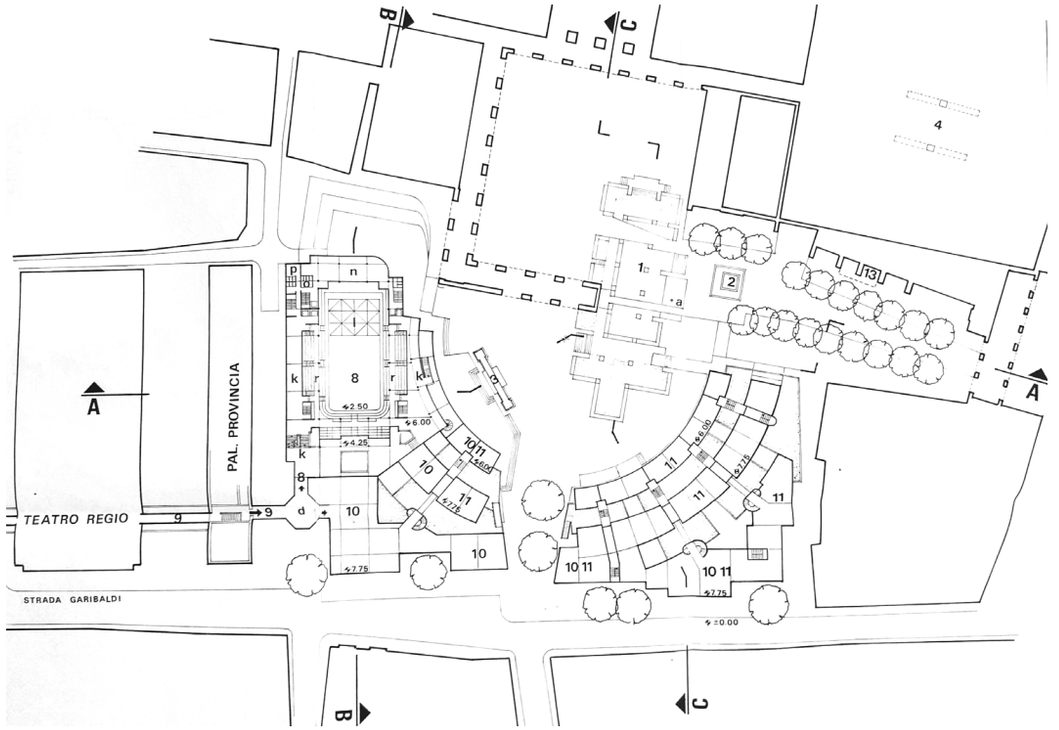
9. Collegamento con il Palazzo della Provincia

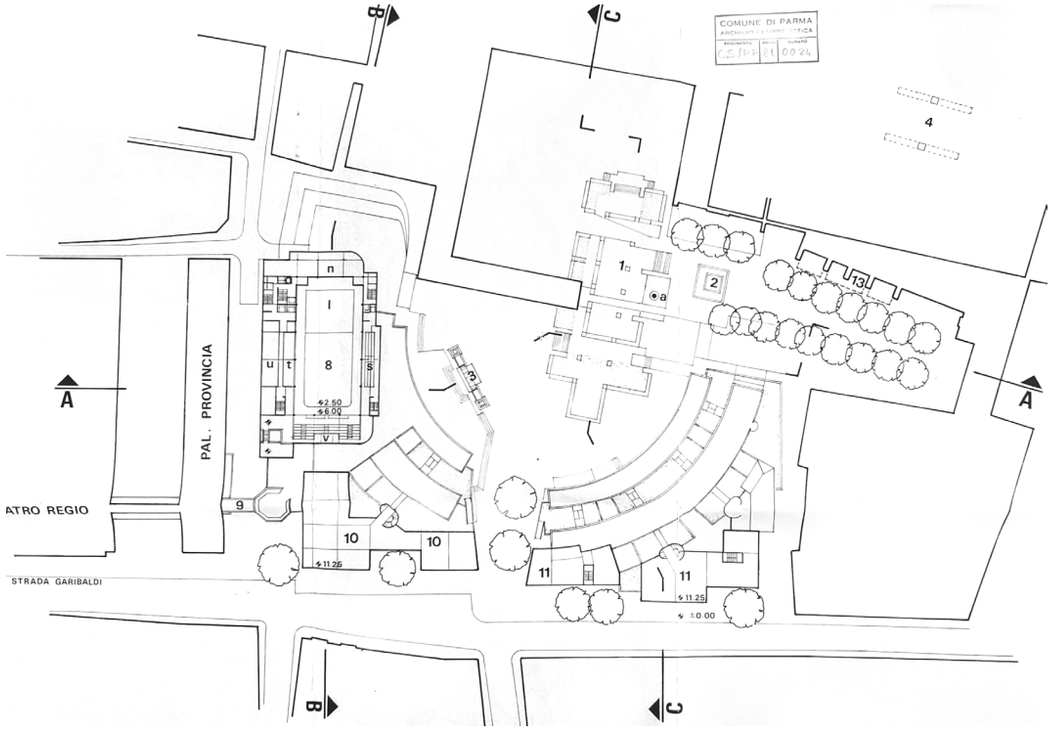
10. Uffici

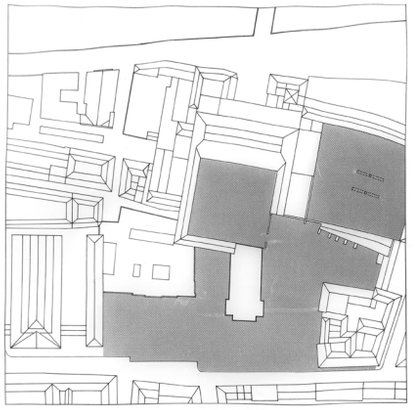
11. Alloggi

12. Spazi di deposito

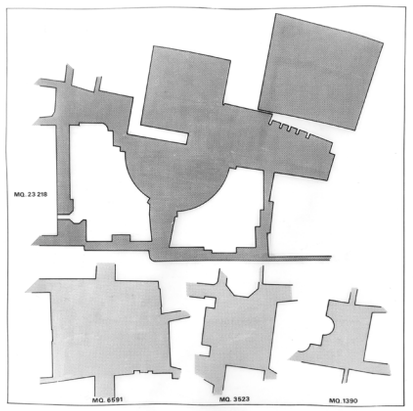
13. Espansione Università



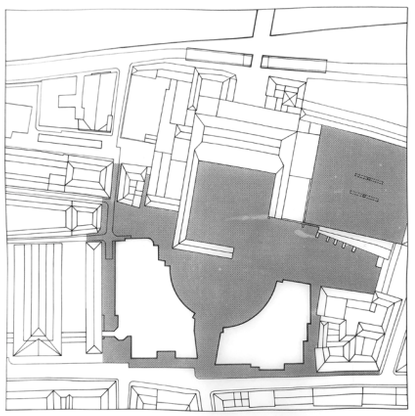




SPAZIO LIBERO NEL PIAZZALE PRIMA DELLE DEMOLIZIONI BELLICHE. MQ. 25 044



CONFRONTO TRA LO SPAZIO LIBERO NEL PIAZZALE SECONDO IL PROGETTO E LE TRE PIAZZE: GARIBALDI, DUOMO, STECCATA.

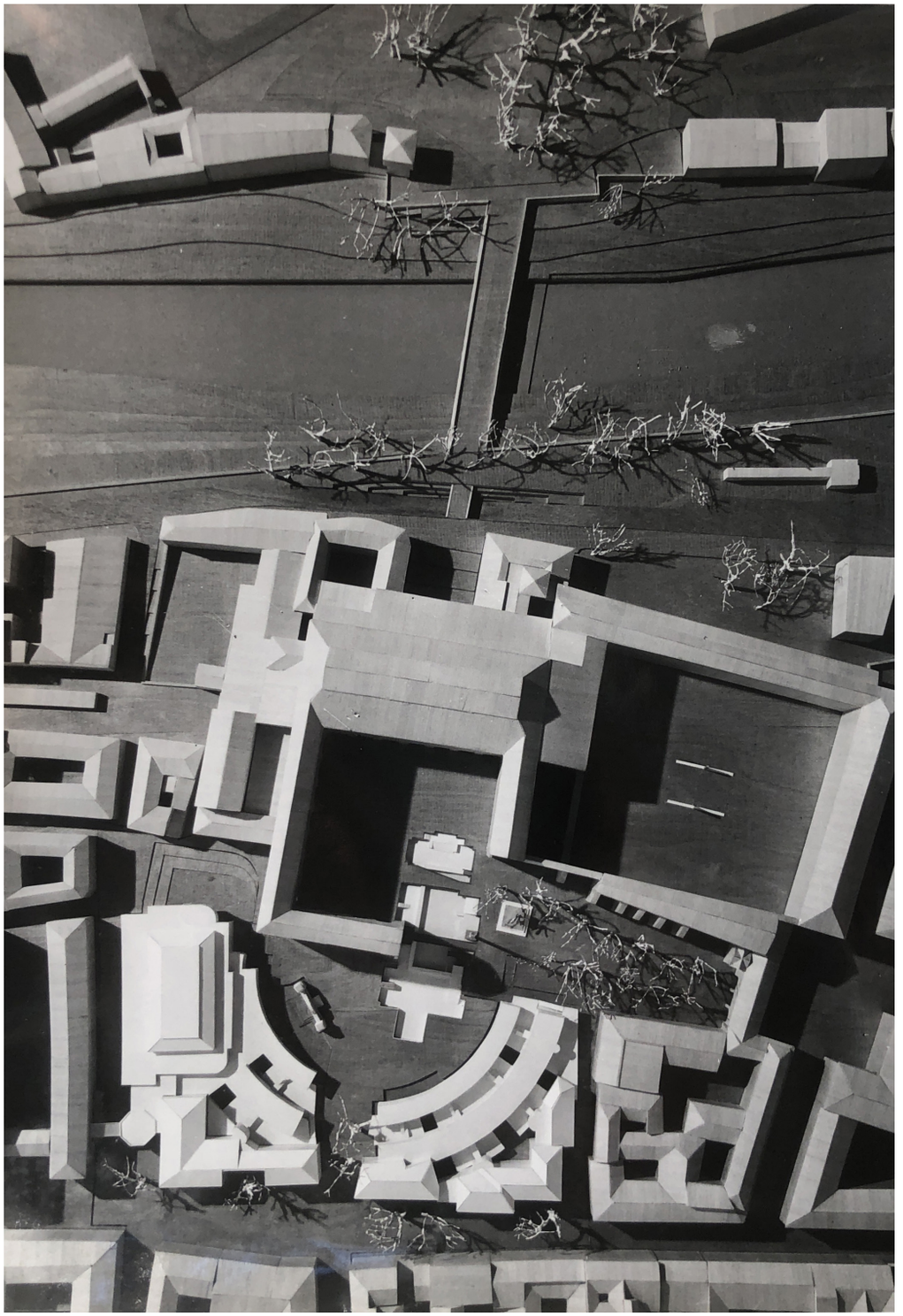


SPAZIO LIBERO NEL PIAZZALE SECONDO IL PROGETTO. MQ. 23 218

una sequenza di passaggi coperti e dalla presenza della sala auditorium e dei servizi accessori.
Nei due piani superiori, dove il progetto immaginava di collocare delle funzioni da destinare prevalentemente a residenze e uffici, si riconosce invece la diminuzione della sezioni e della densità dei volumi pieni a ridosso della Pilotta.
Questa proposta, prendendo come riferimento la situazione di Piazzale della Pace prima dei bombardamenti della Seconda guerra mondiale, comporta una sottrazione di superficie pari al 6%.
La sottrazione risulta ancora più irrilevante se la si calcola in termini di volume, poiché l'edificio proposto da De Carlo è di modesta altezza e inoltre attraversato da giardini pensili.
È da notare anche il confronto con la proposta di ricostruzione "com'era, dov'era", avanzata da più parti, del Palazzo Ducale del Bettoli o comunque di rifacimento della sua facciata, perché non solo ne alterava radicalmente la configurazione, ma accresceva notevolmente il volume dell'edificio alzando il primo cornicione per aggiungere un piano nella fascia intermedia. La contrarietà a questa soluzione ha rappresentato un punto su cui De Carlo si è sempre mostrato intransigente dichiarando: «[…] non si può ricostruire perché non esiste più e non ha più alcun motivo di essere ricostruito però è possibile recuperare, attraverso una precisa lettura dei sistemi compositivi, la memoria di altre cose, processo che l'architettura esercita continuamente»
L'aggiunta di volumi immaginata da De Carlo per dare una gerarchia alla distesa incongruente limitrofa alla Pilotta porta ad un ridimensionamento dello spazio pubblico del Piazzale che, come si nota nella tavola "Superficie coperta e superficie libera del Piazzale", sta nella misura delle altre piazze della città: Piazza Garibaldi, Piazza del Duomo e Piazza della Steccata.
Riportando ad una dimensione umana il grande vuoto di Piazzale della Pace e ricavando la forma del costruito in negativo rispetto al disegno dello spazio pubblico, De Carlo traduce la lettura del luogo, svolta attraverso un'attenta e variegata analisi del contesto, in forme che mettono in evidenza convergenze e punti focali che danno vita ad una "architettura delle relazioni" con la città.

[1] Trascrizione della presentazione del progetto di Giancarlo De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace al Consiglio comunale di Parma, 16 dicembre 1980, pp.7-8.
[2] Ivi, p.8.
[3] Ivi, p.9.
[4] Ivi, p.17.
[5] Ivi, p.12.
[6] Ibidem.
[7] Ivi, pp.12-13.
[8] Ivi, p.14.
[9] Cullen Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, Oxford, 1961. Edizione italiana Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976.
[10] Trascrizione della presentazione del progetto di Giancarlo De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace al Consiglio comunale di Parma, 16 dicembre 1980, pp.9-11.
[11] Ivi, p.11.
[12] Ibidem.
[13] Ivi, p.23.
[14] Ivi, pp.22-23.
[15] Ivi, p.27.
[16] Ivi, p.28.
[17] Ivi, p.30.
[18] Ibidem.
[19] Ivi, p.31.
[20] Ivi, pp.31-32.

◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini. Particolari della tavola 26, "Superficie coperta e superficie libera nel Piazzale". Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



▷ De Carlo Giancarlo,
Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace,
Parma, 1979-1983.
Collaboratori
Carlo Nepi,
Susanne Wettstein,
Mirko Zardini.

Fotografia del
modello, 1981.

Archivio Progetti IUAV.
Fondo G. De Carlo.

Cronaca

Fonti della ricerca

Giancarlo De Carlo, in tutta la vicenda legata alla proposta di sistemazione di Piazzale della Pace, si confronta con un progetto di costruzione di nuove volumetrie in un momento in cui l'idea di realizzare architettura contemporanea nei centri storici italiani si scontra con un punto di vista culturale che impone l'inalterabilità del tessuto urbano consolidato. Come si può rilevare dal dibattito suscitato dalla proposta progettuale, si tratta di un tema che non riguarda soltanto l'allora trentennale vicenda della città di Parma, ma l'intera situazione italiana di quegli anni. La difficoltà dei Comuni nell'affrontare un tema tanto problematico come quello delle nuove edificazioni nei centri storici richiama infatti responsabilità e competenze a tutti i livelli amministrativi che sono invitati a confrontarsi con criticità oggettive di ordine economico e burocratico, ma anche con difficoltà culturali di approccio al problema. Il progetto di De Carlo e il suo tentativo di affermare il diritto dell'architettura contemporanea di lasciare traccia nello sviluppo della città, va a contrapporsi quindi ad una progettualità di disegno del verde e di opposizione a nuovi caratteri che è molto evidente.

Tramite una ricerca bibliografica svolta sui principali volumi che descrivono la storia della città e dell'area[1] è stata brevemente tracciata la genesi della formazione del tessuto urbano di Piazzale della Pace dalla metà del Duecento al secondo dopoguerra. Presso l'Archivio Storico del Comune di Parma, il Fondo Leonardo Benevolo e il Fondo Giancarlo De Carlo custoditi entrambi presso l'Archivio Progetti dell'Università IUAV di Venezia è stata condotta una ricerca degli elaborati progettuali della proposta De Carlo e di quelle che l'hanno preceduta. Il clima culturale e le vicende storiche tra il 1979 e il 1983 sono invece state ricostruite attraverso la ricomposizione del ricco scambio di idee intrattenuto da De Carlo tramite una folta corrispondenza con numerose personalità del tempo e la consultazione del periodico locale presso l'Archivio Storico della Gazzetta di Parma, custodito all'Emeroteca comunale della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti di Parma.

Ricostruzione cronologica della vicenda

13 | 05 | 1944
La città di Parma subisce il bombardamento aereo degli alleati anglo-americani. Vengono gravemente colpiti il Teatro Paganini, il monumento a Giuseppe Verdi, alcune parti della Pilotta e il Palazzo della Prefettura, già Palazzo Ducale.

13 | 02 | 1950
Terminata la Seconda guerra mondiale, un decreto ministeriale approva il Piano di Ricostruzione della città, stralciando però le sistemazioni relative all'area adiacente alla Pilotta, per le quali viene chiesto un nuovo parere che verrà prodotto nel 1953 da una commissione di studio inviata dal Ministero della Pubblica Istruzione.

06 | 03 | 1951
Nel frattempo il Consiglio comunale, guidato dal sindaco Giuseppe Botteri (PCI), approva un nuovo "Piano parziale di ricostruzione di Piazzale della Pilotta e adiacenze".

30 | 11 | 1951
Lo stesso anno, il Presidente della Repubblica Luigi Einaudi inaugura, nella sua nuova collocazione, quello che resta del monumento a Giuseppe Verdi[2], dopo i danni causati dai bombardamenti e la sua successiva demolizione. L'ara centrale viene quindi posizionata nel settore nord della piazza, come ornamento alla nuova via Roma.

11 | 04 | 1953
Tempo dopo, il Consiglio comunale, guidato dal sindaco Giacomo Ferrari (PCI), revoca la deliberazione del 1951, chiedendo la ricostruzione del Palazzo della Prefettura «com'era, dov'era» presso le autorità competenti di Roma. Le richieste del Consiglio non vengono però accolte e il Ministero ribadisce la soluzione dell'isolamento.

30 | 06 | 1956
Nel frattempo si procede alla ricostruzione della parte danneggiata della Pilotta e il Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi inaugura, nella piazza, il monumento al Partigiano.

20 | 02 | 1958
La questione della ricostruzione del Palazzo della Prefettura rimane però aperta e, su impulso della Soprintendenza Regionale ai Monumenti e degli enti culturali cittadini, il Ministero della Pubblica Istruzione impone una modificazione delle scelte di fondo, raccomandando la ricostruzione secondo il principio del «com'era, dov'era».
Il Consiglio comunale recepisce questi ultimi orientamenti espressi dalle autorità centrali e delibera la variante al "Piano parziale di ricostruzione di Piazzale della Pilotta e adiacenze".
Seguendo queste direttive, l'Amministrazione provinciale conferisce all'architetto Franco Carpanelli l'incarico per la progettazione del nuovo Palazzo della Prefettura, il cui progetto verrà presentato alla città nel febbraio 1963.







△ Il Palazzo della Prefettura distrutto dalle bombe, 1944. Immagine tratta da Resistenza maPPe, Istituti Storici dell'Emilia-Romagna.

▷ I Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi inaugura il monumento al Partigiano il 30 giugno 1956. Archivio Storico Comunale di Parma.

▽ Veduta panoramica del Monumento a Verdi. Immagine tratta da "Aldo Raimondi, Monumento a Verdi" in www.fondazionecrp.it.

22 | 07 | 1963

Con Decreto del Presidente della Repubblica Antonio Segni viene approvato il Piano Regolatore Generale della città di Parma, adottato dal Consiglio comunale già nel 1957. Per l'area della Pilotta viene recepita la "variante convenuta con il Ministero nel 1958, che prevede la collocazione del nuovo Palazzo della Prefettura in aderenza all'edificio della Pilotta e la ricostruzione del Teatro Paganini nel Piazzale.
Successivamente, il Consiglio comunale, sulla base delle indicazioni della commissione di studio inviata dal Ministero della Pubblica Istruzione nel 1953, bandisce un concorso a inviti per la progettazione del nuovo teatro e delle «annesse attrezzature di pubblico gradimento».
Partecipano noti architetti come Aldo Rossi, Luigi Pellegrin, Carlo Aymonino, Luigi Caccia Dominioni, Roberto Gabetti e Aimaro Isola, Vittorio Gandolfi e Paolo Portoghesi.
Contemporaneamente, nel 1964, il Ministero dei Lavori Pubblici approva il progetto Carpanelli "in linea tecnica" che subisce comunque modificazioni a seguito delle osservazioni del Ministero della Pubblica Istruzione.

22 | 12 | 1965

L'esito del concorso relativo al nuovo teatro viene comunicato dal sindaco di Parma Vincenzo Baldassi (PCI) al Consiglio e vede vincitore Luigi Pellegrin che, a seguito delle osservazioni di alcuni consiglieri comunali, apporta alcune varianti riducendo sensibilmente gli spazi destinati ad uso commerciale e direzionale.

18 | 03 | 1970

Il progetto di Franco Carpanelli, improntato sul principio del «com'era, dov'era» solo per quanto concerne la facciata principale, e quello di Luigi Pellegrin, nonostante le correzioni apportate non vengono attuati perché il Ministero dei Lavori Pubblici sospende ogni determinazione in merito, in attesa di un unico studio complessivo dell'area. Questo conduce il Consiglio comunale, presieduto dal sindaco Cesare Gherri (PSI), ad approvare uno schema generale di intervento in Piazzale della Pace che comprende le tre soluzioni parziali deliberate in precedenza e riguardanti il nuovo Palazzo della Prefettura, il nuovo Teatro Paganini e il nuovo edificio dell'Intendenza di Finanza.

26 | 06 | 1971

Nonostante ciò il Ministero dei Lavori Pubblici conferma le riserve già espresse sulle soluzioni proposte, con particolare riferimento a quella riguardante il nuovo Teatro Paganini.

09 | 10 | 1971

A queste vicende segue in Municipio, un dibattito sulla sistemazione dell'area in cui intervengono i rappresentanti delle associazioni culturali, degli Ordini professionali e degli Enti utenti della piazza.



◁ Palazzo Ducale, poi sede della Prefettura. Danneggiato durante i bombardamenti aerei anglo-americani del 1944, fu in seguito completamente abbattuto, cartolina del 1911.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

01 | 08 | 1973

A fronte della situazione, dopo aver approvato un accordo con il Consiglio provinciale per la «cessione dell'area di Piazzale della Pace di proprietà della Provincia al Comune per la realizzazione del progetto di sistemazione a verde pubblico», l'Amministrazione bandisce un concorso di idee a cui partecipano trenta progettisti e gruppi di professionisti, resi anonimi da un motto.

12 | 06 | 1974

Gli esiti di questo concorso vengono resi noti dopo cinque sedute della commissione giudicatrice che dichiara vincitori ex-equo i progetti indicati con i nomi "Abraracoureix" e "Motto" davanti a "PR14" e "Bella Ciao", lasciando di fatto senza una soluzione il problema della sistemazione di Piazzale della Pace.

10 | 02 | 1975

Per questo motivo, l'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Parma presenta, nel corso di un dibattito pubblico aperto alla città, il progetto di Arturo Carlo Quintavalle, disegnato da Guido Canali che, nell'aprile dello stesso anno, viene giudicato favorevolmente dal Consiglio comunale che lo indica come «valida base per l'avvio concreto dell'opera di sistemazione di Piazzale della Pace».

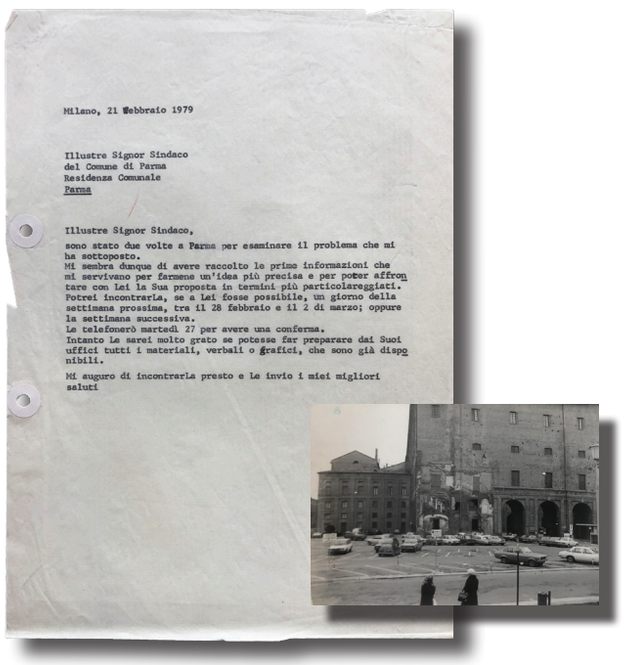
Il progetto però non vedrà mai la realizzazione perché nella primavera del 1976 si apre la vicenda dello scandalo edilizio legato alle presunte irregolarità nelle procedure di appalto per la realizzazione del Centro Direzionale Urbano.

Il coinvolgimento di diversi amministratori e tecnici collaboratori del Comune portano nell'autunno del 1976 ad un rimpaso della Giunta. Si dimettono il sindaco Cesare Gherri (PSI), il suo vice Renato Albertini (PCI) e l'assessore all'urbanistica Paolo Alvau (PSI), sostituiti rispettivamente da Aldo Cremonini (PSI), Gianni Cugini (PCI) e Lionello Leoni (PCI).

21 | 02 | 1979

Dopo i primi progetti del dopoguerra (1944-1952), il progetto per il nuovo Palazzo della Prefettura (1961-1969), il concorso a inviti per la ricostruzione del Teatro Paganini (1964-1965), il concorso di idee per la sistemazione a verde della piazza (1973-1974) e infine il progetto proposto dall'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Parma (1975) l'Amministrazione Comunale, guidata dal Sindaco Aldo Cremonini, si rivolge a Giancarlo De Carlo per affidargli la redazione di un nuovo progetto di sistemazione per Piazzale della Pace. Il conferimento dell'incarico verrà poi sancito ufficialmente nel gennaio del 1980.

De Carlo, all'inizio del 1979, si reca a Parma più volte con lo scopo di inquadrare temi e problemi legati all'area



Milano, 21 Febbraio 1979

Illustre Signor Sindaco
del Comune di Parma
Residenza Comunale
Parma

Illustre Signor Sindaco,

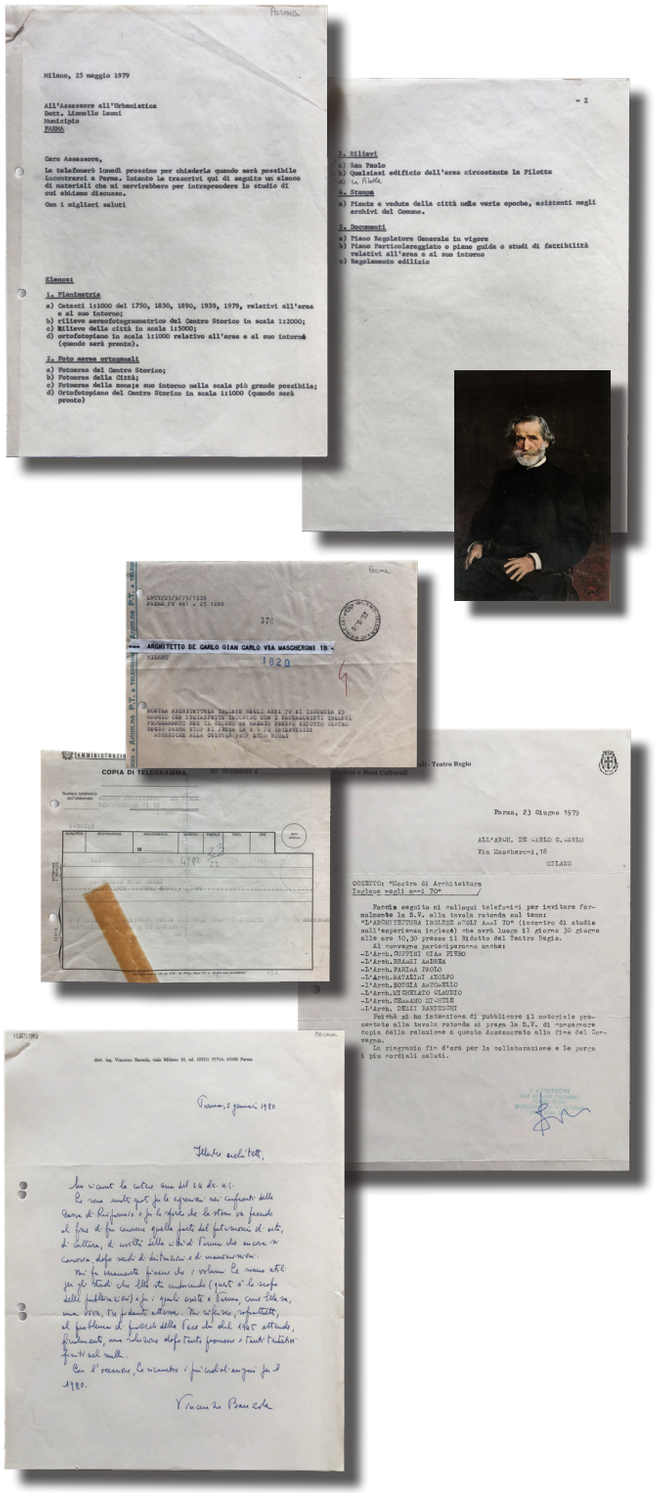
sono stato due volte a Parma per esaminare il problema che mi ha sottoposto.
Mi sembra dunque di avere raccolto le prime informazioni che mi servivano per farmene un'idea più precisa e per poter affrontare con Lei la Sua proposta in termini più particolareggiati.
Potrei incontrarla, se a Lei fosse possibile, un giorno della settimana prossima, tra il 28 febbraio e il 2 di marzo; oppure la settimana successiva.
Le telefonerò martedì 27 per avere una conferma.
Intanto Le sarei molto grato se potesse far preparare dai Suoi uffici tutti i materiali, verbali o grafici, che sono già disponibili.

Mi auguro di incontrarla presto e Le invio i miei migliori saluti

▷ Lettera di Giancarlo De Carlo al Sindaco Aldo Cremonini, 21 febbraio 1979.

Fotografia di Piazzale della Pace scattata durante uno dei sopralluoghi, 1980.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



Milano, 25 maggio 1979

All'Assessore all'Urbanistica
Dott. Lionello Leoni
Municipio
PARMA

Caro Assessore,

la telefonerò lunedì prossimo per chiederle quando sarà possibile incontrarci a Parma. Intanto le trascrivi qui di seguito un elenco di materiali che mi servirebbero per intraprendere lo studio di cui abbiamo discusso.

Con i migliori saluti

Elenco1

1. Planimetria
a) Catasti 1:1000 del 1750, 1850, 1890, 1938, 1979, relativi all'area e al suo intorno;
b) rilievo aerofotogrammetrico del Centro Storico in scala 1:2000;
c) Rilievo della città in scala 1:5000;
d) ortofotopiano in scala 1:1000 relativo all'area e al suo intorno (quando sarà pronto).

2. Foto aeree ortogonali
a) Fotoaerea del Centro Storico;
b) Fotoaerea della Città;
c) Fotoaerea della zona e suo intorno nella scala più grande possibile;
d) Ortofotopiano del Centro Storico in scala 1:1000 (quando sarà pronto)

- 2 -

3. Rilievi
a) San Paolo
b) Qualsiasi edificio dell'area circostante la Pilotta
c) La Pilotta

4. Stampe
a) Piante e vedute della città nelle varie epoche, esistenti negli archivi del Comune.

5. Documenti
a) Piano Regolatore Generale in vigore
b) Piano Particolareggiato o piano guida o studi di fattibilità relativi all'area e al suo intorno
c) Regolamento edilizio

ARCHITETTO DE CARLO GIAN CARLO VIA MASCHERONI 18

MOSTRA ARCHITETTURA INGLESE NEGLI ANNI 70 AI RIDOTTO DI

COPIA DI TELEGRAMMA

Parma, 23 Giugno 1979

ALL'ARCH. DE CARLO G.CARLO
Via Mascheroni,18
MILANO

OGGETTO: "Mostra di Architettura Inglese negli anni 70"

Facciamo seguito ai colloqui telefonici per invitare formalmente la S.V. alla tavola rotonda sul tema:
"L'ARCHITETTURA INGLESE negli Anni 70" (incontro di studio sull'esperienza inglese) che avrà luogo il giorno 30 giugno alle ore 10,30 presso il Ridotto del Teatro Regio.
Al convegno partecipano anche:
-L'Arch.CUPPINI Gian Piero
-L'Arch.BRANZI Andrea
-L'Arch.FARINA Paolo
-L'Arch.NATALINI Adolfo
-L'Arch.SOTGIA Antonello
-L'Arch.MICHELATO Claudio
-L'Arch.CENNAMO Michele
-L'Arch. DEGLI ESPOSTI

Poichè si ha intenzione di pubblicare il materiale presentato alla tavola rotonda si prega la S.V. di consegnare copia della relazione a questo Assessorato alla fine del Convegno.

Lo ringrazio fin d'ora per la collaborazione e le porgo i più cordiali saluti.

Parma, 5 gennaio 1980

Illustre architetto,

Vincenzo Banzola

25 | 05 | 1979

23 | 06 | 1979

05 | 01 | 1980

intorno alla Pilotta che era classificata come verde pubblico attrezzato di quartiere però, grazie ad una legge del gennaio 1978, era possibile variarne la destinazione d'uso, purché al suo interno si realizzassero attrezzature per la comunità.

Dopo aver incontrato il Sindaco e la Giunta, De Carlo si mette al lavoro e scrive all'assessore all'urbanistica Lionello Leoni per iniziare a raccogliere una serie di materiali utili ad intraprendere lo studio dell'area: catasti in scala 1:1000 relativi all'area e al suo intorno, rilievo aerofotogrammetrico del centro storico in scala 1:2000, rilievo della città in scala 1:5000, ortofotopiano in scala 1:1000 relativo all'area e al suo intorno, foto aerea del centro storico, foto aerea della città, foto aerea della zona e del suo intorno, ortofotopiano del centro storico in scala 1:1000, rilievi di San Paolo, della Pilotta e di ogni edificio circostante, piante e vedute della città nelle varie epoche, esistenti negli archivi comunali, Piano Regolatore Comunale, Piano Particolareggiato e Regolamento edilizio.

Sempre in questo periodo Giancarlo De Carlo inizia a prendere contatto con il tessuto culturale della città con cui inizia a confrontarsi con un rapporto costruttivo almeno per tutto il 1979 e buona parte del 1980.

L'Assessore alla cultura del Comune di Parma Enzo Bioli invita infatti De Carlo a Parma alla mostra "Architettura Inglese negli anni '70" con inaugurazione prevista alle ore 17:00 del 25 maggio 1979. L'incontro con i protagonisti inglesi è invece previsto il giorno 26 maggio presso il Ridotto del Teatro Regio e De Carlo è invitato a portare un intervento per l'occasione.

In un secondo momento Bioli lo invita anche a prendere parte alla tavola rotonda "Architettura Inglese negli anni '70 – incontro di studio sull'esperienza inglese" il giorno 30 giugno 1979 alle ore 10:30 presso il Ridotto del Teatro Regio. Al convegno partecipano gli architetti Gian Piero Cuppini, Andrea Branzi, Paolo Farina, Adolfo Natalini, Antonello Sotgia, Claudio Michelato, Michele Cennamo e Bardeschi Dezzi. L'assessore Bioli intende inoltre pubblicare gli atti di questo confronto e invita De Carlo a consegnare una copia della relazione del suo intervento.

Nei mesi successivi il dialogo con alcune personalità della città prosegue e Vincenzo Banzola, ingegnere e storico dell'arte si rivolge, come Direttore della Cassa di Risparmio di Parma, a Giancarlo De Carlo auspicando una felice

△ Lettera di Giancarlo De Carlo all'Assessore all'Urbanistica Lionello Leoni, 25 maggio 1979.

△ Cartolina raffigurante Giuseppe Verdi che costituiva parte dei materiali istruttori per l'analisi dell'identità urbana di Parma.

◁ Telegramma di Enzo Bioli a Giancarlo De Carlo, 25 maggio 1979.

◁ Lettera di Enzo Bioli a Giancarlo De Carlo, 23 giugno 1979.

▽ Lettera di Vincenzo Banzola a Giancarlo De Carlo, 5 gennaio 1980.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

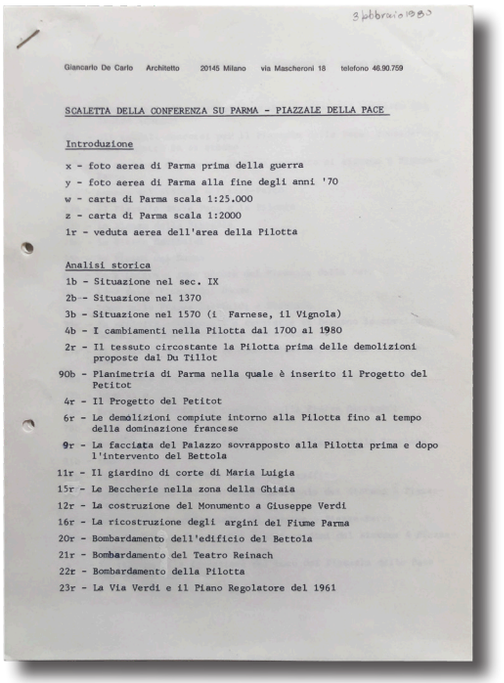
conclusione per «il problema di Piazzale della Pace che dal 1945 attende, finalmente, una soluzione dopo tante promesse e tentativi finiti nel nulla».
De Carlo infatti si era avvalso di numerosi volumi pubblicati da Vincenzo Banzola e dalla Cassa di Risparmi di Parma, tra i quali “Il centro storico di Parma. Sue origini e sviluppo” (1967), “Le antiche Misure Parmigiane” (1968), “Parma la città storica” (1978).

03 | 02 | 1980

Nel febbraio del 1980 viene indetta una “Conferenza di presentazione dei lavori su Piazzale della Pace nella quale Giancarlo De Carlo introduce una prima parte del lavoro preliminare tramite un confronto tra le foto aeree scattate prima e dopo i bombardamenti, una veduta aerea della Pilotta e della città di Parma alla fine degli anni Settanta e una serie di carte urbane a grande scala.
L’analisi urbana prosegue poi con l’esposizione dell’analisi storica che andava dalla genesi del tessuto stratificato a partire dal IX secolo, per proseguire con le demolizioni immaginate dal Petitot e quelle causate dalla guerra.
Viene inoltre presentato per la prima volta lo studio urbano del sistema delle quattro piazze-parco insieme alle analisi sul tessuto del centro storico, sui vuoti e sull’organizzazione del traffico. L’analisi morfologica dei principali fatti urbani dell’area, accompagnata da un lavoro sullo studio dei movimenti e della percezione durante gli spostamenti pedonali completa la scaletta che termina con la presentazione dell’intervento architettonico.

09 | 05 | 1980

Nei mesi successivi, per approfondire questo tipo di lavoro, De Carlo prende in considerazione la realizzazione, mai avvenuta, di cinque film con lo scopo di analizzare la funzione dello spazio relativo al sistema delle quattro piazze e del Parco Ducale tramite la tecnica del «[...] Time Lapse, a fotogramma singolo, intervallato nell’arco della giornata. Le sequenze in Time Lapse saranno precedute o seguite o intervallate da inquadrature normali di presentazione e/o spiegazione in modo da strutturare i 5 filmati su un tempo di 10 minuti circa. L’audio, oltre alle informazioni specifiche, propone autonomamente lo spazio piazza, con i propri segni sonori mixati a frammenti campionati di opinioni di persone che [...] fruiscono lo spazio».
De Carlo, oltre che a scopo di studio e analisi, desidera utilizzare questo materiale anche a scopo divulgativo, per mostre e per dar luogo a dibattiti e a quella partecipazione che mai verrà realmente attuata a Parma.



3 febbraio 1980

Giancarlo De Carlo Architetto 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

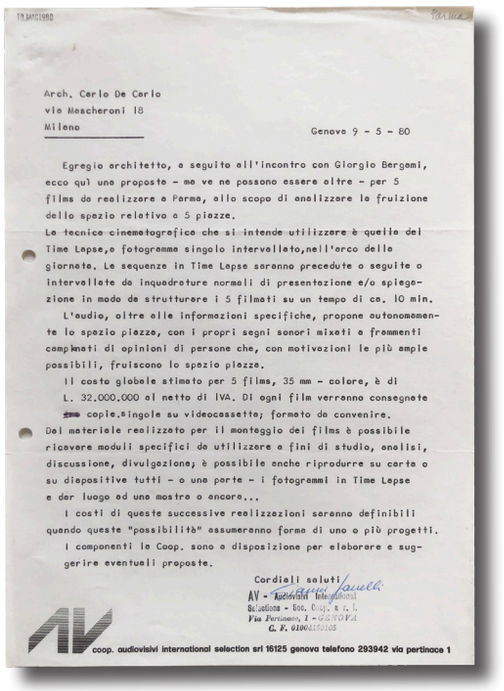
SCALETTA DELLA CONFERENZA SU PARMA - PIAZZALE DELLA PACE

Introduzione

x - foto aerea di Parma prima della guerra
y - foto aerea di Parma alla fine degli anni '70
w - carta di Parma scala 1:25.000
z - carta di Parma scala 1:2000
1r - veduta aerea dell'area della Pilotta

Analisi storica

1b - Situazione nel sec. IX
2b - Situazione nel 1370
3b - Situazione nel 1570 (i Farnese, il Vignola)
4b - I cambiamenti nella Pilotta dal 1700 al 1980
2r - Il tessuto circostante la Pilotta prima delle demolizioni proposte dal Du Tillot
90b - Planimetria di Parma nella quale è inserito il Progetto del Petitot
4r - Il Progetto del Petitot
6r - Le demolizioni compiute intorno alla Pilotta fino al tempo della dominazione francese
9r - La facciata del Palazzo sovrapposto alla Pilotta prima e dopo l'intervento del Bettola
11r - Il giardino di corte di Maria Luigia
15r - Le Beccherie nella zona della Ghiaia
12r - La costruzione del Monumento a Giuseppe Verdi
16r - La ricostruzione degli argini del Fiume Parma
20r - Bombardamento dell'edificio del Bettola
21r - Bombardamento del Teatro Reinach
22r - Bombardamento della Pilotta
23r - La Via Verdi e il Piano Regolatore del 1961



13 MAG 1980

Arch. Carlo De Carlo
via Mascheroni 18
Milano

Genove 9 - 5 - 80

Egregio architetto, a seguito all'incontro con Giorgio Bergami, ecco qui une proposte - me ve ne possono essere altre - per 5 films da realizzare a Parma, allo scopo di analizzare la fruizione dello spazio relativo a 5 piazze.
Le tecnice cinematografice che si intende utilizzare è quelle del Time Lapse,e fotogramma singolo intervallato,nell'arco delle giornate. Le sequenze in Time Lapse saranno precedute o seguite o intervallate da inquadrature normali di presentazione e/o spiegazione in modo da strutturare i 5 filmati su un tempo di ca. 10 min.
L'audio, oltre alle informazioni specifiche, propone autonomamente lo spazio piazze, con i propri segni sonori mixati a frammenti campionati di opinioni di persone che, con motivazioni le più empie possibili, fruiscono lo spazio piazze.
Il costo globale stimato per 5 films, 35 mm - colore, è di L. 32.000.000 al netto di IVA. Di ogni film verranno consegnate ~~tre~~ copie,singole su videocassette; formato da convenire.
Del materiele realizzato per il montaggio dei films è possibile ricavare moduli specifici da utilizzare a fini di studio, analisi, discussione, divulgazione; è possibile anche riprodurre su carte o su dispositive tutti - o une parte - i fotogrammi in Time Lapse e dar luogo ad une mostre o ancore...
I costi di queste successive realizzazioni saranno definibili quando queste "possibilità" assumeranno forme di uno o più progetti.
I componenti le Coop. sono a disposizione per elaborare e suggerire eventuali proposte.

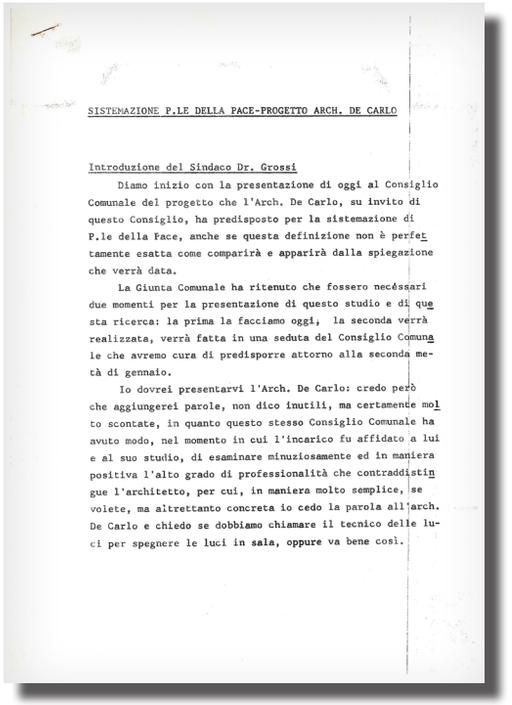
Cordiali saluti
AV - Audiovisivi Internazionali
Selection - Soc. Coop. a r. l.
Via Pertinace, 1 - GENOVA
C. F. 01006...

coop. audiovisivi international selection srl 16125 genova telefono 293942 via pertinace 1

△ Estratto della scaletta per la conferenza di presentazione del progetto, 3 febbraio 1980.

▽ Lettera di Gianni Fanelli della Audiovisivi International a Giancarlo De Carlo, 9 maggio 1980.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



SISTEMAZIONE P.LE DELLA PACE-PROGETTO ARCH. DE CARLO

Introduzione del Sindaco Dr. Grossi

Diamo inizio con la presentazione di oggi al Consiglio Comunale del progetto che l'Arch. De Carlo, su invito di questo Consiglio, ha predisposto per la sistemazione di P.le della Face, anche se questa definizione non è perfettamente esatta come comparirà e apparirà dalla spiegazione che verrà data.

La Giunta Comunale ha ritenuto che fossero necessari due momenti per la presentazione di questo studio e di questa ricerca: la prima la facciamo oggi, la seconda verrà realizzata, verrà fatta in una seduta del Consiglio Comunale che avremo cura di predisporre attorno alla seconda metà di gennaio.

Io dovrei presentarvi l'Arch. De Carlo: credo però che aggiungerei parole, non dico inutili, ma certamente molto scontate, in quanto questo stesso Consiglio Comunale ha avuto modo, nel momento in cui l'incarico fu affidato a lui e al suo studio, di esaminare minuziosamente ed in maniera positiva l'alto grado di professionalità che contraddistingue l'architetto, per cui, in maniera molto semplice, se volete, ma altrettanto concreta io cedo la parola all'arch. De Carlo e chiedo se dobbiamo chiamare il tecnico delle luci per spegnere le luci in sala, oppure va bene così.

16 | 12 | 1980

Alla fine del 1980, Giancarlo De Carlo introduce per la prima volta in Consiglio comunale, ora guidato dal sindaco Lauro Grossi (PSI) il progetto. Si tratta di uno dei primi momenti di confronto, seguito da altri cinque incontri, aperti alla città, con associazioni culturali, ordini professionali, amministratori locali e rappresentanti delle circoscrizioni cittadine a cui De Carlo sottopone le conclusioni del suo studio. Questo uno dei passaggi salienti con cui De Carlo avvia i lavori di confronto con la Pubblica Amministrazione: «[...] la speranza che questa comunicazione poi susciti delle reazioni e queste reazioni siano tali da potere arricchire il patrimonio di conoscenze e di stimoli che permettano di fare questo passo successivo. Io credo molto in questo metodo, credo molto nelle virtù rigenerative del processo di progettazione date da una partecipazione più ampia di quanto non avvenga nel lavoro solitario della professione e quindi accetto questa sfida con molto interesse, con molto piacere, prevedendo che da questo confronto nascano delle cose che arricchiscano il panorama dentro il quale ci si muove».

Durante l'esposizione del progetto De Carlo si esprimerà come segue: «[...] la mia impressione è che si sia sempre cercato di affrontare il problema della Pilotta come se fosse un luogo in sé stesso, isolato, come se non avesse rapporti con il resto della città, cioè in una visione che attribuiva alla Pilotta un valore fondamentalmente metafisico, cioè staccato da ogni fisicità con il contesto reale [...] L'esame di un manufatto all'interno della città non può mai essere disgiunto dall'esame del contesto nel quale questo manufatto si trova, contesto che è fatto non solo da altri manufatti ma [...] anche dal modo di esperire che è compiuto dagli osservatori e da quelli che esperimentano questo spazio [...]. Ora per questo l'analisi del problema è stata spostata alla città, o per lo meno, e con più profondità, a quella parte di città che costituisca il centro storico [...] In questo corpo della città si è cercato di riferirsi agli elementi fondamentali che si può riconoscere come elementi strutturali dell'organizzazione complessiva del tessuto, e questi elementi strutturali sono probabilmente le quattro piazze [...] della Pace, Garibaldi, della Steccata, del Duomo, più il Parco, che è un elemento estremamente importante [...].

Queste piazze costituiscono un sistema e questo sistema [...] è legato a tutto il tessuto che da questo genera e

◁ Estratto della trascrizione relativa alla presentazione del progetto in Consiglio Comunale, gennaio 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

in questo sistema confluisce [...] Si può vedere come il sistema delle relazioni funzioni (attraverso) un asse principale, che è l'asse che va da via Garibaldi fino a San Paolo [...]. Esiste un altro asse principale che va dalla Cattedrale fino alla Pilotta e poi al Parco e questi assi si incrociano, determinando un reticolo o un grafo sui cui vertici esistono (gli) elementi propulsori ed organizzatori della struttura [...]

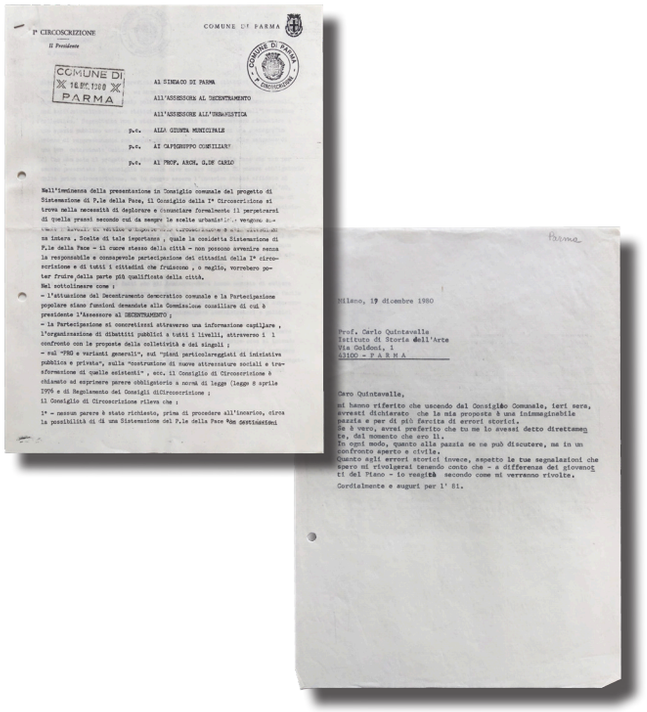
Io credo, sono tra quelli che credono che l'edificio sia nato estraniato [...] Anche se [...] a un certo punto l'edificio della Pilotta ha incominciato a incorporare il tessuto circostante, io non riesco francamente a vedere questo come un atto di integrazione ma lo vedo semmai come un atto di sopraffazione [...] Il tessuto del grande edificio è rimasto estraniato [...]. Una situazione di emarginazione che si riflette attraverso le attività che finisce per ospitare ma soprattutto lo stato delle attività che vengono ospitate le quali, pur essendo di grande interesse sociale sono abbandonate, sono come aliene, come altrove [...]. In realtà il parcheggio è l'elemento fondamentale di riconoscimento (dello) spazio circostante ed anche, ad un certo punto, di riconoscimento della Pilotta stessa come contenitore di questo grande parcheggio [...].

Trasformare lo spazio della Pilotta in una delle porte della città, una delle porte del centro storico… collegate al sistema delle quattro piazze [...]. Evidenziazione delle geometrie delle piazze (determinate da alcuni assi fondamentali, tra cui l'asse Parco-Pilotta-Piazza, l'asse di continuazione della strada Garibaldi all'interno della Piazza, L'asse via Verdi-Fornici-Pilotta), su cui cominciare a identificare degli spigoli o degli elementi generatori che (potevano) essere considerati elementi di appoggio dell'eventuale edificazione [...].

Sull'edificio adibito ad auditorium dichiara: "[...] un edificio dove si possono svolgere concerti, convegni, congressi con una corona di attività ulteriori [...] che poi possono essere [...] direttamente collegate alle attività universitarie [...]. Posso già dire che può essere un auditorium di 1.800 posti.

Su San Pietro Martire afferma: "[...] usi diversi, per cui una parte potrebbe anche essere una vasca d'acqua e una parte potrebbe essere una zona di giardino più coltivato."

Sulla collocazione dei monumenti invece dichiara: "[...] Verdi si sposta e trova un appoggio che ha la lontana



COMUNE DI PARMA

1ª CIRCOSCRIZIONE
Il Presidente

COMUNE DI PARMA
1ª CIRCOSCRIZIONE

COMUNE DI PARMA
PROT. N. 14571 DEL 19/12/80

AL SINDACO DI PARMA
ALL'ASSESSORE AL DECENTRAMENTO
ALL'ASSESSORE ALL'URBANISTICA
p.c. ALLA GIUNTA MUNICIPALE
p.c. AI CAPIGRUPPO CONSILIARI
p.c. AL PROF. ARCH. GIOV CARLO

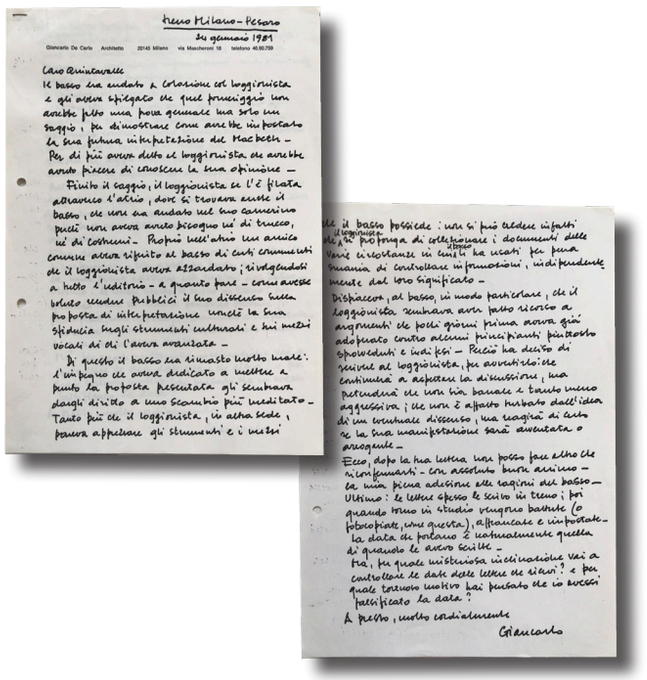
Nell'imminenza della presentazione in Consiglio comunale del progetto di Sistemazione di P.le della Pace, il Consiglio della 1ª Circoscrizione si trova nella necessità di deplorare e denunciare formalmente il perpetrarsi di quella prassi secondo cui da sempre le scelte urbanistiche vengono assunte a livelli di vertice e imposte alla circoscrizione e alla cittadinanza intera, quale la cosiddetta Sistemazione di P.le della Pace - il cuore stesso della città - non possono avvenire senza la responsabile e consapevole partecipazione dei cittadini della 1ª circoscrizione e di tutti i cittadini che (ripetono, o meglio, vorrebbero poter fruire della parte più qualificata della città.
Nel sottolineare come :
- l'attuazione del Decentramento democratico comunale e la Partecipazione popolare siano funzioni demandate alla Commissione consiliare di cui è presidente l'Assessore al DECENTRAMENTO ;
- la Partecipazione si concretizzi attraverso una informazione capillare, l'organizzazione di dibattiti pubblici a tutti i livelli, attraverso i 1 confronti con le proposte della collettività e dei singoli ;
- sul "PRG e Varianti generali", sui "piani particolareggiati di iniziative pubblica e privata", sulla "costruzione di nuove attrezzature sociali e trasformazione di quelle esistenti", ecc. il Consiglio di Circoscrizione è chiamato ad esprimere parere obbligatorio a norma di legge (legge 8 aprile 1976 e di Regolamento dei Consigli diCircoscrizione ;
il Consiglio di Circoscrizione rileva che ;
1° - nessun parere è stato richiesto, prima di procedere all'incarico, circa la possibilità di (à una Sistemazione del P.le della Pace che gestionalmente

Parma

Milano, 19 dicembre 1980

Prof. Carlo Quintavalle
Istituto di Storia dell'Arte
Via Caldoni, 1
43100 - P A R M A

Caro Quintavalle,
mi hanno riferito che uscendo dal Consiglio Comunale, ieri sera, avresti dichiarato che la mia proposta è una inimmaginabile pazzia e per di più farcita di errori storici.
Se è vero, avrai preferito che tu me lo avessi detto direttamente, del momento che ero lì.
In ogni modo, quanto alla pazzia se ne può discutere, ma in un confronto aperto e civile.
Quanto agli errori storici invece, aspetto le tue segnalazioni che spero mi rivolgerai tenendo conto che - a differenza del giovane ct del Piano - io reagirò secondo come mi verranno rivolte.
Cordialmente e auguri per l' 81.



treno Milano - Pesaro
24 gennaio 1981

Giancarlo De Carlo Architetto 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.709

Caro Quintavalle
Il basso era andato a colazione col loggionista e gli aveva spiegato che quel personaggio non avrebbe fatto una prova generale ma solo un saggio, per dimostrare come avrebbe impostato la sua futura interpretazione del Macbeth - Per di più aveva detto al loggionista che avrebbe avuto piacere di conoscere la sua opinione -
Finito il saggio, il loggionista se l'è filata attraverso l'atrio, dove si trovava anche il basso, che non era andato nel loggionista. Dispiacerà, al basso, in modo particolare, che il loggionista sembrava aver fatto ricorso a argomenti che pochi giorni prima aveva già adoperato contro alcuni principianti piuttosto sprovveduti e indifesi - Perciò ha deciso di scrivere al loggionista, per avvertirlo che continuerà a esporre le sue discussioni, una per una, che non ha bisogno di rincorrere in fretta e furia di un immediato dissenso, una reazione di certo se la sua manifestazione sarà avventata o arrogante -
Ecco, dopo la sua lettera non posso fare altro che riconfermarti - con assoluto buon animo - la mia piena adesione alle ragioni del basso -
Ultimo : le lettere spesso le scrivo in treno ; poi quando torno in studio vengono battute (o fotocopiate, una questa), affrancate e imbucate - la data di partenza è costantemente quella di quando le avevo scritte -
Ma, per quale misteriosa inesplicabile via a controllare le date delle lettere che ricevi ? e per quale motivo molto hai pensato che io avessi falsificato la data ?
A presto, molto cordialmente
Giancarlo

19 | 12 | 1980

24 | 01 | 1981

memoria dell'esedra con la quale era nato e il monumento del Partigiano invece si pone in una collocazione in cui è visibile da tutte la parti e assume un significato molto preciso e si riaccosta ad un elemento che mi sembra di estrema importanza e che sono i platani di Maria Luigia, che sono stati decontestuati e ricontestuati in una nuova zona dove non erano prima, ma dove era invece il giardino di Maria Luigia, il Trianon.
Immediate sono le reazioni. Tra queste, Chiara Denti, Presidente della 1ª Circoscrizione del Comune di Parma in una lettera scritta al sindaco di Parma, all'Assessore al Decentramento, all'Assessore per l'Urbanistica e inviata per conoscenza alla Giunta, ai Capigruppo Consiliari e a Giancarlo De Carlo lamenta come «[...] il Consiglio della 1ª Circoscrizione si trova nella necessità di deplorare e denunciare formalmente il perpetrarsi di quella prassi secondo cui da sempre le scelte urbanistiche vengono assunte a livelli di vertice e imposte alla circoscrizione e alla cittadinanza intera» reclamando quindi la necessità dell'avvio di un processo partecipato che coinvolga l'intera cittadinanza.
Particolarmente accese sono le critiche di Carlo Arturo Quintavalle storico dell'arte e sostenitore del progetto dell'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Parma che al termine del Consiglio definisce la proposta «[...] una inimmaginabile pazzia e per di più farcita di errori storici».
Nonostante questo, attraverso una lettera indirizzata allo stesso Quintavalle, De Carlo auspica ci siano ancora i margini per un confronto civile, aprendosi al dialogo e ad eventuali suggerimenti.
Contrariamente a quanto sperato però, il confronto prosegue su binari polemici tanto che De Carlo, con l'epiteto di "basso", come era stato definito da Quintavalle a margine di alcuni incontri, scrive allo storico, definendolo "il loggionista" in riferimento alle ripetute critiche mosse al progetto dietro le quinte e con toni feroci: «Il basso era andato a colazione con il loggionista e gli aveva spiegato che quel personaggio non avrebbe fatto una prova generale ma solo un saggio, per dimostrare come avrebbe impostato la futura interpretazione del Macbeth. Per di più aveva detto al loggionista che avrebbe avuto piacere di conoscere la sua opinione.
Finito il saggio il loggionista se l'è filata attraverso l'atrio, dove si trovava anche il basso, che non era andato nel

△ Estratto della lettera di Chiara Denti al sindaco di Parma, all'Assessore al Decentramento, all'Assessore per l'Urbanistica, 16 dicembre 1980, e lettera di Giancarlo De Carlo a Carlo Arturo Quintavalle, 19 dicembre 1980.

▽ Lettera di Giancarlo De Carlo a Carlo Arturo Quintavalle, 24 gennaio 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

suo camerino perché non aveva bisogno né di trucco, né di costumi. Proprio nell'atrio un amico comune aveva riferito al basso di certi commenti che il loggionista aveva azzardato, rivolgendosi a tutto l'auditorio – a quanto pare – come avesse voluto renderle pubblico il suo dissenso sulla proposta di interpretazione [...]. Perciò ha deciso di scrivere al loggionista, per avvisarlo che continuerà ad aspettare la discussione, ma pretenderà che non sia banale e tanto meno aggressiva [...]».

31 | 01 | 1981

Nelle settimane successive alla presentazione del progetto in Consiglio hanno inizio i confronti con alcuni gruppi rappresentativi della città.

I circoli culturali, riuniti nell'aula del Consiglio Comunale in un incontro coordinato dall'assessore alla cultura Enzo Bioli, criticano il progetto di Giancarlo De Carlo, prendendo di mira l'impostazione generale che vede l'edificazione di due volumi moderni in luogo del Palazzo Ducale del Bettoli. È scontro quindi tra i sostenitori della ricostruzione del Palazzo del Bettoli «dov'era com'era», guidati dal professor Pietro Tagliavini e Giancarlo De Carlo che parla di "falso storico", ormai lontano dall'immagine di Parma e fuori dalla corrente psicologica dei parmigiani.

Nonostante questo, alcune proposte inserite nel progetto De Carlo vengono ampiamente apprezzate. Tra queste la riapertura del Teatro Farnese (Tagliavini), l'impianto di un teatro all'aperto nel cortile del Guazzatorio (Campanini e Mora), la creazione di un auditorium in appoggio al Regio (Campanini e Maghenzani), la costruzione di un garage sotterraneo in via delle Fonderie (Campanini). De Carlo inoltre sostiene che «Una delle ragioni fondamentali per cui da 35 anni Piazza della Pace non è ancora stata sistemata, è che il problema aveva bisogno di maturare».[3]

01 | 02 | 1981

Pochi giorni dopo, in una riunione tenutasi nell'aula del Consiglio comunale De Carlo espone il progetto ad architetti ed ingegneri.

I rappresentanti dei due ordini danno vita ad un vivace dibattito nel corso del quale si sono contati più i "no" che i "si" al progetto visto come un tentativo di isolare la Pilotta e definito architettonicamente un grosso abbaglio.

L'ingegnere Banzola, autore di preziose pubblicazioni sul patrimonio culturale e architettonico di Parma, esordisce con parole di elogio per lo «studio importante ed estremamente interessante» operato da De Carlo, ma a cui non fanno seguito conclusioni coerenti.[4]


CRONACA DELLA CITTA'

Iniziato ieri il confronto sul progetto di sistemazione

Piazza della Pace: sul Palazzo ducale i circoli culturali criticano De Carlo

Il tema discusso in un convegno alla CdC

L'educazione alimentare verrà dalle mense aziendali?

PASQUA a PARIGI

In occasione della visita alla colonia parmigiana

Il Sindaco di Parma ricevuto dal Governatore di Caracas

Un amichevole scambio di impressioni – Il nostro direttore in visita ai due più importanti quotidiani venezolani

Il dito nell'occhio

MA SARA' POI UNA COSA SERIA?

Un Beaubourg a Parma? L'idea viene dall'America

TV PARMA

SABATO SPORT

SAPAK

TAPPETI DI NUOVO ASSORTIMENTO


CRONACA DELLA CITTA'

Il progetto di sistemazione esaminato da ingegneri e architetti

Piazza della Pace: la ricerca storica è corretta, le conclusioni incoerenti

OCCASIONE DOMANI SVENDITA

Porcellane - Cristalli

tessoni

PREZZI INCREDIBILI

ECCEZIONALE VENDITA di FINE STAGIONE

il disco rosso

TUTTO A META' PREZZO

CON L'IRRUZIONE IN UNA CASA DI BORGO S. SILVESTRO

Dai CC un altro duro colpo al commercio della droga

Arrestato lo spacciatore e sequestrata una notevole quantità di «eroina»

CONTINUA LA TRADIZIONALE FIERA del BIANCO

fatam

intim shop

SCONTO 10% SU TUTTI GLI ARTICOLI

△ *Piazzale della Pace: sul Palazzo Ducale i circoli culturali criticano De Carlo. Iniziato ieri il confronto sul progetto sistemazione*, Gazzetta di Parma, 31 gennaio 1981, p.4.

▽ *Piazza della Pace: la ricerca storica è corretta, le conclusioni incoerenti. Il progetto di sistemazione esaminato da ingegneri e architetti*, Gazzetta di Parma, 1 febbraio 1981, p.4.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.


CRONACA DELLA CITTA'

Il progetto di sistemazione individua nell'area un vero «campo di edificazione»

Ma piazza della Pace è proprio da «riempire»?

De Carlo: «No a un vuoto ripugnante»

Usberti (De): «Tener conto del patrimonio della Provincia»

Centro storico, piazza della Pace, Regio e Pilotta: problemi in cerca di soluzione

La Pilotta non è un «buco nero» ma l'emblema della parmigianità

LETTERE AL DIRETTORE

Necessità di sintesi

Novità Roller del 1981

5.000.000 di mancia

Cillichemie

Inizio corsi di MATHA YOGA

ARMENZONI MARIO

ALEXANIAN

CANTINA SOCIALE DI GONZAGA (Lambrusco - Rosato - Trebbiano)

a PARMA un nuovo CENTRO SEI CALVO?

NON CREDI AL PARRUCCHINO. FAI COME ME!

PARLIAMONE CON del salotto parlamone con BERTOLI

03 | 02 | 1981


CRONACA DELLA CITTA'

Concordanze e documentati dissensi in una analisi molto chiara e articolata

Il Centro studi urbanistici degli ingegneri sulle proposte De Carlo per piazza della Pace

Condivisa l'idea di un parcheggio per 450 posti in via Fonderie e per un'ampia zona pedonale da piazza Duomo al parco - Il problema Pilotta - No alla pedonalizzazione totale di piazza Garibaldi e all'ipotesi di una cortina edilizia in fregio a strada Garibaldi - Un errore isolare la Pilotta - I monumenti

millemele...

CAVAZZONI & C

Salvarani: m... incontro al m...

A Nuova Parma TV 81 sull'annoso problema

Dibattito a quattro

centro provinciale studi urbanistici

Via Garibaldi 2

Parma, 9 aprile 1981

Egregio Signor SINDACO del Comune di PARMA

e, p.c. Egregio Signor ASSESSORE ALL'URBANISTICA del Comune di PARMA

Mi pregio trasmettere l'unito documento che riporta le osservazioni alla proposta progettuale su Piazzale della Pace dell'Arch. De Carlo, elaborato dal nostro Centro.

Spero che il nostro lavoro possa costituire un contributo, se pure modesto, alla soluzione di un problema così importante per l'assetto dell'intera città.

Colgo l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

IL PRESIDENTE (Alfredo Paresti)

All.

PARLIAMONE CON del salotto parlamone con BERTOLI

cellie

Concessionaria FIAT

12 | 04 | 1981

Banzola sottopone il progetto De Carlo a incalzanti e numerose contestazioni, sottolineando «la "schizzofrenia" urbanistica dell'amministrazione municipale, che dapprima [...] rende assai arduo il restauro di qualsiasi appartamento fatiscente del centro; e sostiene poi con una clamorosa contraddizione, l'opportunità di costruire in Piazza della Pace, edifici nuovi e "più avanzati"».

De Carlo si mostra disposto a vagliare i contributi di tutti ma «intransigente sul Palazzo Ducale e in conflitto insanabile con le idee dell'Ing. Banzola».

Gli altri incontri vedono un dialogo con i consiglieri di circoscrizione e le associazioni partigiane. Ogni volta, De Carlo illustra il progetto con l'ausilio di diapositive che permettono di comprendere meglio la ricerca storica e le soluzioni immaginate che trasformano l'area in un «campo di edificazione». Oltre ai già riportati incontri con le associazioni culturali e gli Ordini è interessante riportare qualche nota di cronaca a proposito dell'incontro con i consiglieri di circoscrizione.

La prof. Allegri Tassoni protesta: «noi del Parma centro non siamo stati né informati per tempo, né coinvolti nel progetto di sistemazione» e chiede se «non era meglio lasciar libero lo spazio». De Carlo risponde negativamente a queste osservazioni in quanto «la piazza mi è sembrata uno spazio morto, un vuoto ripugnante, una voragine ostile».[5]

Il dibattito prosegue quando in primavera, il Centro Provinciale Studi Urbanistici scrive una lettera, indirizzata al sindaco Grossi, i cui punti principali sono: condivisione della qualità della ricerca storico-morfologica, dell'idea di un parcheggio in Via delle Fonderie, della proposta di creare un'ampia zona pedonale rivitalizzando l'area mediante l'estensione periodica del mercato e di uno spazio per spettacoli all'aperto nel Cortile del Guazzatoio, Esprimono altresì favore per il recupero delle fondazioni della Chiesa di San Pietro Martire e per il richiamo alla partecipazione dei cittadini.

Mentre esprimono dissenso verso la proposta di edificazione di una cortina edilizia continua lungo Strada Garibaldi così motivata: «[...] è un errore isolare la Pilotta, monumento che nel corso della sua storia non è mai stato isolato. L'esedra grandiosa proposta dal professionista sarebbe una piazza avulsa dalla realtà ambientale e dal volto dell'intera città. [...] Gli ingegneri del Centro Studi

△ *Ma Piazzale della Pace è proprio da riempire?*
Gazzetta di Parma, 3 febbraio 1981, p.4.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

▽ Estratto della lettera contenente le osservazioni al progetto del Centro Provinciale Studi Urbanistici, aprile 1981.

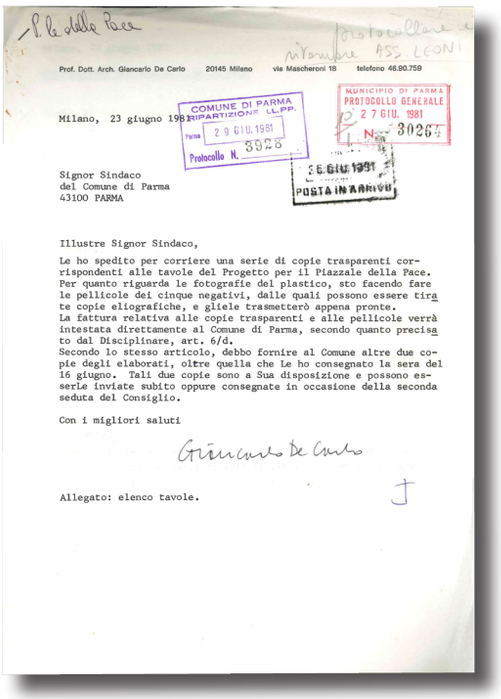
Archivio Storico Comunale di Parma.

Il Centro Provinciale Studi Urbanistici degli Ingegneri sulle proposte di De Carlo per Piazza della Pace, Gazzetta di Parma, 12 aprile 1981, p.4.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

16 | 06 | 1981

Urbanistici propongono come alternativa a tale edificazione la ricostruzione di un volume impostato planimetricamente sull'area dell'ex Palazzo Ducale».[6]
A seguito di questi numerosi confronti, nell'estate dello stesso anno, si tiene la presentazione della versione definitiva del progetto in Consiglio Comunale.
I lavori si chiudono con una forte critica dell'opposizione rispetto agli esiti raggiunti, fino ad arrivare ad invocare nuovamente la soluzione a verde.
Giancarlo De Carlo, sull'argomento, prende posizione e si esprime come segue: «Sento alitare l'affezione per la voragine [...] (un'affezione) preoccupante ed inquietante perché [...] appare come una rinuncia a voler continuare il disegno della città, cosa che è sempre stata fatta nelle epoche precedenti. Oggi esistono dei grandi alibi ai quali non solo i tecnici, ma anche gli amministratori e i politici si riferiscono, perché in fondo sono comodi. Uno di questi alibi è proprio quello di dire che è meglio non fare niente, perché si può ricorrere a delle soluzioni che apparentemente sono naturali ma che in realtà non lo sono, come quella di riempire di verde una "voragine" e pensare di aver risolto il problema».
De Carlo scrive al sindaco Lauro Grossi per inviargli ufficialmente copia del progetto di sistemazione di Piazzale della Pace. Esso è costituito da 23 tavole e 5 fotografie del modello in formato 18x25cm.
L'elenco delle 23 tavole è così composto: 1. La genesi del tessuto urbano; 2. Trasformazione dal 700 ad oggi; 3. Il sistema 4 piazze-parco; 4. Uso e configurazione del livello del suolo; 5. Analisi qualitativa dell'ambiente; 6. Notazioni sul sistema 4 piazze-parco; 7. La dilapidazione delle componenti architettoniche; 8. Influenze della pedonalizzazione; 9. La connessione Piazza della Pace-parco; 10. Il parcheggio lungo via delle Fonderie; 11. Il nuovo sistema dei movimenti; 12. Indagine sulle geometrie; 13. Scelte compiute nel reticolo delle generatrici geometriche; 14. Caratteri di una prima configurazione fisica; 15. Permeabilità a livello del suolo; 16. Pieni e vuoti ai livelli superiori; 17. Destinazioni d'uso; 18. L'espansione del Mercato della Ghiaia e riappropriazione del Cortile del Guazzatoio; 19. La pacificazione dell'angolo mozzato; 20. La nuova posizione dei monumenti e dei platani; 21. Pianta piano terreno; 22. Piante piano primo, secondo, terzo; 23. Sezioni e prospetti.



Prof. Dott. Arch. Giancarlo De Carlo 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

COMUNE DI PARMA RIPARTIZIONE LL.PP. Partita 29 GIU. 1981 Protocollo N. 3025

MUNICIPIO DI PARMA PROTOCOLLO GENERALE 27 GIU. 1981 N. 30265

30 GIU. 1981 POSTA IN ARRIVO

Milano, 23 giugno 1981

Signor Sindaco
del Comune di Parma
43100 PARMA

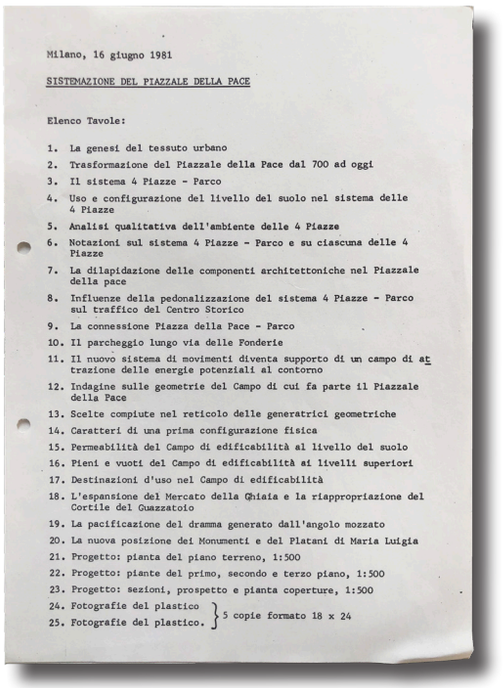
Illustre Signor Sindaco,

Le ho spedito per corriere una serie di copie trasparenti corrispondenti alle tavole del Progetto per il Piazzale della Pace. Per quanto riguarda le fotografie del plastico, sto facendo fare le pellicole dei cinque negativi, dalle quali possono essere tirate copie eliografiche, e gliele trasmetterò appena pronte.
La fattura relativa alle copie trasparenti e alle pellicole verrà intestata direttamente al Comune di Parma, secondo quanto precisato dal Disciplinare, art. 6/d.
Secondo lo stesso articolo, debbo fornire al Comune altre due copie degli elaborati, oltre quella che Le ho consegnato la sera del 16 giugno. Tali due copie sono a Sua disposizione e possono esserle inviate subito oppure consegnate in occasione della seconda seduta del Consiglio.

Con i migliori saluti

Giancarlo De Carlo

Allegato: elenco tavole.



Milano, 16 giugno 1981

SISTEMAZIONE DEL PIAZZALE DELLA PACE

Elenco Tavole:

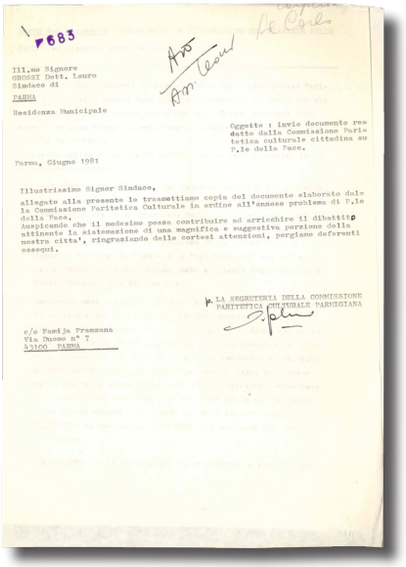
1. La genesi del tessuto urbano
2. Trasformazione del Piazzale della Pace dal 700 ad oggi
3. Il sistema 4 Piazze - Parco
4. Uso e configurazione del livello del suolo nel sistema delle 4 Piazze
5. Analisi qualitativa dell'ambiente delle 4 Piazze
6. Notazioni sul sistema 4 Piazze - Parco e su ciascuna delle 4 Piazze
7. La dilapidazione delle componenti architettoniche nel Piazzale della pace
8. Influenze della pedonalizzazione del sistema 4 Piazze - Parco sul traffico del Centro Storico
9. La connessione Piazza della Pace - Parco
10. Il parcheggio lungo via delle Fonderie
11. Il nuovo sistema di movimenti diventa supporto di un campo di attrazione delle energie potenziali al contorno
12. Indagine sulle geometrie del Campo di cui fa parte il Piazzale della Pace
13. Scelte compiute nel reticolo delle generatrici geometriche
14. Caratteri di una prima configurazione fisica
15. Permeabilità del Campo di edificabilità al livello del suolo
16. Pieni e vuoti del Campo di edificabilità ai livelli superiori
17. Destinazioni d'uso nel Campo di edificabilità
18. L'espansione del Mercato della Ghiaia e la riappropriazione del Cortile del Guazzatoio
19. La pacificazione del dramma generato dall'angolo mozzato
20. La nuova posizione dei Monumenti e del Platani di Maria Luigia
21. Progetto: pianta del piano terreno, 1:500
22. Progetto: piante del primo, secondo e terzo piano, 1:500
23. Progetto: sezioni, prospetto e pianta coperture, 1:500
24. Fotografie del plastico } 5 copie formato 18 x 24
25. Fotografie del plastico. }

△ Estratto della lettera inviata da Giancarlo De Carlo al sindaco Lauro Grossi che accompagnava le tavole di progetto presentate in data 16 giugno durante il Consiglio Comunale, 23 giugno 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

▽ Estratto della documentazione inviata da Giancarlo De Carlo al sindaco Lauro Grossi, 16 giugno 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



Ill.mo Signore
GROSSI Dott. Lauro
Sindaco di
PARMA
Residenza Municipale

Oggetto : invio documento re datto dalla Commissione Paritetica culturale cittadina su P.le della Pace.

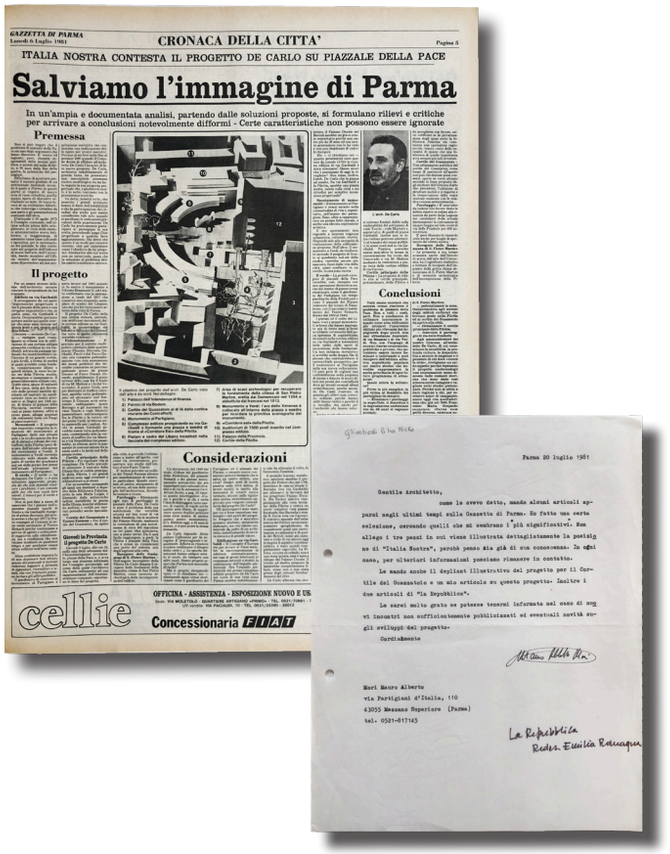
Parma, Giugno 1981

Illustrissimo Signor Sindaco,
allegato alla presente le trasmettiamo copia del documento elaborato dal la Commissione Paritetica Culturale in ordine all'annoso problema di P.le della Pace.
Auspicando che il medesimo possa contribuire ad arricchire il dibattito attinente la sistemazione di una magnifica e suggestiva porzione della nostra citta', ringraziando delle cortesi attenzioni, porgiamo deferenti ossequi.

LA SEGRETERIA DELLA COMMISSIONE PARITETICA CULTURALE PARMIGIANA

c/o Famija Franzana
Via Duomo n° 7
43100 PARMA

06 | 07 | 1981



GAZZETTA DI PARMA
Lunedì 6 Luglio 1981

CRONACA DELLA CITTA'

Pagina 5

ITALIA NOSTRA CONTESTA IL PROGETTO DE CARLO SU PIAZZALE DELLA PACE

Salviamo l'immagine di Parma

In un'ampia e documentata analisi, partendo dalle soluzioni proposte, si formulano rilievi e critiche per arrivare a conclusioni notevolmente difformi - Certe caratteristiche non possono essere ignorate

Premessa

Il progetto

Considerazioni

Conclusioni

Giovedì in Provincia il progetto De Carlo

cellie

OFFICINA - ASSISTENZA - ESPOSIZIONE NUOVO E US.

Concessionaria FIAT

Parma 20 luglio 1981

Gentile Architetto,
come le avevo detto, mando alcuni articoli apparsi negli ultimi tempi sulla Gazzetta di Parma. Ho fatto una certa selezione, cercando quelli che mi sembrano i più significativi. Non allego i tre pezzi in cui viene illustrata dettagliatamente la posizione di "Italia Nostra", perchè penso sia già di sua conoscenza. In ogni caso, per ulteriori informazioni possiamo rimanere in contatto.
Le mando anche il depliant illustrativo del progetto per il Cortile del Guastatore e un mio articolo su questo progetto. Inoltre i due articoli di "la Repubblica".
Le sarei molto grato se potesse tenermi informato sul caso di suo vi incontri non sufficientemente pubblicizzati ed eventuali novità sugli sviluppi del progetto.
Cordialmente

Mori Mauro Alberto
via Partigiani d'Italia, 110
43055 Neviano Superiore (Parma)
tel. 0521-817145

La Repubblica
Redaz. Emilia Romagna

20 | 07 | 1981

Nel giugno del 1981 viene anche costituita una Commissione Paritetica Culturale con lo scopo di contribuire all'annoso problema di Piazzale della Pace.
La Commissione, tramite una lettera inviata al sindaco esprime alcune osservazioni e le proprie posizioni: come il respingimento dell'impostazione spaziale del progetto, in netto contrasto con le premesse storico morfologiche, che comporterebbe l'eliminazione degli spazi esistenti, ma soprattutto la costruzione su Strada Garibaldi di una cortina edilizia di tre piani e la creazione di un enorme cortile a forma di esedra di fronte alla "non facciata" est della Pilotta.
É altresì contraria all'eliminazione delle spezie verdi esistenti nel Piazzale dei Platani e ritene inadeguato l'auditorium da 1500 come spazio "alternativo" al Regio.
La commissione infine è in disaccordo con la negazione aprioristica di De Carlo nei confronti della ricostruzione di un volume edificato sul sedime del Palazzo Ducale del Bettoli. Sostiene invece che il ripristino delle linee architettoniche del suddetto edificio sarebbe in sintonia con la necessità di restauro e di riabilitazione dell'ambiente storico.
Il dibattito prosegue con l'intervento dei rappresentanti di Italia Nostra che ritengono ineccepibile il lavoro di premessa storico-morfologica sviluppato da Giancarlo De Carlo, a cui ,sottolineano, ha fatto però seguito una proposta progettuale in netto contrasto con le preesistenze storiche e che non tiene in considerazione le indicazioni prevalenti della popolazione. Sostengono infatti che De Carlo abbia praticamente "partecipato" ai parmigiani la sua scelta, procedendo soltanto a qualche aggiustamento durante l'iter progettuale.
Propongono pertanto di: eliminare i parcheggi in superficie, il disordine e il degrado, ricucire lo spigolo sud-est della Pilotta edificandovi un volume di dimensioni non superiori a quello del distrutto Palazzo Ducale, conservare il monumento al Partigiano con il suo giardino, sistemare definitivamente il monumento a Verdi più a nord, recuperare la memoria dell'impianto della chiesa di San Pietro Martire, pedonalizzare la zona e rivitalizzare il cortile della Pilotta, costruire il parcheggio in via delle Fonderie.[7]
De Carlo, durante tutto il tempo, rimane aggiornato sulle vicende e sui dibattiti grazie a Mauro Alberto Mori, giornalista de la Repubblica, che lo ragguaglia inviandoli periodicamente una selezione di articoli della Gazzetta.

△ Estratto della lettera contenente le osservazioni al progetto della Commissione Paritetica Culturale, giugno 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

◁ *Salviamo l'immagine di Parma. Italia Nostra contesta il progetto De Carlo su Piazzale della Pace*, Gazzetta di Parma, 6 luglio 1981, p.5.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

▽ Lettera di Mauro Alberto Mori a Giancarlo De Carlo , 20 luglio 1981.

24 | 07 | 1981

De Carlo infatti, in una lettera inviata a Banzola, ritiene le opinioni riportate dalla Gazzetta di Parma «per lo più distorte», dimostrandosi però aperto ad un dialogo con Banzola, perché apprezza la «competenza dell'ingegnere e il suo modo di esporre quesiti e problematiche».

25 | 07 | 1981

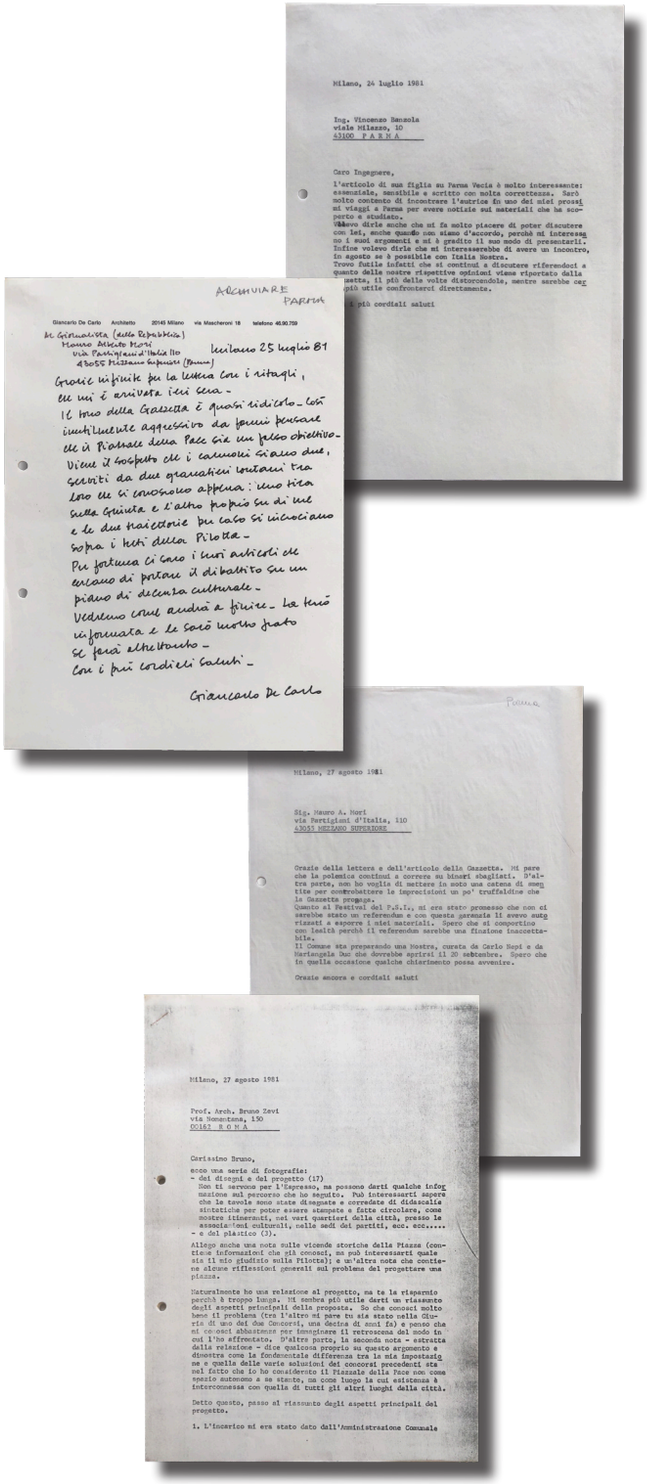
L'ostilità del giornale locale è riportata anche in una corrispondenza successiva con Mori, nella quale De Carlo apostrofa un articolo della Gazzetta come «[...] quasi ridicolo. Così inutilmente aggressivo da farmi pensare che Piazzale della Pace sia un falso obiettivo. Viene il sospetto che i cannoni siano due, serviti da due granatieri lontani tra loro che si conoscono appena: uno tira sulla Giunta e l'altro proprio su di me e le due traiettorie per caso si incrociano sopra i tetti della Pilotta. Per fortuna i tuoi articoli cercano di portare il dibattito su un piano di decenza culturale».

27 | 08 | 1981

E ancora: «Mi pare che la polemica continui a correre su binari sbagliati. D'altra parte, non ho voglia di mettere in moto una catena di smentite per controbattere le imprecisioni un po' truffaldine che la Gazzetta propaga».

De Carlo prosegue con una speranza: «Il Comune sta preparando una mostra, curata da Carlo Nepi e da Mariangela Duc che dovrebbe aprirsi il 20 settembre. Spero che in quella occasione un chiarimento possa avvenire».

Per ricevere un po' di appoggio Giancarlo De Carlo scrive quindi a Bruno Zevi per descrivergli in dettaglio il progetto e per aggiornarlo sulle reazioni che esso ha suscitato tra l'opinione pubblica. I punti principali che emergono riguardano la descrizione degli oppositori: «In prima fila la Gazzetta di Parma che da mesi mi dedica una pagina al giorno di rabbiose ingiurie [...]. Il capo della formazione pare sia Carlo Quintavalle, una sorta di critico postmoderno, arrogante e attaccabrighe, che si dichiara allievo di Argan senza averne neanche l'odore. In seconda fila i professionisti locali, che protestano contro l'intrusione straniera». In terza fila un gruppo di seguaci di Cervellati che, più realista del suo Re, è per ricostruire la strada Garibaldi come era (nel 1700!)». In quarta fila uno sparuto gruppo di postmoderni di provincia (postmoderni al quadrato) che mi accusa di non produrre eventi di significato formale autonomo». In quinta fila la sezione di Parma di Italia Nostra che insiste perché venga ricostruita la facciata neoclassica della residenza ducale costruita dal Bettoli». In sesta fila una parte dei democristiani».



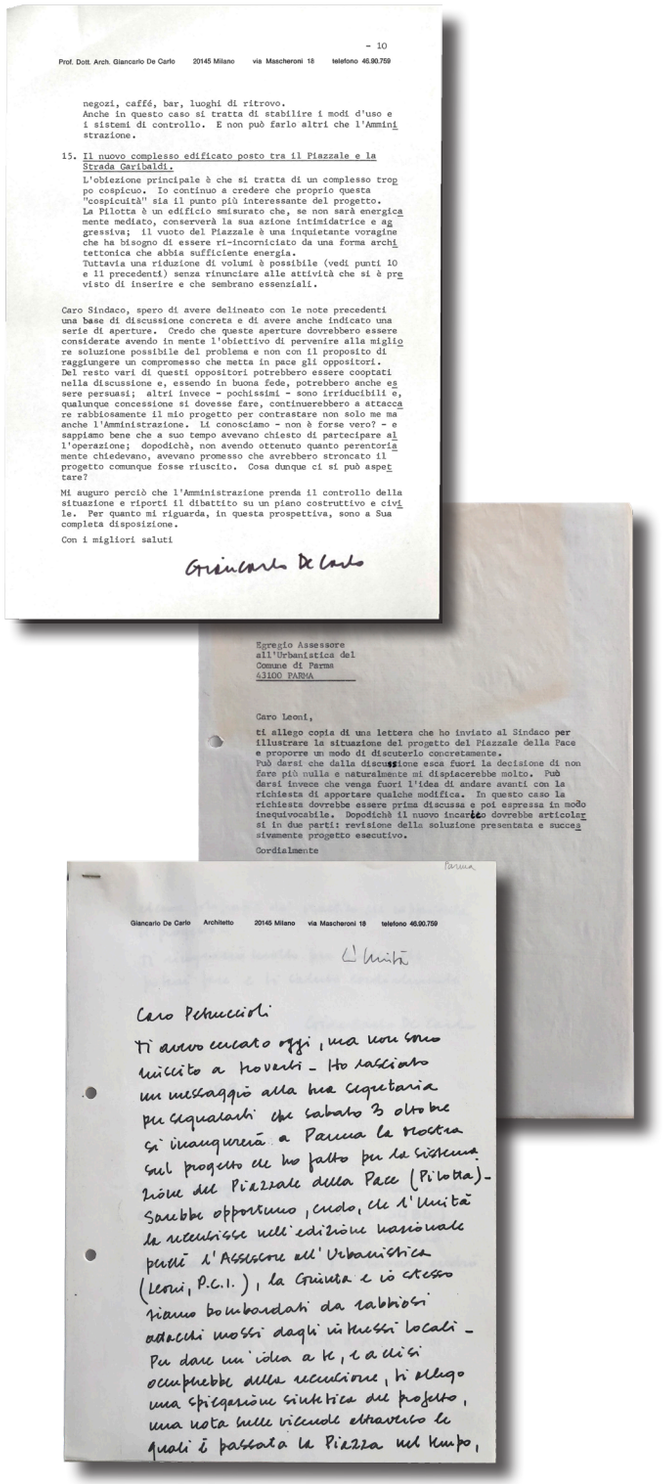
△ Lettera inviata da Giancarlo De Carlo a Vincenzo Banzola, 24 luglio 1981.

▷ Lettera inviata da Giancarlo De Carlo a Mauro Alberto Mori, 25 luglio 1981.

▷ Lettera inviata da Giancarlo De Carlo a Mauro Alberto Mori, 27 agosto 1981.

▽ Estratto della lettera inviata da Giancarlo De Carlo a Bruno Zevi, 27 agosto 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.



- 10

Prof. Dott. Arch. Giancarlo De Carlo 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

negozi, caffé, bar, luoghi di ritrovo.
Anche in questo caso si tratta di stabilire i modi d'uso e i sistemi di controllo. E non può farlo altri che l'Amministrazione.

15. Il nuovo complesso edificato posto tra il Piazzale e la Strada Garibaldi.
L'obiezione principale è che si tratta di un complesso troppo cospicuo. Io continuo a credere che proprio questa "cospicuità" sia il punto più interessante del progetto. La Pilotta è un edificio smisurato che, se non sarà energicamente mediato, conserverà la sua azione intimidatrice e aggressiva; il vuoto del Piazzale è una inquietante voragine che ha bisogno di essere ri-incorniciato da una forma architettonica che abbia sufficiente energia.
Tuttavia una riduzione di volumi è possibile (vedi punti 10 e 11 precedenti) senza rinunciare alle attività che si è previsto di inserire e che sembrano essenziali.

Caro Sindaco, spero di avere delineato con le note precedenti una base di discussione concreta e di avere anche indicato una serie di aperture. Credo che queste aperture dovrebbero essere considerate avendo in mente l'obiettivo di pervenire alla miglior soluzione possibile del problema e non con il proposito di raggiungere un compromesso che metta in pace gli oppositori. Del resto vari di questi oppositori potrebbero essere cooptati nella discussione e, essendo in buona fede, potrebbero anche essere persuasi; altri invece - pochissimi - sono irriducibili e, qualunque concessione si dovesse fare, continuerebbero a attaccare rabbiosamente il mio progetto per contrastare non solo me ma anche l'Amministrazione. Li conosciamo - non è forse vero? - e sappiamo bene che a suo tempo avevano chiesto di partecipare all'operazione; dopodichè, non avendo ottenuto quanto perentoriamente chiedevano, avevano promesso che avrebbero stroncato il progetto comunque fosse riuscito. Cosa dunque ci si può aspettare?

Mi auguro perciò che l'Amministrazione prenda il controllo della situazione e riporti il dibattito su un piano costruttivo e civile. Per quanto mi riguarda, in questa prospettiva, sono a Sua completa disposizione.

Con i migliori saluti

Giancarlo De Carlo

Egregio Assessore
all'Urbanistica del
Comune di Parma
43100 PARMA

Caro Leoni,

ti allego copia di una lettera che ho inviato al Sindaco per illustrare la situazione del progetto del Piazzale della Pace e proporre un modo di discuterlo concretamente.
Può darsi che dalla discussione esca fuori la decisione di non fare più nulla e naturalmente mi dispiacerebbe molto. Può darsi invece che venga fuori l'idea di andare avanti con la richiesta di apportare qualche modifica. In questo caso la richiesta dovrebbe essere prima discussa e poi espressa in modo inequivocabile. Dopodichè il nuovo incarico dovrebbe articolarsi in due parti: revisione della soluzione presentata e successivamente progetto esecutivo.

Cordialmente

Parma

Giancarlo De Carlo Architetto 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

l'Unità

Caro Petruccioli

ti avevo cercato oggi, ma non sono riuscito a trovarti - Ho lasciato un messaggio alla tua segretaria per segnalarti che sabato 3 ottobre si inaugurerà a Parma la mostra sul progetto che ho fatto per la sistemazione del Piazzale della Pace (Pilotta) - Sarebbe opportuno, credo, che l'Unità la recensisse nell'edizione nazionale perché l'Assessore all'Urbanistica (Leoni, P.C.I.), la Giunta e io stesso siamo bombardati da rabbiosi attacchi mossi dagli interessi locali - Per dare un'idea a te, e a chi si occuperebbe della recensione, ti allego una spiegazione sintetica del progetto, una nota sulle vicende attraverso le quali è passata la Piazza nel tempo,

04 | 09 | 1981

Giancarlo De Carlo, attaccato da più parti e sempre più isolato, si rivolge al sindaco Lauro Grossi per chiedere il suo aiuto e una sua presa di posizione rispetto al progetto. Di seguito uno dei passaggi principali: «[...] il dibattito sul progetto di Piazzale della Pace sia entrato in uno stato di confusione dal quale sarà sempre più difficile uscire se non si interverrà presto a mettere chiarezza. Come progettista, mi sento da un pezzo senza interlocutori. Infatti perfino la Giunta che, essendo il mio reale committente, dovrebbe essere anche il mio interlocutore più assiduo, appare come se non volesse entrare nel dibattito ed evitasse di assumere posizioni sulle proposte del progetto, finché la situazione, sviluppandosi da sola, non diventerà così chiara da eliminare i rischi che ogni decisione comporta.
[...] L'obiezione principale è che si tratta di un complesso troppo cospicuo.
Io continuo a credere che proprio questa "cospicuità" sia il punto più interessante del progetto. La Pilotta è un edificio smisurato che, se non sarà energeticamente mediato, conserverà la sua azione intimidatrice e aggressiva: il vuoto del Piazzale è una inquietante voragine che ha bisogno di essere ri-incorniciata da una forma architettonica che abbia sufficiente energia».

14 | 09 | 1981

Copia della lettera viene recapitata anche all'assessore all'urbanistica Leoni per aggiornarlo sulla situazione del progetto e aprire un dialogo con le parti interessate auspicando di poterlo discutere concretamente.

25 | 09 | 1981

De Carlo e l'amministrazione si trovano infatti sotto l' attacco di rabbiose critiche mosse da tutta l'opinione pubblica locale, alimentate dalla Gazzetta di Parma e da numerosi critici: «l'Assessore all'Urbanistica, la Giunta e io stesso siamo bombardati da rabbiosi attacchi mossi dagli interessi locali».
Nonostante il processo di partecipazione è mancato, De Carlo scrive a Claudio Petruccioli, co-Direttore de L'Unità, perché dia diffusione della mostra aperta al pubblico per illustrare il progetto.

03 | 10 | 1981

Sabato 3 ottobre viene infatti inaugurata, nel Palazzetto Eucherio Sanvitale all'interno del Parco Ducale, una mostra sul progetto De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace. La mostra è curata da Mariangela Duc, del Comune di Parma e dall'architetto Carlo Nepi, collaboratore di De Carlo e autore del lavoro di lettura e analisi storico-morfologica della città.

△ Estratto della lettera scritta da Giancarlo De Carlo al Sindaco Lauro Grossi, 4 settembre 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.

◁ Lettera inviata da Giancarlo De Carlo a Mauro Alberto Mori, 14 settembre 1981.

▽ Estratto della lettera scritta da Giancarlo De Carlo a Claudio Petruccioli, 25 settembre 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

04 | 10 | 1981

Sono esposti alle pareti tutti i disegni, gli schizzi, le tavole e le fotografie presentate nel corso dei dibattiti pubblici e dei Consigli comunali.

Da una lettera di De Carlo scritta, al vice-sindaco di Parma Gianni Cugini, il giorno dopo l'inaugurazione della mostra, il 4 ottobre 1981, si può ricostruire l'ambiente e il clima della serata, definito dallo stesso «asfittico». De Carlo rimane infatti profondamente deluso dal comportamento di Bruno Zevi che, accompagnato dall'architetto Enzo Zacchiroli, pur asserendo che lo studio di analisi è magnifico, attacca la forma del crescent. Questa circostanza disturba parecchio De Carlo che, già infastidito dalla poca partecipazione alla mostra, influenzata anche dalle tante associazioni parmigiane, si vede attaccato da Zevi da cui invece si aspettava un appoggio.

15 | 10 | 1981

Nello stesso periodo, in opposizione all'esposizione delle tavole del progetto De Carlo, Italia Nostra insieme alle associazioni culturali – Accademia Nazionale Parmense di Belle Arti, Archeo-club, Circolo Ignazio Silone, Club dei Ventisette, Comitato per l'arte, Deputazione di storia patria, Famija Pramzana, Gruppo archeologico Emilia occidentale, Il Borgo, Parma Lirica, Parma Nostra, Verdiani grotta Mafalda, W.W.F. – organizzano una "contro-mostra" presso la Chiesa di San Tiburzio in Borgo Palmia invitando De Carlo a Partecipare.

22 | 10 | 1981

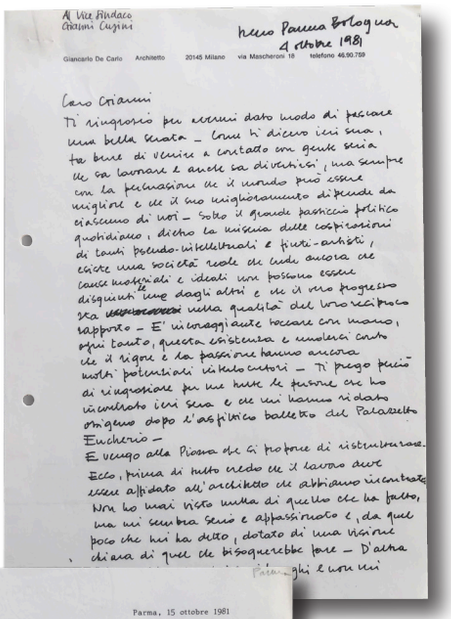
La mostra inaugura il 22 ottobre con una presentazione di Vincenzo Banzola delle diapositive sull'evoluzione di Piazzale della Pace dalle origini agli anni Ottanta, rimanendo aperta dalle 10.30 alle 12.30 e dalle 16.00 alle 19.30 fino al 28 ottobre.

△ Estratto della lettera scritta da Giancarlo De Carlo a Gianni Cugini, 4 ottobre 1981.

▷ Estratto della lettera scritta da Federico Sozzi (Italia Nostra) a Giancarlo De Carlo per invitarlo alla "contro-mostra" del 22 ottobre, 15 ottobre 1981.

▽ Biglietto di invito alla Mostra su Piazzale della Pace organizzata dalle associazioni culturali, 22 ottobre 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

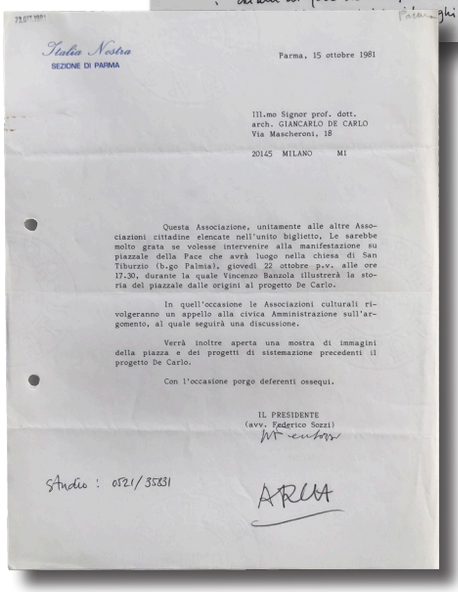


Al Vice Sindaco
Gianni Cugini

Milano Parma Bologna
4 ottobre 1981

Giancarlo De Carlo Architetto 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

Caro Gianni
Ti ringrazio per avermi dato modo di passare una bella serata – Anni fa dicevo ieri sera, tra bere di venire a contatto con gente seria che sa lavorare e anche sa divertirsi, una sempre con la persuasione che il mondo può essere migliore e che il suo miglioramento dipende da ciascuno di noi – Sotto il grande pasticcio politico quotidiano, dietro la miscela delle contrapposizioni di comodo, intellettuali e finti-artisti, esiste una società reale che cresce ancora che cambia materiali e ideali con passione e disinvoltura l'una dagli altri e che il suo progresso sta nella qualità del loro reciproco rapporto – E' incoraggiante toccare con mano, ogni tanto, questa consistenza e malgrado tanto che il rigore e la passione hanno ancora molti potenziali inutilizzati – Ti prego perciò di ringraziare per me tutte le persone che ho incontrato ieri sera e che mi hanno ridato coraggio dopo l'asfittico balletto del Palazzetto Eucherio –
E vengo alla Piazza che ci propone di ristrutturare. Ecco, prima di tutto credo che il lavoro deve essere affidato all'architetto che abbiamo incontrato. Non ho mai visto nulla di quello che ha fatto, ma mi sembra serio e appassionato e, da quel poco che mi ha detto, dotato di una visione chiara di quel che bisognerebbe fare – D'altra



Italia Nostra
SEZIONE DI PARMA

Parma, 15 ottobre 1981

Ill.mo Signor prof. dott.
arch. GIANCARLO DE CARLO
Via Mascheroni, 18

20145 MILANO MI

Questa Associazione, unitamente alle altre Associazioni cittadine elencate nell'unito biglietto, Le sarebbe molto grata se volesse intervenire alla manifestazione su piazzale della Pace che avrà luogo nella chiesa di San Tiburzio (b.go Palmia), giovedì 22 ottobre p.v. alle ore 17.30, durante la quale Vincenzo Banzola illustrerà la storia del piazzale dalle origini al progetto De Carlo.

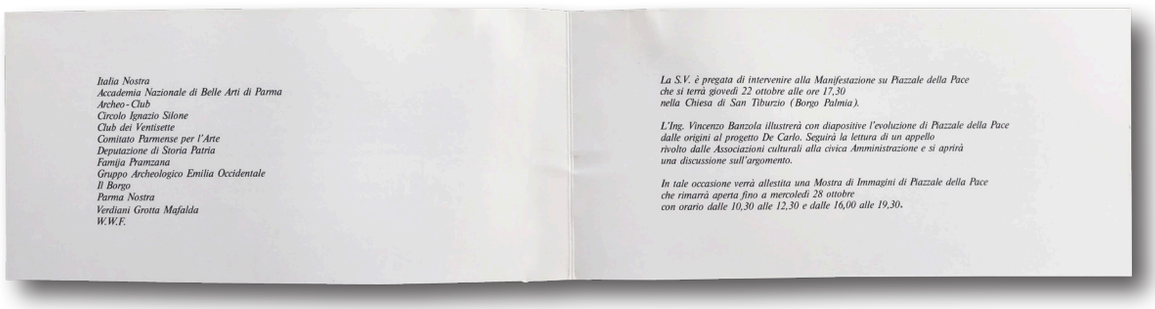
In quell'occasione le Associazioni culturali rivolgeranno un appello alla civica Amministrazione sull'argomento, al quale seguirà una discussione.

Verrà inoltre aperta una mostra di immagini della piazza e dei progetti di sistemazione precedenti il progetto De Carlo.

Con l'occasione porgo deferenti ossequi.

IL PRESIDENTE
(avv. Federico Sozzi)

Studio : 0521/35331



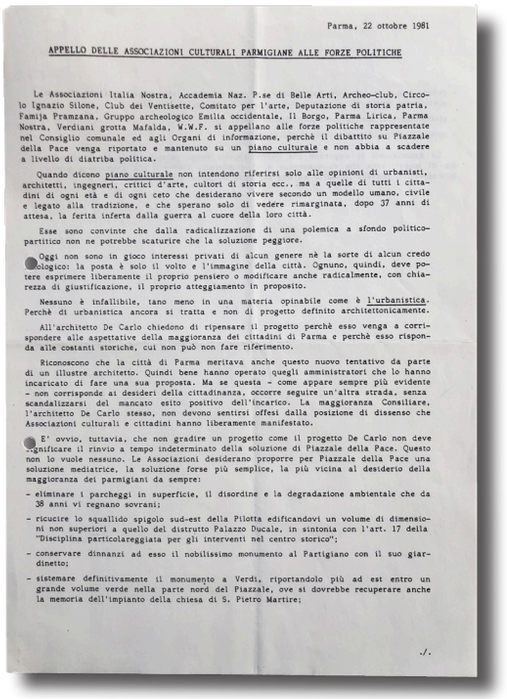
Italia Nostra
Accademia Nazionale di Belle Arti di Parma
Archeo-Club
Circolo Ignazio Silone
Club dei Ventisette
Comitato Parmense per l'Arte
Deputazione di Storia Patria
Famija Pramzana
Gruppo Archeologico Emilia Occidentale
Il Borgo
Parma Nostra
Verdiani Grotta Mafalda
W.W.F.

La S.V. è pregata di intervenire alla Manifestazione su Piazzale della Pace che si terrà giovedì 22 ottobre alle ore 17,30 nella Chiesa di San Tiburzio (Borgo Palmia).

L'Ing. Vincenzo Banzola illustrerà con diapositive l'evoluzione di Piazzale della Pace dalle origini al progetto De Carlo. Seguirà la lettura di un appello rivolto dalle Associazioni culturali alla civica Amministrazione e si aprirà una discussione sull'argomento.

In tale occasione verrà allestita una Mostra di Immagini di Piazzale della Pace che rimarrà aperta fino a mercoledì 28 ottobre con orario dalle 10,30 alle 12,30 e dalle 16,00 alle 19,30.





Parma, 22 ottobre 1981

APPELLO DELLE ASSOCIAZIONI CULTURALI PARMIGIANE ALLE FORZE POLITICHE

Le Associazioni Italia Nostra, Accademia Naz. P.se di Belle Arti, Archeo-club, Circolo Ignazio Silone, Club dei Ventisette, Comitato per l'arte, Deputazione di storia patria, Famija Pramzana, Gruppo archeologico Emilia occidentale, Il Borgo, Parma Lirica, Parma Nostra, Verdiani grotta Mafalda, W.W.F. si appellano alle forze politiche rappresentate nel Consiglio comunale ed agli Organi di informazione, perchè il dibattito su Piazzale della Pace venga riportato e mantenuto su un piano culturale e non abbia a scadere a livello di diatriba politica.

Quando dicono piano culturale non intendono riferirsi solo alle opinioni di urbanisti, architetti, ingegneri, critici d'arte, cultori di storia ecc., ma a quelle di tutti i cittadini di ogni età e di ogni ceto che desiderano vivere secondo un modello umano, civile e legato alla tradizione, e che sperano solo di vedere rimarginata, dopo 37 anni di attesa, la ferita inferta dalla guerra al cuore della loro città.

Esse sono convinte che dalla radicalizzazione di una polemica a sfondo politico-partitico non ne potrebbe scaturire che la soluzione peggiore.

Oggi non sono in gioco interessi privati di alcun genere nè la sorte di alcun credo ideologico: la posta è solo il volto e l'immagine della città. Ognuno, quindi, deve potere esprimere liberamente il proprio pensiero o modificare anche radicalmente, con chiarezza di giustificazione, il proprio atteggiamento in proposito.

Nessuno è infallibile, tano meno in una materia opinabile come è l'urbanistica. Perchè di urbanistica ancora si tratta e non di progetto definito architettonicamente.

All'architetto De Carlo chiedono di ripensare il progetto perchè esso venga a corrispondere alle aspettative della maggioranza dei cittadini di Parma e perchè esso risponda alle costanti storiche, cui non può non fare riferimento.

Riconoscono che la città di Parma meritava anche questo nuovo tentativo da parte di un illustre architetto. Quindi bene hanno operato quegli amministratori che lo hanno incaricato di fare una sua proposta. Ma se questa - come appare sempre più evidente - non corrisponde ai desideri della cittadinanza, occorre seguire un'altra strada, senza scandalizzarsi del mancato esito positivo dell'incarico. La maggioranza Consiliare, l'architetto De Carlo stesso, non devono sentirsi offesi dalla posizione di dissenso che Associazioni culturali e cittadini hanno liberamente manifestato.

E' ovvio, tuttavia, che non gradire un progetto come il progetto De Carlo non deve significare il rinvio a tempo indeterminato della soluzione di Piazzale della Pace. Questo non lo vuole nessuno. Le Associazioni desiderano proporre per Piazzale della Pace una soluzione mediatrice, la soluzione forse più semplice, la più vicina al desiderio della maggioranza dei parmigiani da sempre:

- eliminare i parcheggi in superficie, il disordine e la degradazione ambientale che da 38 anni vi regnano sovrani;
- ricucire lo squallido spigolo sud-est della Pilotta edificandovi un volume di dimensioni non superiori a quello del distrutto Palazzo Ducale, in sintonia con l'art. 17 della "Disciplina particolareggiata per gli interventi nel centro storico";
- conservare dinnanzi ad esso il nobilissimo monumento al Partigiano con il suo giardinetto;
- sistemare definitivamente il monumento a Verdi, riportandolo più ad est entro un grande volume verde nella parte nord del Piazzale, ove si dovrebbe recuperare anche la memoria dell'impianto della chiesa di S. Pietro Martire;

./.



CRONACA DELLA CITTA'

GAZZETTA DI PARMA

PIAZZALE DELLA PACE: ANATOMIA DEL PROGETTO DE CARLO

Quintavalle: «Hanno dimenticato la storia di un'area verde da oltre duecento anni»

«Il giardino delle mele d'oro»

Parma: il ducato più ricco d'Italia

TRAPUNTE COPERTE DI LANA PIUMONI e COPRIPIUMONI

fatam

intim shop

ENEL Zona di Parma

NOI DAZIELLO

CAVAZZONI

Volete sapere quanto costa una cucina componibile? Chiedetelo a ALDO MORA

PARLAMONE CON BERTOLI

23 | 10 | 1981

Le stesse associazioni promotrici della "contro-mostra", il giorno seguente si appellano alle forze politiche rappresentate nel Consiglio comunale ed agli Organi di informazione, perché il dibattito su Piazzale della Pace venga «riportato e mantenuto su un piano culturale e non abbia a scadere a livello di diatriba politica». All'architetto de Carlo chiedono di ripensare il progetto perché esso «venga a corrispondere alle aspettative della maggioranza dei cittadini».
Propongono quindi una soluzione mediatrice per: eliminare i parcheggi in superficie, il disordine e la degradazione ambientale, ricucire lo squallido spigolo sud-est della Pilotta edificandovi un volume di dimensioni non superiori a quello del distrutto Palazzo Ducale, conservare dinnanzi ad esso il nobilissimo monumento al Partigiano con il suo giardinetto, pedonalizzare la zona, rivitalizzare il cortile principale della Pilotta e costruire un parcheggio in via delle Fonderie.

30 | 10 | 1981

Nonostante l'appello delle associazioni la contestazione prosegue e l'architetto Pierluigi Cervellati, già assessore all'urbanistica della Regione Emilia-Romagna, boccia il progetto De Carlo, mentre difende l'operato della Giunta e del sindaco Grossi in una lettera pubblicata sulla Gazzetta il 30 ottobre 1981: «[...] L'incarico attribuito dal Comune all'architetto De Carlo non era legato a direttive o a condizioni, né espresse, né sottintese. L'Amministrazione nel conferirlo, si è riservata di valutare il contributo dell'architetto De Carlo con la stessa libertà e con la stessa autonomia con la quale egli lo ha elaborato. La decisione finale del Comune terrà conto, oltre che dell'apporto degli amministratori, anche del risultato di un'approfondita consultazione con gli Enti e gli organismi nei quali si articola la vita sociale e collettiva».

01 | 11 | 1981

Gazzetta che, dopo aver ospitato gli interventi anche dei giornalisti Pier Maria Paoletti e Luca Goldoni pubblica un intervento del Direttore dell'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Parma Quintavalle che critica le importanti volumetrie previste dal progetto asserendo che ci si è dimenticati della storia di un'area che è verde da oltre 200 anni. Un piccolo trafiletto riporta la notizia che Giorgio Bocca, firma del quotidiano la Repubblica si dice contrario al progetto di De Carlo e si esprime per «una piazza così com'è, con meno auto, più verde e il trasferimento dell'orribile monumento al Partigiano».[8]

△ Estratto della lettera d'appello delle Associazioni Culturali parmigiane alle forze politiche, 23 ottobre 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

▽ *Quintavalle: Hanno dimenticato la storia di un'area verde da oltre duecento anni, Gazzetta di Parma*, 1 novembre 1981, p.4.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

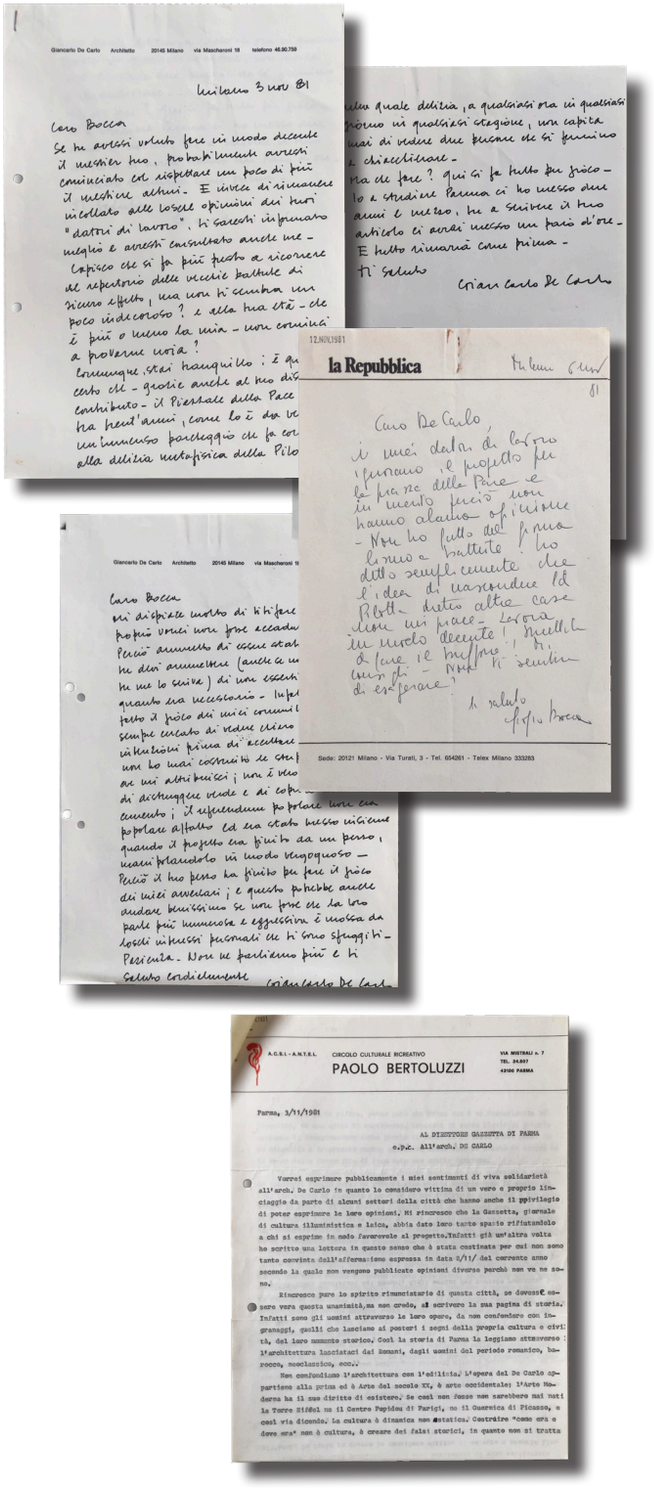
A questo punto di vista Giancarlo De Carlo risponde rimproverando a Bocca di «rimanere incollato alle losche opinioni dei “datori di lavoro”» e, iniziando a perdere fiducia scrive: «[...] stai tranquillo: è quasi certo che – grazie anche al tuo disinvolto contributo – il Piazzale della Pace sarà tra trent’anni, come lo è da venticinque, un immenso parcheggio che fa cornice alla delizia metafisica della Pilotta. Nella quale delizia, a qualsiasi ora in qualsiasi giorno in qualsiasi stagione, non capita mai di vedere due persone che si fermino a chiacchierare. Ma che fare? Qui [...] tutto rimarrà come prima».

Il diverbio prosegue durante l’intero mese di novembre con Bocca che ribadisce di non condividere «l’idea di nascondere la Pilotta dietro ad altre case» suggerendo di «lavorare in modo decente [...] smettendola di fare il buffone».

A queste accuse De Carlo risponde: «non ho mai fatto il gioco dei miei committenti e ho sempre cercato di vedere chiaro nelle loro intenzioni prima di accettare incarichi; non ho mai costruito le stupide filosofie che mi attribuisci; non è vero che proponevo di distruggere verde e di coprire tutto di cemento; il referendum popolare non era popolare affatto ed era stato messo insieme quando il progetto era finito da un pezzo, manipolandolo in modo vergognoso».

03 | 11 | 1981

In questo clima di feroci critiche e attacchi alla persona, Alicia Radel, vice-presidente del Centro Culturale Ricreativo Paolo Bertoluzzi, esprime solidarietà a De Carlo che considera «vittima di un vero e proprio linciaggio da parte di alcuni settori della città che hanno anche il privilegio di poter esprimere le loro opinioni». Continua: «Mi rincresce che la Gazzetta, giornale di cultura illuministica e laica, abbia dato loro tanto spazio rifiutandolo a chi si esprime in modo favorevole al progetto. [...] Rincresce pure lo spirito rinunciatario di questa città [...]. Non confondiamo l’architettura con l’edilizia. L’opera del De Carlo appartiene alla prima ed è Arte del secolo XX, è arte occidentale: l’Arte Moderna ha il suo diritto di esistere. Se così non fosse non sarebbe mai nata la Torre Eiffel, né il Centro Pompidou, né il Guernica di Picasso [...]. Costruire “come era e dove era” non è cultura, è creare falsi storici [...]. Lasciare il verde significa proprio mancanza d’immaginazione anche perché il verde lo si trova a due passi in uno splendido e trascurato parco, ne Piazza della Pace ha niente in comune con il Prato delle Meraviglie di Pisa [...]. Meraviglia che l’Amministrazione, [...] assista senza aprire bocca».



△ Lettera di Giancarlo De Carlo a Giorgio Bocca, 3 novembre 1981.

▷ Lettera di Giorgio Bocca a Giancarlo De Carlo, 6 novembre 1981.

▷ Lettera di Giancarlo De Carlo a Giorgio Bocca, 20 novembre 1981.

▽ Estratto della lettera di Alicia Radel al Direttore della Gazzetta di Parma, 3 novembre 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.


CRONACA DELLA CITTA'

La proposta, informale, è emersa nel corso di una riunione di Giunta

Progetto De Carlo: e adesso c'è chi vuole segarlo

Il sindaco: «Ci sono tre strade da seguire»

Domani nuova tavola rotonda indetta dal Comune

Quintavalle: «Sbagliata anche l'analisi storic

A.N.P.P.I.A.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE PERSEGUITATI POLITICI ITALIANI ANTIFASCISTI

FEDERAZIONE PROVINCIALE DI PARMA

Prot. N. 321

OGGETTO Monumento al Partigiano

Parma, 11 Novembre 1981

Sig.Sindaco,

il Comitato provinciale dell'A.N.P.P.I.A. di Parma nella sua seduta del 9 Novembre corr.anno esaminato il progetto De Carlo per la sistemazione del Piazzale della Pace,ha apprezzato lo sforzo dell'autore inteso a restituire alla Città lo spazio storico dopo i rovinosi disastri causati dalla guerra.

Non é competenza nostra entrare nel merito del complessivo progetto,ma il Comitato ritiene doveroso esprimere alla S.V.Il,tutto il disaccordo in merito allo spostamento del Monumento al Partigiano;per il valore storico nel luogo ove é sorto e per il rispetto dei sentimenti dei cittadini ormai fusi coi principii di libertà e democrazia scaturiti dalla lotta di liberazione.

Cogliamo l'occasione per porgerle cordiali saluti.

Il Presidente

Luigi Leris

05 | 11 | 1981

Negli ultimi mesi del 1981, ad ogni riunione della Giunta comunale si parla di Piazzale della Pace, anche se il problema non è tra quelli all'ordine del giorno. Si tratta di discussioni informali nei quali emerge una proposta mediatrice: «ridurre il volume originale di 75.000 metri cubi eliminando uno o più piani agli edifici immaginati».
La Giunta comunale non ha infatti ancora preso posizione ufficiale nella vicenda, né a favore, né contro il progetto, definito dalla Gazzetta come opera di "cementismo".

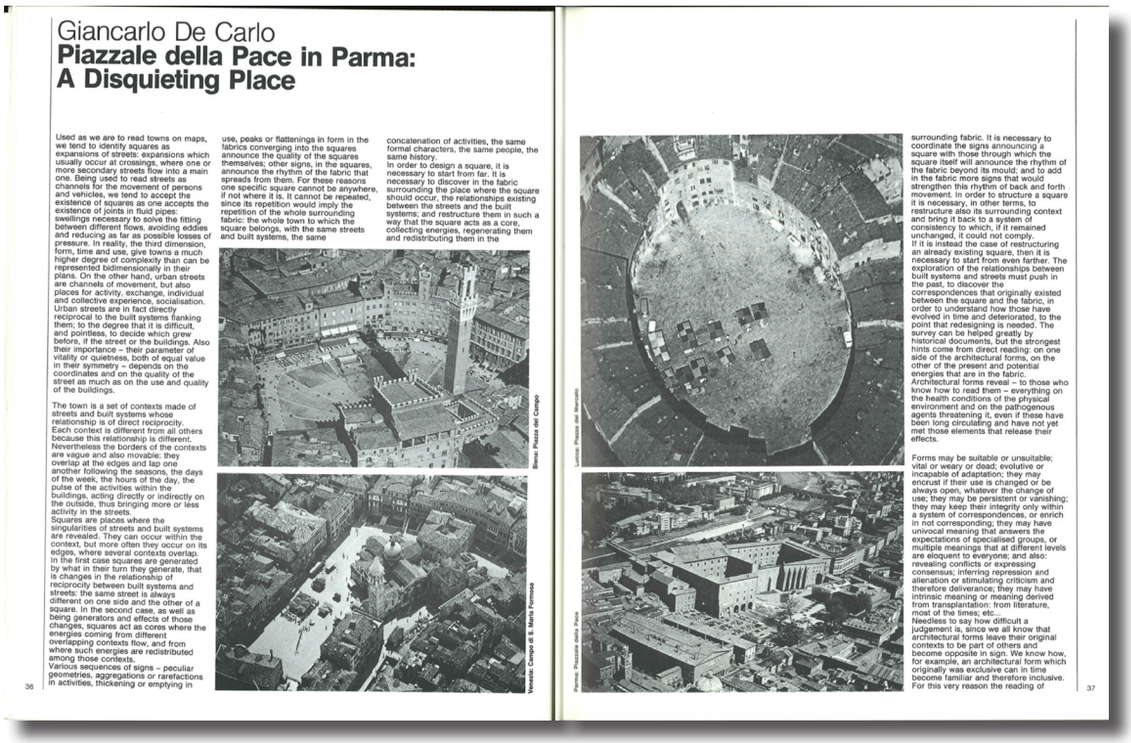
06 | 11 | 1981

Nel frattempo, il 6 novembre, viene organizzato un dibattito pubblico in Palatina testimoniato da due articoli pubblicati l'8 novembre su Il Resto del Carlino "Il diattito alla Palatina ha sancito la rinuncia di De Carlo all'incarico?" e sulla Gazzetta di Parma "Un progetto da modificare. Piazza della Pace: risultati del dibattito alla Palatina".[9]

11 | 11 | 1981

In questo dibattito si inserisce anche il comitato dell"A.N.P.P.I.A. – Associazione Nazionale Perseguitati Politici Italiani Antifascisti che «ritiene doveroso esprimere tutto il disaccordo in merito allo spostamento del monumento al partigiano; per il valore storico nel luogo dove è sorto e per il rispetto ai sentimenti dei cittadini».




Giancarlo De Carlo

Piazzale della Pace in Parma: A Disquieting Place

Used as we are to read towns on maps, we tend to identify squares as expansions of streets: expansions which usually occur at crossings, where one or more secondary streets flow into a main one. Being used to read streets as channels for the movement of persons and vehicles, we tend to accept the existence of squares as one accepts the existence of joints in fluid pipes: swellings necessary to solve the fitting between different flows, avoiding eddies and reducing as far as possible losses of pressure. In reality, the third dimension, form, time and use, give towns a much higher degree of complexity than can be represented bidimensionally in their plans. On the other hand, urban streets are channels of movement, but also places for activity, exchange, individual and collective experience, socialisation. Urban streets are in fact directly reciprocal to the built systems flanking them; to the degree that it is difficult, and pointless, to decide which grew before, if the street or the buildings. Also their importance – their parameter of vitality or quietness, both of equal value in their symmetry – depends on the coordinates and on the quality of the street as much as on the use and quality of the buildings.

The town is a set of contexts made of streets and built systems whose relationship is of direct reciprocity. Each context is different from all others because this relationship is different. Nevertheless the borders of the contexts are vague and also movable: they overlap at the edges and lap one another following the seasons, the days of the week, the hours of the day, the pulse of the activities within the buildings, acting directly or indirectly on the outside, thus bringing more or less activity in the streets.
Squares are places where the singularities of streets and built systems are revealed. They can occur within the context, but more often they occur on its edges, where several contexts overlap. In the first case squares are generated by what in their turn they generate, that is changes in the relationship of reciprocity between built systems and streets: the same street is always different on one side and the other of a square. In the second case, as well as being generators and effects of those changes, squares act as cores where the energies coming from different overlapping contexts flow, and from where such energies are redistributed among those contexts.
Various sequences of signs – peculiar geometries, aggregations or rarefactions in activities, thickening or emptying in use, peaks or flattenings in form in the fabrics converging into the squares announce the quality of the squares themselves; other signs, in the squares, announce the rhythm of the fabric that spreads from them. For these reasons one specific square cannot be anywhere, if not where it is. It cannot be repeated, since its repetition would imply the repetition of the whole surrounding fabric: the whole town to which the square belongs, with the same streets and built systems, the same concatenation of activities, the same formal characters, the same people, the same history.
In order to design a square, it is necessary to start from far. It is necessary to discover in the fabric surrounding the place where the square should occur, the relationships existing between the streets and the built systems; and restructure them in such a way that the square acts as a core, collecting energies, regenerating them and redistributing them in the surrounding fabric. It is necessary to coordinate the signs announcing a square with those through which the square itself will announce the rhythm of the fabric beyond its mould; and to add in the fabric more signs that would strengthen this rhythm of back and forth movement. In order to structure a square it is necessary, in other terms, to restructure also its surrounding context and bring it back to a system of consistency to which, if it remained unchanged, it could not comply.
If it is instead the case of restructuring an already existing square, then it is necessary to start from even farther. The exploration of the relationships between built systems and streets must push in the past, to discover the correspondences that originally existed between the square and the fabric, in order to understand how those have evolved in time and deteriorated, to the point that redesigning is needed. The survey can be helped greatly by historical documents, but the strongest hints come from direct reading: on one side of the architectural forms, on the other of the present and potential energies that are in the fabric.
Architectural forms reveal – to those who know how to read them – everything on the health conditions of the physical environment and on the pathogenous agents threatening it, even if these have been long circulating and have not yet met those elements that release their effects.

Forms may be suitable or unsuitable; vital or weary or dead; evolutive or incapable of adaptation; they may encrust if their use is changed or be always open, whatever the change of use; they may be persistent or vanishing; they may keep their integrity only within a system of correspondences, or enrich in not corresponding; they may have univocal meaning that answers the expectations of specialised groups, or multiple meanings that at different levels are eloquent to everyone; and also: revealing conflicts or expressing consensus; inferring repression and alienation or stimulating criticism and therefore deliverance; they may have intrinsic meaning or meaning derived from transplantation: from literature, most of the times; etc...
Needless to say how difficult a judgement is, since we all know that architectural forms leave their original contexts to be part of others and become opposite in sign. We know how, for example, an architectural form which originally was exclusive can in time become familiar and therefore inclusive. For this very reason the reading of

Venezia: Campo di S. Maria Formosa

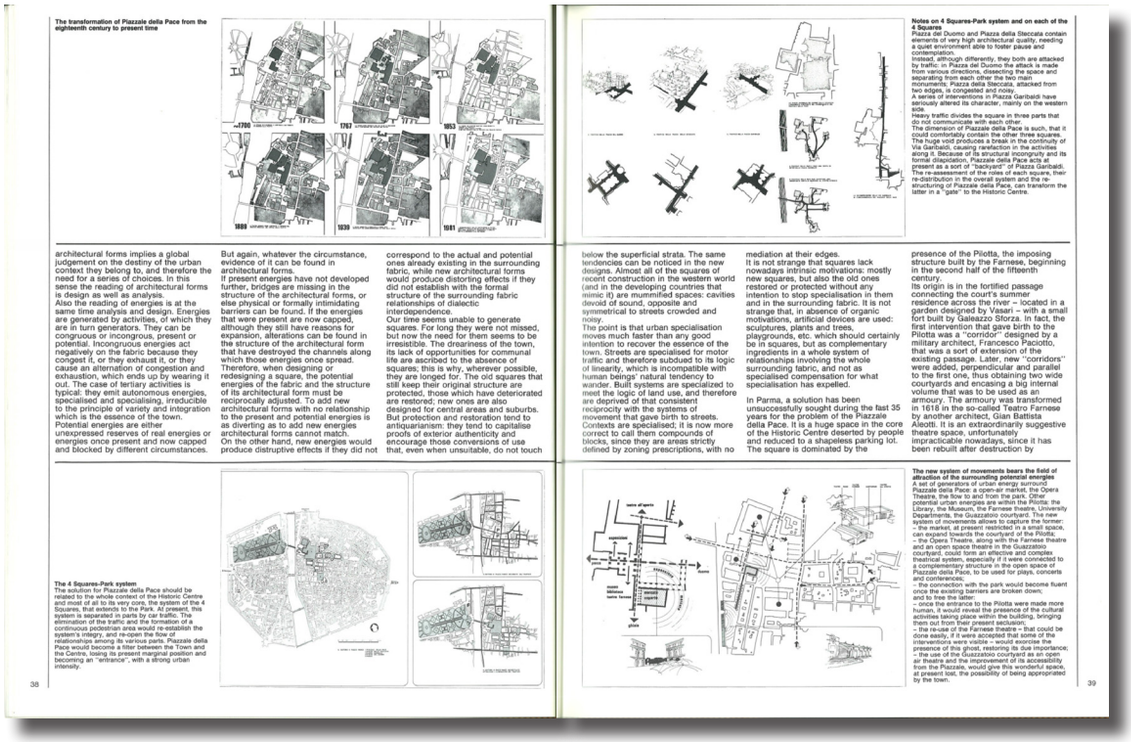
Siena: Piazza del Campo

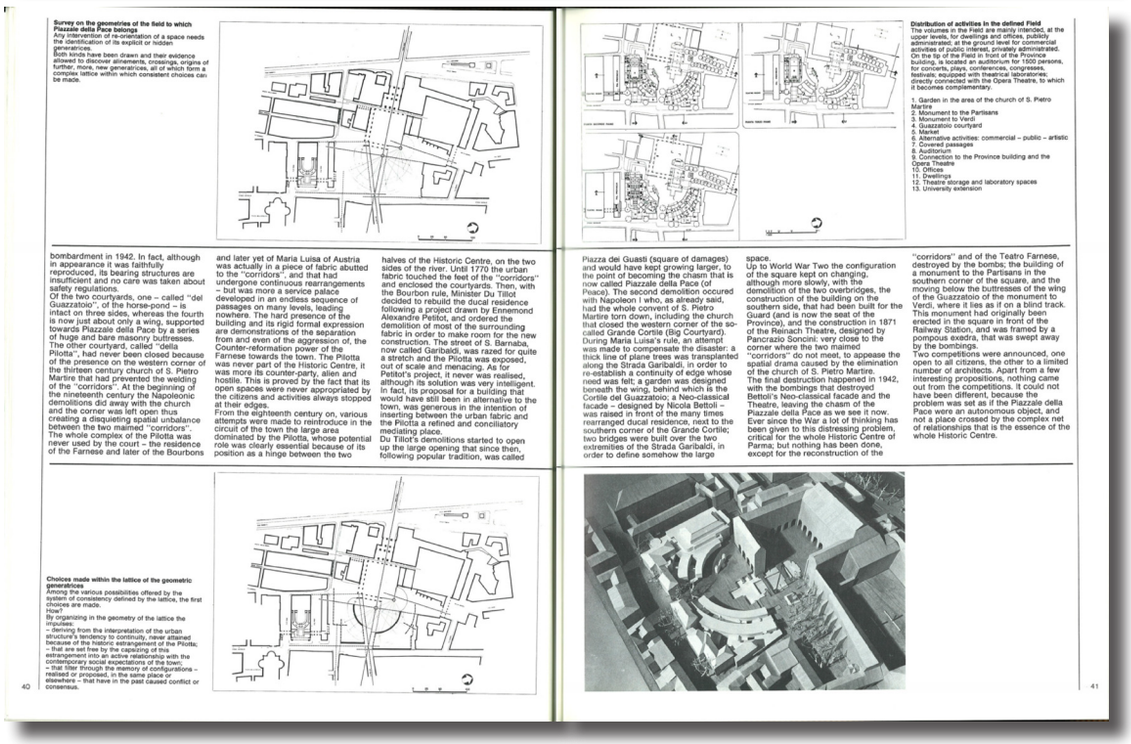
Lucca: Piazza dell'Anfiteatro

Parma: Piazzale della Pace

36

37





△ *Progetto De Carlo: e adesso c'è chi vuole segarlo.*

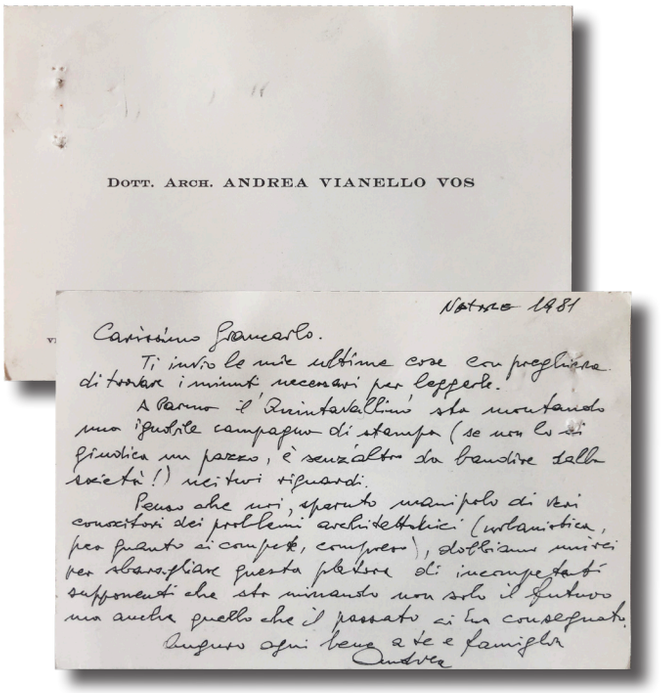
Quintavalle: sbagliata anche l'analisi storica,
Gazzetta di Parma,
5 novembre 1981, p.4.

Emeroteca della
Biblioteca Civica
Mario Colombi
Guidotti, Parma.

◁ Lettera
del Presidente
A.N.P.P.I.A. Luigi
Leris al sindaco
Lauro Grossi,
11 novembre 1981.

Archivio Storico
Comunale di Parma.

◁▷ Copertina dello YearBook ILA&UD del 1981 e interno, pp.36-41, *con il capitolo Giancarlo De Carlo. Piazzale della Pace in Parma: A Disquieting Place*, Sansoni Editore,1981.



DOTT. ARCH. ANDREA VIANELLO VOS

Natale 1981

Carissimo Giancarlo.
Ti invio le mie ultime cose con preghiera di trovare i minuti necessari per leggerle.
A Parma il Quintavallino sta montando una ignobile campagna di stampa (se non lo si giudica un pazzo, è senz'altro da bandire dalla società!) nei tuoi riguardi.
Penso che noi, sparuto manipolo di veri conoscitori dei problemi architettonici (urbanistica, per quanto di competenza, comunque), dobbiamo unirci per sbaragliare questa platea di incompetenti supponenti che sta minando non solo il futuro ma anche quello che il passato ci ha consegnato.
Auguro ogni bene a te e famiglia
Andrea



GAZZETTA DI PARMA
Giovedì 6 Maggio 1982

CRONACA DELLA CITTA'

Pagina 3

VERRA' RIDIMENSIONATO IL PROGETTO PER LA SISTEMAZIONE DI PIAZZALE DELLA PACE

Torna De Carlo riveduto e corretto

Il documento tecnico del noto urbanista, definitivamente rielaborato, dovrebbe essere presentato in Consiglio comunale entro la fine di questo mese - Un riservato incontro con la Giunta

Importante per tutti i rivenditori di uova
Sabato 8 al Mercato Ortofrutticolo il Consorzio Cooperativa UOVO PAP presenterà l'uovo EXTRA

I risultati di un'operazione condotta dalla Squadra Mobile

Sorpreso in casa di un complice pregiudicato ricercato da tempo

IERI MATTINA IN TRIBUNALE

Smarrì i documenti durante un furto: condannato a 1 anno

un'operazione ben riuscita

L'AUTO SU CUI SI TROVAVA E' USCITA DI STRADA

Idraulico di 25 anni muore in un incidente a Felino

Si trova di Roberto Canonici, abitante a Mezzano - Ferito il conducente della vettura

ibis è la mortadella
Venerdì e Sabato degustazione della buona mortadella ibis
Alla fattoria di Sanguinaro troverete inoltre i prodotti tipici di Parma.
DALLA PRODUZIONE AL CONSUMO !
Prezzi eccezionali su: carni suine formaggi salumi
alla fattoria la buona mortadella.
Località Sanguinaro - Via Emilia - Tel. 0521 / 874137

16 | 12 | 1981

25 | 12 | 1981

29 | 04 | 1982

06 | 05 | 1982

09 | 07 | 1982

23 | 07 | 1982

Arturo Carlo Quintavalle, a partire dal 16 dicembre 1981 fino al 21 gennaio 1982, pubblica sulla Gazzetta di Parma un totale di 6 articoli per esaminare le 23 tavole di progetto presentate da Giancarlo De Carlo. Gli scritti, pubblicati nella sezione "Cronaca della città" riportano una forte critica come riportato dalle titolazioni: 16.12.81 "Dalla Pilotta a Piazza Duomo. Analisi priva di consistenza" 24.12.81 "Quattro piazze senza un sistema. Un intervento criminoso", 5.01.82 "Violentata la veduta «dai ponti di Parma». Non auditorium ma teatro da 5 mila posti", 14.01.82 "Riga, compasso e poca fantasia. Tanti inganni e assurdità", 19.01.82 "Rendita parassitaria di 56 miliardi. La più grossa speculazione cittadina", 21.01.82 "Tanti negozi al posto del partigiano. Anche una pista per pattinare".[10]

Un clima ben descritto da Andrea Vianello Vos, «A Parma il Quintavallino sta montando una ignobile campagna di stampa (se non lo si giudica un pazzo, è senz'altro da bandire dalla società!) nei tuoi riguardi».

Contemporaneamente la Giunta comunale e De Carlo rivedono il progetto come testimoniato da due articoli.

Il primo del 29 aprile1982 pubblicato su Il Resto del Carlino "È primavera, rispunta il progetto De Carlo. L'urbanista ha accettato di rivedere i volumi in Piazzale della Pace, purché venga accolto il sistema delle quattro piazze".

Il secondo della Gazzetta di Parma del 6 maggio1982 "Torna De Carlo riveduto e corretto".[11]

Il 9 luglio 1982, la Giunta, in occasione della seduta del Consiglio comunale discute del progetto di sistemazione di Piazzale della Pace definendo le linee di orientamento dell'amministrazione comunale per una «risoluzione definitiva e operativa del problema architettonico e urbanistico del Piazzale». Sulla base di questo documento la Giunta dissente dei seguenti punti: pedonalizzazione del ponte Verdi e di Piazza Garibaldi, apertura di un collegamento tra via Melloni e vicolo del Vescovado, edificazione di un volume continuo adibito a residenza lungo Strada Garibaldi.

Sulla vicenda interviene anche il Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale Vincenzo Scotti che si rivolge alle Autorità regionali con un documento che sottolinea il contrasto tra la proposta edificatoria e la disciplina particolareggiata per il centro storico, per cui è necessario «impedire la violenza rappresentata dal progetto De Carlo e dai metodi della Giunta per imporlo alla città».

△ Biglietto di Andrea Vianello Vos a Giancarlo De Carlo, 25 dicembre 1981.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

▷ Disamina e critica delle 23 tavole di progetto attraverso una serie di articoli pubblicati sulla Gazzetta di Parma da parte dell'architetto Arturo Carlo Quintavalle, La Gazzetta dei giorni:

16 dicembre 1981, p.6.
24 dicembre 1981, p.6.
5 gennaio 1982, p.9.
14 gennaio 1982, p.7.
19 gennaio 1982, p.6.
21 gennaio 1982, p.7.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

▽ *Torna De Carlo riveduto e corretto*, Gazzetta di Parma, 6 maggio 1982, p.5.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.



CRONACA DELLA CITTA'

Le ventitré tavole del «progetto De Carlo» all'esame di Arturo Carlo Quintavalle

Dalla Pilotta a piazza del Duomo

Analisi priva di consistenza



CRONACA DELLA CITTA'

Le ventitré tavole del «progetto De Carlo» all'esame di Arturo Carlo Quintavalle

Quattro piazze senza un sistema

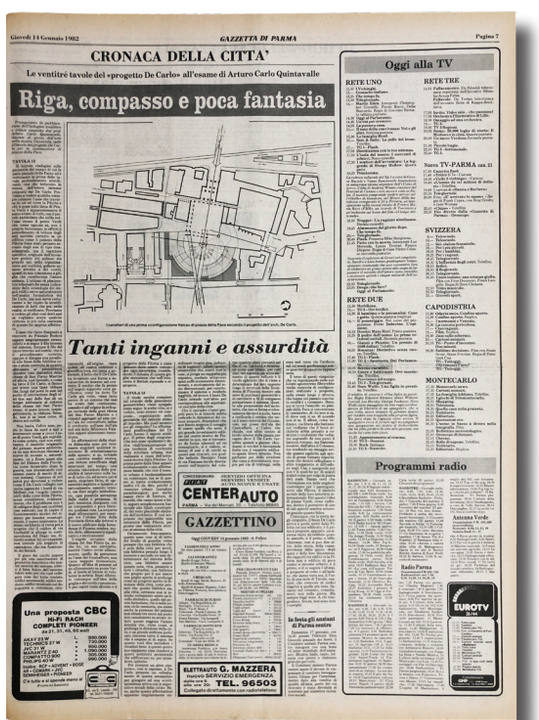
Un intervento criminoso



LE VENTITRE' TAVOLE DEL «PROGETTO DE CARLO» ALL'ESAME DI ARTURO CARLO QUINTAVALLE

Violentata la veduta «dai ponti di Parma»

Non auditorium ma teatro da 5mila posti



CRONACA DELLA CITTA'

Le ventitré tavole del «progetto De Carlo» all'esame di Arturo Carlo Quintavalle

Riga, compasso e poca fantasia

Tanti inganni e assurdità

Oggi alla TV

Programmi radio



CRONACA DELLA CITTA'

Le ventitré tavole del «Progetto De Carlo» all'esame di Arturo Carlo Quintavalle

Rendita parassitaria di 56 miliardi

La più grossa speculazione cittadina



CRONACA DELLA CITTA'

Le 23 tavole del «progetto De Carlo» all'esame di Arturo Carlo Quintavalle

Tanti negozi al posto del Partigiano

Anche una pista per pattinare


CRONACA DELLA CITTA'

GAZZETTA DI PARMA

Una lettera di Argan al Consiglio comunale

Il verde è l'unica soluzione

Giacomo TENCATI

Linea L

IL A&D

Caro Sindaco

CRONACA DELLA

La Giunta propone un solo edificio e il reincarico all'architetto De Carlo

Piazza della Pace: oggi si decide

Il buon fiuto della Mobile ne ha consentito l'identificazione

Traditi dai preziosi in albergo tre giovani rapinatori tunisini

Manifestazione della De per il popolo polacco

«Parma anno zero» da oggi nelle librerie

GENNARI UGO

SAPAK

ORGANIZZAZIONE CIFA

ANTARES

PIAGGIO

CENTRO STECCATA

G. CARDUCCI

09 | 09 | 1982

Giancarlo De Carlo in una lettera al Sindaco Lauro Grossi traccia un quadro del clima politico e culturale intorno al progetto: «l'aggressione (non alla soluzione che avevo presentato, ma alla mia persona) conserva tutto il suo feroce vigore. È bastato che si aprisse uno spiraglio alla possibilità che io continuassi la mia collaborazione per scatenare di nuovo, e con più ferocia di prima, gli attacchi nei miei confronti. [...] Non c'è speranza dunque che il gruppo che sta intorno alla Gazzetta acceda a una posizione più civile, perché è composto da gente che ha "le mani sulla città" e non vuole mollare la presa, preferisce che non si faccia niente piuttosto che confrontarsi con proposizioni più colte e più avanzate».

15 | 09 | 1982

L'istituto di Storia dell'Arte organizza un convegno dove viene riaffermata la soluzione a verde. Il giorno seguente viene pubblicato un articolo sulla Gazzetta di Parma dal titolo "Colpi di piccone sulla giunta. Vivace dibattito ieri sera alla sala "Mulas" dell'Istituto di Storia dell'Arte".

16 | 12 | 1982

Al dibattito si aggiunge infine Giulio Carlo Argan che con una lettera inviata al Consiglio comunale, riproposta sulla Gazzetta di Parma, asserisce: «Prima di scrivere questa lettera ho riflettuto a lungo: mi sono cioè posto i medesimi problemi che da sindaco della città di Roma ho dovuto affrontare appena eletto, quegli stessi che ogni pubblico amministratore si pone davanti ad un territorio, davanti a una città, dunque davanti alla storia.

E mi sono anche domandato se era o no un dovere, per un uomo di cultura, come si suol dire, per un intellettuale, per un comunista, prendere posizione su temi che sono rilevanti non solo per una città, ma per una collettività più ampia, grande quanto il nostro paese. Perché di questo, amministratori e cittadini di Parma si tratta, di temi di respiro molto più ampio di quello che, a prima vista, potrebbe essere ritenuto e che, del resto, hanno già avuto eco precisa sulla stampa, e non solo locale».

Argan prende posizione contro il Progetto De Carlo accusandolo di «[...] essere partito da presupposti che sembrano in totale contraddizione con la storia della città e la sua corretta analisi. [...] Simmetrie che non sono mai esistite e che sono oggi certo improponibili».

Riguardo alla ricostruzione del Palazzo della Prefettura Argan si esprime come segue: «Costruire oggi un simile falso [...] come del resto costruire, come si è pure proposto e progettato un moderno edificio con appiccicata sopra

△ *Una lettera di Argan al Consiglio comunale*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982, p.6.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

◁ Estratto della lettera scritta da Giancarlo De Carlo al Sindaco Lauro Grossi, 9 settembre 1982.

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

▽ *Piazza della Pace: oggi si decide*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982, p.4.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.

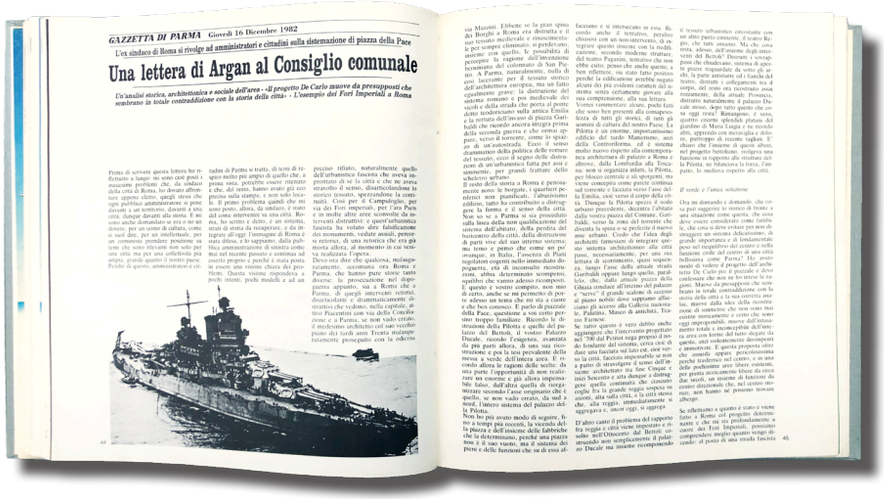
la fronte del Bettoli, cioè una sua bieca imitazione, somiglierebbe troppo alle invenzioni di Cinecittà oppure se si vuole alle mascherate del carnevale veneziano perché anche la sola ipotesi possa essere presa in considerazione [...]. Tutto ciò sarebbe comunque in contrasto con l'intera cultura moderna che domanda, per i centri storici, una capacità di intervento fondata sulla conoscenza, non sulla falsificazione della storia [...]. Resta da prendere una sola strada, la sola che la cultura e la consapevolezza storica dei nostri tempi impongono di imboccare, quella della a messa a verde totale, rigorosamente programmata dallo stesso sistema.

Certo amministratori di Parma, la speculazione edilizia qui non potrà avere spazi, ma credo proprio che sia segno della presenza diversa delle amministrazioni di sinistra il saper respingere senza esitazioni o infingimenti questo genere di interventi, e dunque pensare la città non nell'interesse di pochi, ma in quello di tutti».[12]

Nella stessa data, sulla Gazzetta di Parma compare la notizia che la Giunta propone di realizzare un solo edificio e di affidare un nuovo incarico a Giancarlo De Carlo, per accorciare i tempi e provare a risolvere l'annosa questione legata a Piazzale della Pace dopo i "Guasti" della Seconda guerra mondiale.

Di fatto il progetto proposto può considerarsi bocciato alla luce dei dubbi che la Giunta ha mosso rispetto all'entità volumetrica del progetto De Carlo.[13]

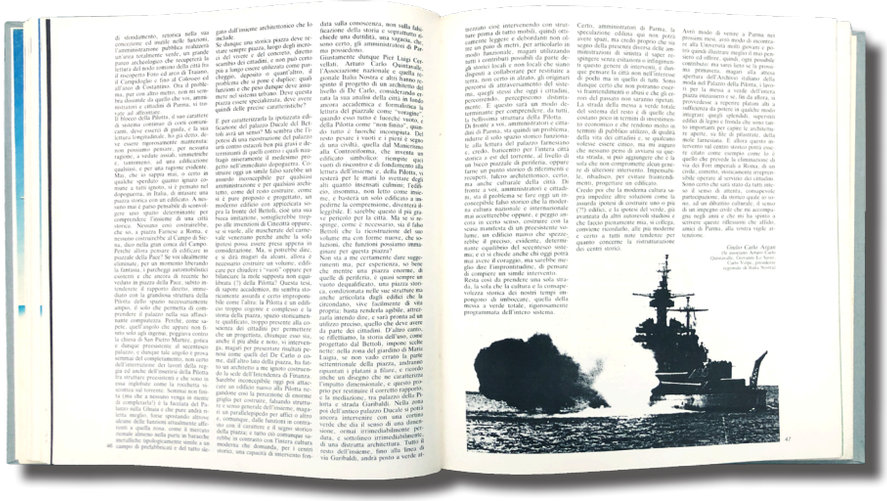
∇ La lettera scritta da Giulio Carlo Argan riportata anche su Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.44-47.


GAZZETTA DI PARMA Giovedì 16 Dicembre 1982

L'ex sindaco di Roma si rivolge ad amministratori e cittadini sulla sistemazione di piazza della Pace

Una lettera di Argan al Consiglio comunale

Un'analisi storica, architettonica e sociale dell'area - «Il progetto De Carlo muove da presupposti che sembrano in totale contraddizione con la storia della città» - L'esempio dei Fori Imperiali a Roma



21 | 12 | 1982

Nonostante il clima teso e le ripetute critiche provenienti da più parti, il Consiglio comunale vota il reincarico a De Carlo che però rinuncia.

07 | 01 | 1983

De Carlo scrive infatti ad alcuni amici come l'architetto e storico Giovanni Klaus Koenig, Giuseppe Samonà e il sociologo Carlo Doglio informandoli che la vicenda parmigiana, definita «grottesca» e «pasticciaccio», si è conclusa. [...] se interessassero altri particolari, ho un intero pacco di ritagli della Gazzetta di Parma pieni di ingiurie nei miei confronti davvero sanguinolente, di giudizi critici esilaranti, di contro proposte fondate sul giardinaggio e puntigliosamente descritte». Prosegue rivelando la propria preoccupazione per il futuro del fare architettura all'interno dei tessuti urbani stratificati: «Ancora una volta resta insoluta la questione di sapere se il nostro tempo abbia o no diritto di lasciare tracce nello sviluppo delle città. La situazione è triste e non si vede bene come si possa continuare a lavorare per cambiarla».

08 | 01 | 1983

L'8 gennaio 1983 De Carlo informa il sindaco Grossi di aver deciso di rinunciare ufficialmente a qualsiasi altro incarico di progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace, ringraziandolo per l'atteggiamento sempre corretto verso il suo operato. Con una lettera inviata al Direttore della Gazzetta De Carlo risponde ad Argan e comunica pubblicamente la sua decisione: «Poiché la Gazzetta di Parma ha concesso ai miei oppositori un'enorme quantità di pagine, sono certo che vorrà pubblicare questo mio scritto integralmente, senza tagli e in una sola puntata».

▽ Da sinistra verso destra:

Lettere di Giancarlo De Carlo a Giovanni Klaus Koenig, Giuseppe Samonà e Carlo Doglio, 7 gennaio 1983.

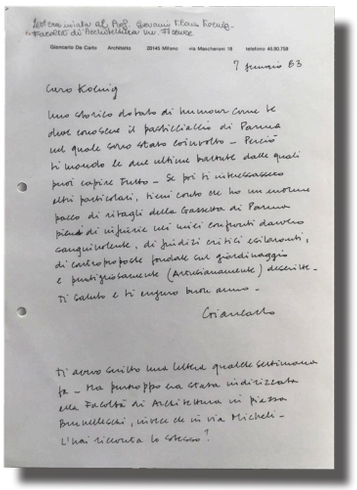
Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

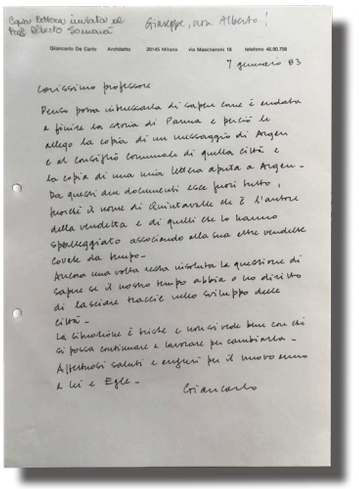
Lettera di Giancarlo De Carlo al sindaco Grossi, 8 gennaio 1983.

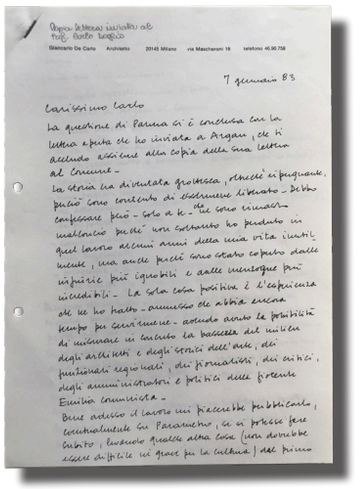
Archivio Storico Comunale di Parma.

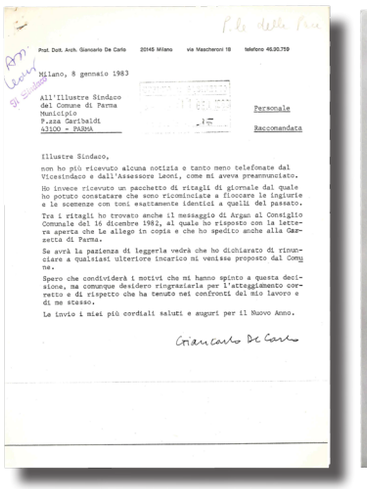
Lettera di Giancarlo De Carlo al Direttore della Gazzetta di Parma, 8 gennaio 1983.

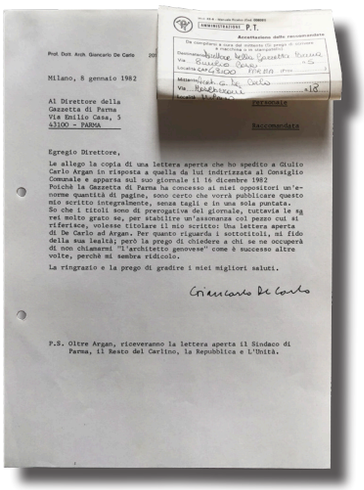
Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.











11 | 01 | 1983

La lettera aperta è pubblicata sulla Gazzetta di Parma in due parti: la prima del 11 gennaio “Piazzale della Pace: De Carlo non accetta. L’annuncio dato dal progettista in una lettera aperta ad Argan”, la seconda del 12 gennaio “Piazza della Pace non è un’isola. La seconda parte della lettera aperta dell’architetto De Carlo ad Argan. È la fine di una guerra”.

De Carlo scrive: «Quando il Sindaco, a nome della Giunta, mi aveva fatto la proposta di sistemare Piazzale della Pace, avevo esitato a lungo: non mi sentivo di dedicare energie a raddrizzare problemi mal posti prima di cercare di risolverli. Ma poi il Sindaco, che era persona intelligente e di buona fede, aveva inteso le mie ragioni e deciso di darmi uno di quei mandati che vengono definiti ampi: avrei potuto affrontare la questione nel modo che mi sembrava più appropriato. Cosicché ho accettato l’incarico e mi sono messo a lavorare.

Continua «Le piazze sono luoghi che esaltano le singolarità del rapporto di corrispondenza che è proprio del contesto al quale appartengono: infatti nei loro invasi lo spazio aperto diventa più articolato, i sistemi edificati più eloquenti. Ma capita anche che le piazze cadano in zone i sovrapposizione di più contesti - dove le maggiori tensioni della città si incontrano - e allora diventano anche catalizzatori di energie che verso di loro convergono da tutta la città e a loro in tutta la città si diffondono. [...] Poiché il Piazzale non è sempre stato vuoto, ma invece si è svuotato progressivamente per accidentali circostanze producendo evidenti incoerenze in tutta la città anche a lunga distanza, la riconversione di quelle incoerenze deve diventare lo spunto per la definizione dei parametri che governano la struttura della nuova piazza».

Sul clima intorno al progetto aggiunge: «Ho avuto subito la sensazione che l’impresa non sarebbe stata facile. [...] Fin dalle prime battute qualcuno mi aveva dichiarato che se non fosse stato ufficialmente cooptato, come pensava fosse suo diritto, il mio progetto sarebbe stato stroncato comunque fosse riuscito. Ma non sono versato ad apprezzare i pericoli dei ricatti. [...] Sapevo di alcune lacune della struttura organizzativa e formale e ci sarei tornato sopra per colmarle attraverso modifiche che avrebbero potuto anche essere di rilievo».

Prosegue: “Piazzale della Pace è la componente più deteriorata di tutte [...] non è una piazza ma un vuoto;



GAZZETTA DI PARMA
Martedì 11 Gennaio 1983

CRONACA DELLA CITTA’

Pagina 7

L’ANNUNCIO DATO DAL PROGETTISTA IN UNA LETTERA APERTA AD ARGAN

Piazza della Pace: De Carlo non accetta

L’architetto afferma che respingerà la proposta di reincarico votata dal Consiglio comunale il 21 dicembre scorso perché le modifiche proposte dalla Giunta sono estranee alla logica del primo progetto – Dura polemica contro i suoi oppositori

L’immensa voragine coperta di macchine

L’architetto Giancarlo De Carlo

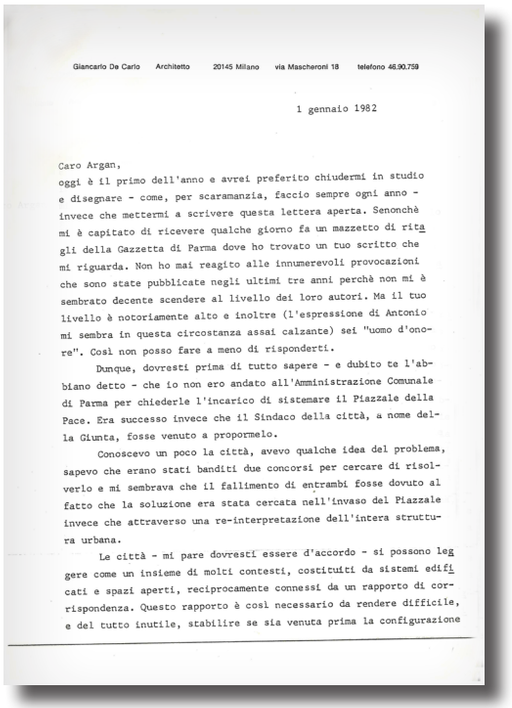
Rina Cagnoli ved. Valli, aveva 72 anni

Stroncata da un malore sul lungomare di Carrara

Arrestato per furto dalla squadra mobile

▷ *Piazza della Pace: De Carlo non accetta*, Gazzetta di Parma, 11 gennaio 1983, p.7.

Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti, Parma.



Giancarlo De Carlo Architetto 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

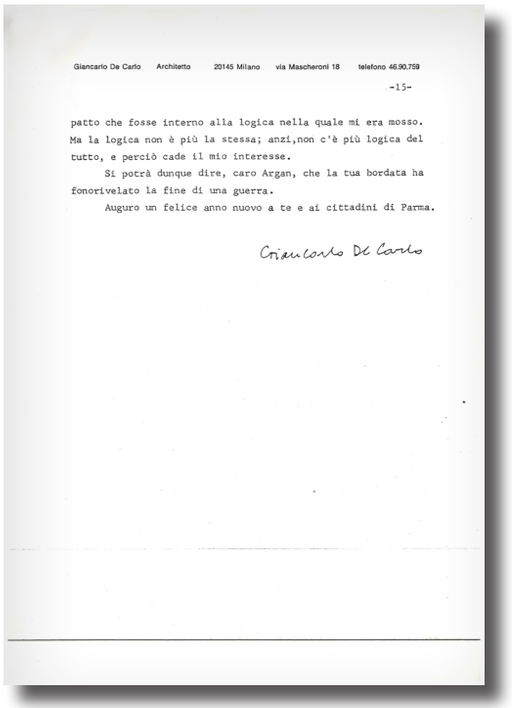
1 gennaio 1982

Caro Argan,
oggi è il primo dell'anno e avrei preferito chiudermi in studio e disegnare - come, per scaramanzia, faccio sempre ogni anno - invece che mettermi a scrivere questa lettera aperta. Senonchè mi è capitato di ricevere qualche giorno fa un mazzetto di ritagli della Gazzetta di Parma dove ho trovato un tuo scritto che mi riguarda. Non ho mai reagito alle innumerevoli provocazioni che sono state pubblicate negli ultimi tre anni perchè non mi è sembrato decente scendere al livello dei loro autori. Ma il tuo livello è notoriamente alto e inoltre (l'espressione di Antonio mi sembra in questa circostanza assai calzante) sei "uomo d'onore". Così non posso fare a meno di risponderti.

Dunque, dovresti prima di tutto sapere - e dubito te l'abbiano detto - che io non ero andato all'Amministrazione Comunale di Parma per chiederle l'incarico di sistemare il Piazzale della Pace. Era successo invece che il Sindaco della città, a nome della Giunta, fosse venuto a propormelo.

Conoscevo un poco la città, avevo qualche idea del problema, sapevo che erano stati banditi due concorsi per cercare di risolverlo e mi sembrava che il fallimento di entrambi fosse dovuto al fatto che la soluzione era stata cercata nell'invaso del Piazzale invece che attraverso una re-interpretazione dell'intera struttura urbana.

Le città - mi pare dovresti essere d'accordo - si possono leggere come un insieme di molti contesti, costituiti da sistemi edificati e spazi aperti, reciprocamente connessi da un rapporto di corrispondenza. Questo rapporto è così necessario da rendere difficile, e del tutto inutile, stabilire se sia venuta prima la configurazione



Giancarlo De Carlo Architetto 20145 Milano via Mascheroni 18 telefono 46.90.759

-15-

patto che fosse interno alla logica nella quale mi era mosso. Ma la logica non è più la stessa; anzi,non c'è più logica del tutto, e perciò cade il mio interesse.

Si potrà dunque dire, caro Argan, che la tua bordata ha fonorivelato la fine di una guerra.

Auguro un felice anno nuovo a te e ai cittadini di Parma.

Giancarlo De Carlo

anzi un'immensa voragine coperta da macchine in sosta [...]. Occorreva restituire al grande vuoto informe una configurazione significante per farlo rientrare nel sistema delle quattro piazze e del parco con un ruolo che fosse commisurato al suo potenziale straordinario, anche se sommerso. [...] mitigare l'estraniamento della Pilotta attraverso l'interposizione di un calcolato spazio di mediazione tra se e i tessuti urbani che la circondano [...] L'emiciclo, senza toccarla, deve saldare la Pilotta con la Piazza del Comune, La Steccata, il Teatro Reggio, il Duomo, San Paolo, la strada Garibaldi, la Ghiaia, il Parco. [...]

Gli storici spesso, quando leggono la formazione di una città, tendono a identificare una sola linea di sviluppo e a ricondurre a quella tutte le altre, come fossero subordinate o accessorie. Le loro spiegazioni finiscono con l'apparire chiare, ma in realtà sono soltanto semplici e, paradossalmente, astoriche: perché le linee di sviluppo di una città sono molteplici, intricate, il più delle volte antagoniste e comunque, nella sostanza, equivalenti. [...] non voglio dire, e non ho mai detto, che la Pilotta non sia un enorme, importantissimo edificio, o che il suo fascino metafisico non sia ammaliante, e tanto meno che non debba essere riconosciuta e preservata e valorizzata come uno degli eventi architettonici più significanti della città di Parma. Voglio sostenere al contrario che bisogna restituirle il ruolo che le compete; e che, tuttavia, considerata la sua mole grandiosa e la severità (quasi alterigia) delle sue fattezze, occorre prima di tutto mitigare l'estraniamento che gliene deriva attraverso l'interposizione di un calcolato spazio di mediazione tra sé e i tessuti urbani che la circondano. Chi ha scambiato per assi di simmetria accademici quei vettori le cui tracce sono servite a stabilire i parametri utilizzati nella ristrutturazione dello spazio, non si è accorto, per cecità accademica, che erano traiettorie di interesse urbano e direttrici di percezione umana.

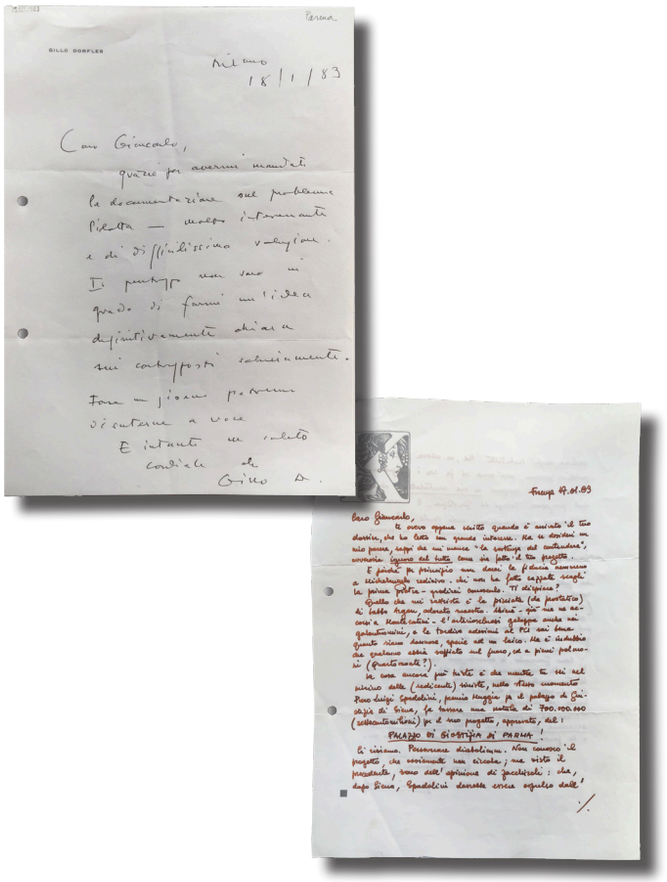
Prendiamo per esempio l'emiciclo verso il quale mi sembra sia rivolto l'apice del tuo sdegno.

La definizione di questo emiciclo era dunque difficile e io ero ben cosciente di quanto lavoro sarebbe ancora occorso per arrivare al risultato che cercavo. Sapevo di alcune lacune della sua struttura organizzativa e formale e ci sarei tornato sopra per colmarle attraverso modifiche che avrebbero potuto anche essere di rilievo. Altre modifiche avrebbero potuto venire dalla messa a punto più precisa

◁ Prima e ultima pagina delle 15 che costituiscono la lettera scritta da Giancarlo De Carlo a Giulio Carlo Argan, 1 gennaio 1983.

Archivio Storico Comunale di Parma.

delle destinazioni proposte e delle loro esigenze reali, se sul mio lavoro si fosse aperta una discussione civile.
Una discussione civile non c'è stata e invece si è scatenata la più incivile delle aggressioni. Mi sono trovato nel bel mezzo di una vendetta personale che aveva scelto con cura le sue alleanze raschiando il fondo della vanità e dei bovarysmi provinciali, delle false coscienze e delle frustrazioni nazionali. [...] I politici della sinistra sono stati i primi a spaventarsi, al punto di prendere subito le distanze dal progetto; preoccupati non certo del destino urbanistico di Parma, ma dei voti che si potevano guadagnare o perdere [...]. A parte il sindaco, che si è conservato lucido, gli altri hanno cominciato a svagare come se di quanto veniva proposto non avessero mai saputo niente.
Rivolgendosi direttamente ad Argan scrive: «[...] ci sono tre punti in quel tuo scritto che mi lasciano perplesso.
Il primo è l'aggettivo "penoso" col quale qualifichi il mio progetto, che non si addice a quel critico rigoroso, ma assai cortese, che sei sempre stato. Il secondo è l'esagitazione pubblicitaria con la quale annunci l'apertura di un archivio della moda, che non corrisponde al tuo stile personale riservato ed elegante. Il terzo è il modo in cui ricordi di essere comunista, forzando una frase dove non calza affatto, come un richiamo all'ordine che non combina per niente con la tua tradizione di libertà e tolleranza. Questi tre punti, insieme a altre percettibili smagliature linguistiche, potrebbero far nascere il sospetto che il tuo scritto sia stato steso partendo da qualche più prolissa velina preparata da altri. Ma tu sei "uomo d'onore" e questo non puoi averlo fatto»
De Carlo conclude: «Avevo detto fin da principio che ero disposto a discutere tutto e introdurre nelle mie proposte qualsiasi cambiamento, a patto che fosse interno alla logica nella quale mi ero mosso. Ma la logica non è più la stessa; anzi non c'è più logica del tutto e perciò cade il mio interesse. Quell'incarico se mi verrà proposto non lo accetterò. Si potrà dunque dire, caro Argan, che la tua bordata ha fonorivelato la fine di una guerra.
Auguro un felice anno nuovo a te e ai cittadini di Parma».[14]
Una volta appresa la notizia molte figure dell'ambiente culturale italiano contattano De Carlo, tra queste Gillo Dorfles e Giovanni Klaus Koenig, che scrive deplorando il comportamento di Argan con le seguenti parole: «quello che mi rattrista è la pisciata (da prostatico) di babbo Argan,



△ Lettera di Gillo Dorfles a Giancarlo De Carlo, 18 gennaio 1983.

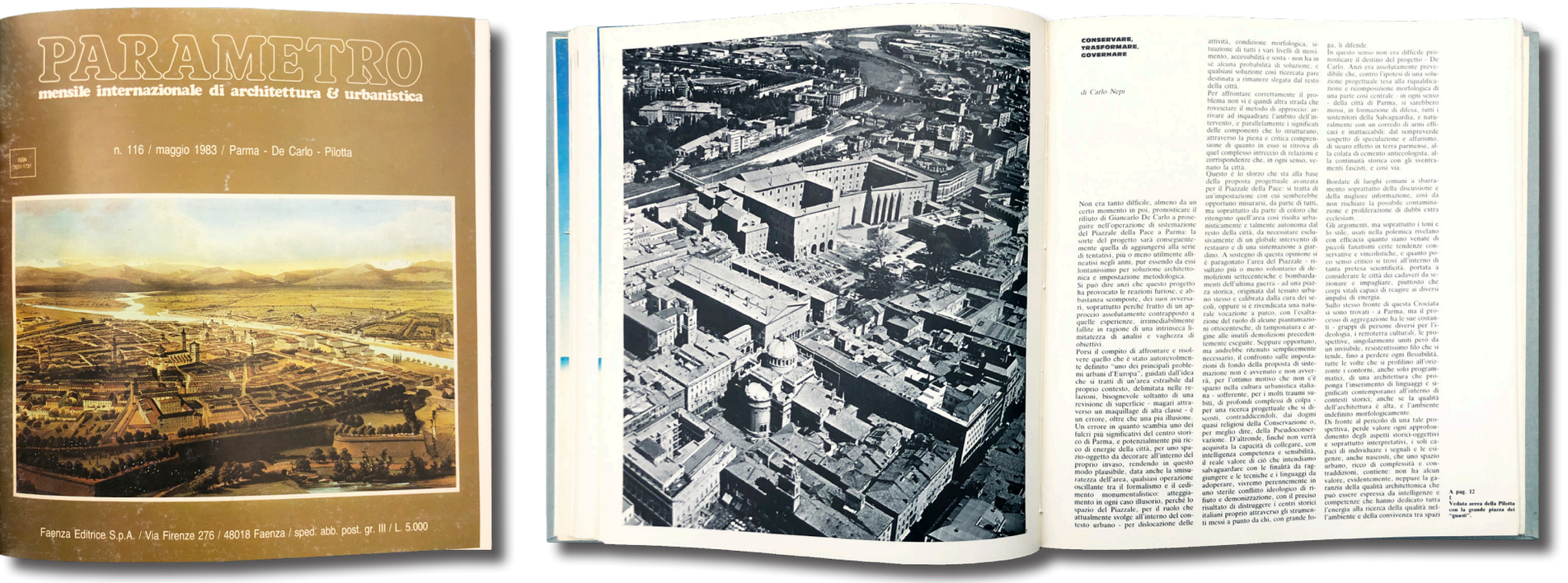
▽ Lettera di Giovanni Klaus Koenig a Giancarlo De Carlo, 17 gennaio 1983.

17 | 01 | 1983

Archivio Progetti IUAV. Fondo G. De Carlo.

adorato maestro. [...] l'arteriosclerosi galoppa anche nei galantuomini, e le tardive adesioni al PCI sai bene quanto siano dannose, specie ad un laico.
Ma è indubbio che qualcuno abbia soffiato sul fuoco, ed a pieni polmoni (Quartomonte?)».
Le vicende e il progetto di Giancarlo De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma trovano successivamente spazio nel numero 116 di Parametro del maggio 1983 con i testi di Carlo Doglio[15], Carlo Nepi[16] e Stefano Tommasini[17].
Il primo, "Il caso pilota della Pilotta", fa luce sul clima polemico nato intorno alla proposta: «ma di che cosa è emblematico il caso Pilotta a Parma? Dico subito che, a mio parere, è traslucido segno tanto della crisi dell'urbanistica nel contesto burocratico-amministrativo / e non c'è più un contesto politico? Direi proprio che non c'è più / quanto del deterioramento della educazione nel territorio culturale.
I materiali direi che ci sono tutti: e quelli grafici (architettonico urbanistici) e quelli grafologici (lettere da critici d'arte o di società) con l'assenza per vero di quelli giornalistici, ma

▽ La copertina e l'interno di Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983.
Il progetto è descritto in Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, pp.13-39.



son state pubblicate tali oscenità, tra quotidiani locali e bolognesi, che una rivista seria come Parametro non ci si può abbassare. L'indicazione di Giancarlo De Carlo è per una urbanità (il contrasto con la maleducazione degli altercatori è chiara) che si correla pienamente con la ruralità della pianura e il volgere dei colli verso le cime dell'appennino, il luogo della gente. Ma la gente non c'era, ai dibattiti, o io non l'ho veduta, e invece fiumi di esperti e di parole invece di modi di esistere».

Il secondo "Conservare, trasformare, governare", affronta la questione della costruzione di nuove architetture nei centri storici italiani: «porsi il compito di affrontare e risolvere quello che è stato autorevolmente definito uno dei principali problemi urbani d'Europa, guidati dall'idea che si tratti di un'area estraibile dal proprio contesto, delimitata nelle relazioni, bisognevole soltanto di una revisione superficiale – magari attraverso un maquillage di classe – è un errore, oltre che una pia illusione.

Un errore in quanto si scambia uno dei fulcri più significativi del centro storico di Parma, e potenzialmente più ricco di energie della città, per uno spazio oggetto da decorare all'interno del proprio invaso, rendendo in questo modo plausibile, data anche la smisuratezza dell'area, qualsiasi operazione oscillante tra il formalismo e il cedimento monumentalistico».

Il terzo "Il Piazzale della Pace e il Palazzo della Pilotta a Parma. Storia della zona e cronaca dei tentativi di sistemazione", ripercorre le vicende storiche dell'area lasciando un messaggio per il futuro: «Oggi la piazza della Pilotta versa in uno stato di alto degrado totale; parcheggi, il traffico automobilistico, baracche che spargono odore di fritto, la trascuratezza in cui è relegato il monumento a Verdi, l'incuria generale, danno sensazione che la piazza sia stata privata della sua peculiarità urbana. Versa in tale stato di abbandono a causa dei bombardamenti anglo-americani e del piccone parmigiano poi. Perché lasciare che questa bruttura svilisca la città ed umili la nobile ed austera bellezza della Pilotta? Piazzale della pace quindi non ha ancora pace e continua ad essere più che mai Piazzale dei guasti. Si avrà in futuro una soluzione? Tutti lo desiderano: "speso ultima dea" (la speranza non viene mai meno, riferito alla Dea speranza che resta tra gli uomini a consolarli quando tutti gli altri Dei abbandonano la terra per l'Olimpo».


Mario Botta **Edifici pubblici per la piazza della Pilotta, Parma**

«Il progetto è sbagliato»

Burrasca su piazzale della Pace. La DC propone modifiche

Rivolta anti-cilindro

Maggioranza in crisi: Lanfranco e Ghidini contro

Stocchi: «Sono tranquillo»

Si moltiplicano i pronunciamenti contro il progetto del ticinese Botta

Piazza della Pace, no al cilindro

«Botta cancella la Pilotta»

Un gruppo di uomini di cultura firma un appello per piazzale della Pace

Ci sono Benevolo e Cervellati, gli ecologi Parisi e Moroni, il pittore Gaibazzi

Tutto da rifare


L'accusa del progettista De Carlo, premio Wolf Belle Arti a Gerusalemme

"Ormai l'architettura è in mano ai mercanti"

Un uomo difficile per i partiti. "Spero -confessa nell'intervista a ItaliaOggi- di continuare ad essere un professionista scomodo". Una polemica senza fine a Parma

di MARIA BALLIANA

Coraggioso e solitario

"Le motivazioni per cui siamo chiamati ad operare sono a volte truffaldine"

Paolo Finzi, Manuela 23 marzo 1988

L'eredità attuale

Il 18 luglio 1986 il Consiglio comunale conferisce ufficialmente un nuovo incarico a Mario Botta, sottoponendo l'intervento di sistemazione di Piazzale della Pace ad alcuni vincoli che limitano l'esito in un unico volume all'interno di una sistemazione del verde.

Il 5 dicembre 1986 Botta presenta una prima soluzione, consistente nell'edificazione di un cilindro come auditorium, che viene approvata dalla maggioranza con la richiesta di alcune specifiche, come la riduzione dell'altezza complessiva del volume.

Il 20 marzo 1987, la nuova versione modificata secondo le richieste viene presentata in Consiglio comunale e approvata in data 10 luglio 1987. Lo stesso giorno 16 intellettuali sottoscrivono un documento in cui si prende posizione contro la soluzione adottata e il contemporaneo intervento del Ministero per i Beni Culturali e Artistici blocca di fatto il progetto.[18]

Il 22 marzo 1988, De Carlo torna a parlare della vicenda in questi termini: «Il mio lavoro è sempre stato il disegno architettonico e urbanistico. Ogni edificio che faccio lo penso sempre come una parte della città, mentre quando progetto aree urbane non posso che considerarle come insieme di edifici».

Continua: «Il processo dell'organizzazione dello spazio, che io considero quasi sacro da molto tempo è ridotto a un puro fatto mercantile, si cerca solo di fare soldi sul territorio. Gli architetti di qualità devono stare attenti anche alle motivazioni per cui vengono chiamati ad operare. Motivazioni a volte poco chiare e a volte truffaldine. Oltre alla legittimità delle intenzioni del lavoro affidatomi, per me è importante capire il significato del luogo, che dipende dalla fisicità del luogo stesso ma anche dalla cultura della gente. L'architettura è come un viaggio che non procede mai in linea retta da un punto ad un altro, ma viene sempre con un moto di "va e vieni", che permette di raccogliere tutti i feedback. L'architettura non è mai finita e cambia e si esalta con l'uso che la gente ne fa. La mia ambizione è proprio questa: fare un'architettura che si arricchisca col tempo».

Più nello specifico sull'episodio di Parma afferma: «La Pilotta era ed è un edificio militare rimasto alieno alla città, prospiciente ad una squallida piazza per lo più adibita a parcheggio. La mia idea era di umanizzarla e riassorbirla nella città, creando giardini, riportando al suo posto il monumento a Verdi, rimettendo in funzione il teatro della Pilotta. Presentai un'ipotesi su cui si doveva discutere: si scatenò il finimondo. Alla fine mi ritirai. L'episodio mi amareggiò molto per gli attacchi che quotidianamente mi venivano lanciati dalla Gazzetta di Parma (che mi dava addirittura del killer) e per la latitanza della cultura architettonica che si mantenne ai margini del dibattito».[19]

Tra l'autunno del 1991 e l'aprile 1992 la nuova Giunta presieduta dal sindaco Mara Colla, succeduta al defunto Lauro Grossi, riprende i contatti con Botta affidandogli, il 12 maggio 1992, un nuovo incarico volto a raggiungere una sistemazione a verde dell'area che si configura come quella definitiva e attuale ad eccezione di un recente sistemazione ad opera dello studio EFA.

△ Botta Mario, veduta a volo d'uccello della proposta progettuale, 1987.

◁ Alcuni ritagli di giornale che testimoniano la polemica suscitata dal progetto Botta:

Il progetto è sbagliato, Carlino, 30 giugno 1987.

Rivolta anti-cilindro, Carlino, 9 luglio 1987.

Botta cancella la Pilotta, Carlino, 10 luglio 1987.

Piazza della Pace, no al cilindro, l'Unità, 10 luglio 1987.

▽ *Ormai l'architettura è in mano ai mercanti*, Italia Oggi, 22 marzo 1988.

Archivio Storico Comunale di Parma.

[1] Affò Ireneo, *Storia della città di Parma*, Stamperia Carmignani, Parma, 1792; Banzola Vincenzo (a cura di), *Parma. La città storica*, Cassa di Risparmio di Parma, Artegrafica Silva, Parma, 1978; Quintavalle Carlo Arturo, *La Pilotta: segno di una città*, in "Casabella" n°454, 1980, pp.12-23; Marchesi Gustavo, Storia di Parma, Newton Compton, Parma, 1994; Azzoni Gianluca, *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, Collana periodica "Documenti", n°24, Grafiche Step, Parma, 1995; Schianchi Lucia Fornari, Il *Palazzo della Pilotta a Parma. Dai servizi della corte alle moderne istituzioni culturali*, Franco Maria Ricci, Milano, 1996; Gonizzi Giancarlo (a cura di), *I luoghi della storia. Atlante topografico parmigiano*, PPS, Parma, 2002; Storchi Stefano, Il pendolo della storia. Parma e il Piazzale della Pace, Ancsa Documenti, n°2, E. Lui Tipografia, Reggio Emilia, 2017.

[2] «Hanno giustiziato anche Verdi», titolava il "Candido" nel n° 50 del 1950 e, sotto il titolo Giovannino Guareschi scriveva: «A Parma il monumento a Giuseppe Verdi fu demolito nel maggio del 1945. Per approfondimenti si veda Zilocchi Barbara, *Parma, il monumento a Giuseppe Verdi: ideazione, costruzione e demolizione*, Grafiche Step, Parma, 2014.

[3] *Piazzale della Pace: sul Palazzo Ducale i circoli culturali criticano De Carlo. Iniziato ieri il confronto sul progetto sistemazione*, Gazzetta di Parma, 31 gennaio 1981, p.4.

[4] *Piazza della Pace: la ricerca storica è corretta, le conclusioni incoerenti. Il progetto di sistemazione esaminato da ingegneri e architetti*, Gazzetta di Parma, 1 febbraio 1981, p.4.

[5] Ma Piazzale della Pace è proprio da riempire?, Gazzetta di Parma, 3 febbraio 1981, p.4.

[6] *Il Centro Provinciale Studi Urbanistici degli Ingegneri sulle proposte di De Carlo per Piazza della Pace*, Gazzetta di Parma, 12 aprile 1981, p.4.

[7] *Salviamo l'immagine di Parma. Italia Nostra contesta il progetto De Carlo su Piazzale della Pace*, Gazzetta di Parma, 6 luglio 1981, p.5.

[8] *Quintavalle: Hanno dimenticato la storia di un'area verde da oltre duecento anni*, Gazzetta di Parma, 1 novembre 1981, p.4.

[9] *Progetto De Carlo: e adesso c'è chi vuole segarlo. Quintavalle: sbagliata anche l'analisi storica*, Gazzetta di Parma, 5 novembre 1981, p.4.

[10] *Dalla Pilotta a Piazza Duomo. Analisi priva di consistenza*, 16 dicembre 1981, p.6; *Quattro piazze senza un sistema. Un intervento criminoso*, 24 dicembre 1981, p.6; *Violentata la veduta «dai ponti di Parma». Non auditorium ma teatro da 5 mila posti*, 5 gennaio 1982, p.9; *Riga, compasso e poca fantasia. Tanti inganni e assurdità*, 14 gennaio 1982, p.7; *Rendita parassitaria di 56 miliardi. La più grossa speculazione cittadina*, 19 gennaio 1982, p.6; T*anti negozi al posto del partigiano. Anche una pista per pattinare*, 21 gennaio 1982, p.7, Gazzetta di Parma.

[11] *Torna De Carlo riveduto e corretto*, Gazzetta di Parma, 6 maggio 1982, p.5.

[12] *Una lettera di Argan al Consiglio comunale*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982, p.6.

[13] *Piazza della Pace: oggi si decide*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982, p.4.

[14] *Piazza della Pace: De Carlo non accetta*, Gazzetta di Parma, 11 gennaio 1983, p.7.

[15] Doglio Carlo, *Il caso pilota della Pilotta*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.10-12.

[16] Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.13-39.

[17] Tommasini Stefano, *Il Piazzale della Pace e il Palazzo della Pilotta a Parma. Storia della zona e cronaca dei tentativi di sistemazione*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.52-57.

[18] Per una ricostruzione delle vicende si possono consultare: *Il progetto è sbagliato*, Il Resto del Carlino, 30 giugno 1987; *Rivolta anti-cilindro*, Carlino, 9 luglio 1987; *Botta cancella la Pilotta*, Il Resto del Carlino, 10 luglio 1987; *Piazza della Pace, no al cilindro*, l'Unità, 10 luglio 1987.

[19] *Ormai l'architettura è in mano ai mercanti*, Italia Oggi, 22 marzo 1988.

Cronologia delle vicende di Piazzale della Pace



Visconti

1254 Costruzione della Chiesa di San Pietro Martire



1310 Edificazione della Rocchetta



Farnese

Ottavio Farnese

1561 Costruzione del Palazzo del Giardino





Jacopo Barozzi da Vignola

1580 Costruzione del Palazzo Ducale

1583 Costruzione del Corridore tra la Rocchetta e il Palazzo Ducale

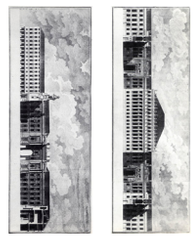


Ranuccio I Farnese

1628 Inaugurazione del Teatro Farnese



Giovan Battista Aleotti



Borbone e Guillaume Du Tillot



1766|1771 Progettazione del nuovo Palazzo Reale
Demolizioni di parte dei fabbricati sull'attuale Strada Garibaldi

Ennemonde Petitot

Napoleone Bonaparte

1813 Demolizione della chiesa di San Pietro Martire



Maria Luigia d'Asburgo



1821 Inizio della costruzione del Teatro Regio



Nicolò Bettoli

1833 Sistemazione di "Piazza dei Guasti"
Rifacimento della facciata del Palazzo Ducale
Realizzazione del Giardino di Corte e piantumazione di platani

Unità d'Italia





1869|1871 Costruzione del Teatro Politeama Reinach

Pancrazio Soncini

1944 Bombardamenti della Seconda guerra mondiale





1951 Ricollocazione dell'ara centrale del Monumento a Verdi

1956 Ricostruzione di parti della Pilotta e del Teatro Farnese
Inaugurazione del Monumento al Partigiano



1958 Progettazione del Palazzo della Prefettura “come era e dove era”

Franco Carpanelli



1964|1965 Concorso a inviti per la ricostruzione del Teatro Paganini

Paolo Portoghesi, Aldo Rossi
Roberto Gabetti e Aimaro Isola
Vittorio Gandolfi, Luigi Pellegrin
Luigi Caccia Dominioni
Carlo Aymonino



1973|1974 Concorso di idee per la sistemazione a verde

Motto, Abraracourcix, Bella ciao, PR 14, Transfert, Lestroarmonico
Popularis Hortus, Amarcord, Due, Kubla Khan, Il Terzo Uguale



1975 Progetto a verde dell’Istituto di Storia dell’Arte di Parma

Arturo Carlo Quintavalle
Guido Canali

1979 **Affidamento dell’incarico di sistemazione a Giancarlo De Carlo**

Aldo Cremonini



Giancarlo De Carlo

Lauro Grossi

21.02.**79** L’Amministrazione comunale si rivolge a Giancarlo De Carlo
03.02.**80** Conferenza di presentazione dei lavori su Piazzale della Pace
16.12.80 **Giancarlo De Carlo introduce per la prima volta in Consiglio comunale il progetto**
31.01.**81** Esposizione del progetto alle associazioni culturali
01.02.81 Esposizione del progetto ad architetti e ingegneri
03.02.81 Esposizione del progetto ai consiglieri di circoscrizione
05.02.81 Esposizione del progetto alle associazioni partigiane
16.06.81 Presentazione della versione definitiva del progetto in Consiglio comunale
16.06.81 Costituzione di una Commissione Paritetica Culturale
03.10.81 **Inaugurazione mostra sul progetto in Palazzetto Eucherio Sanvitale**
22.10.81 Inaugurazione contro-mostra nella chiesa di San Tiburzio
30.10.81 Pierluigi Cervellati, già assessore all’urbanistica Emilia-Romagna, boccia il progetto
01.11.81 La Gazzetta di Parma pubblica un intervento critico di Arturo Carlo Quintavalle
06.11.81 Dibattito pubblico di discussione sul progetto organizzato in Palatina
11.11.81 Disaccordo dell’“A.N.P.P.I.A. per lo spostamento del Monumento al Partigiano
16.12.81 Disamina di Quintavalle “Dalla Pilotta a Piazza Duomo. Analisi priva di consistenza“
24.12.81 Disamina di Quintavalle “Quattro piazze senza un sistema. Un intervento criminoso“
05.01.**82** Disamina di Quintavalle “Violentata la veduta dai ponti di Parma“
14.01.82 Disamina di Quintavalle “Riga, compasso e poca fantasia“
19.01.82 Disamina di Quintavalle “Rendita parassitaria di 56 miliardi“
24.01.82 Disamina di Quintavalle “Tanti negozi al posto del partigiano“
24.04.82 **Revisione del progetto da parte della Giunta e di Giancarlo De Carlo**
09.07.82 Definizione delle linee di orientamento da parte dell’Amministrazione comunale
23.07.82 Intervento del Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale Vincenzo Scotti
15.09.82 Convegno dell’istituto di Storia dell’Arte per riaffermare la sistemazione a verde
16.12.82 **Lettera di Giulio Carlo Argan al Consiglio comunale**
21.12.82 Reincarico a Giancarlo De Carlo da parte del Consiglio Comunale
08.01.**83** **Rinuncia all’incarico da parte di Giancarlo De Carlo**
11.01.83 Lettera aperta di De Carlo a Giulio Carlo Argan



1983 **Rinuncia di De Carlo all’incarico di redigere un secondo progetto**

1987 Prima proposta di Mario Botta



Mario Botta

22.03.**88** De Carlo torna a parlare della vicenda asserendo che “Ormai l’architettura è in mano ai mercanti

Mara Colla

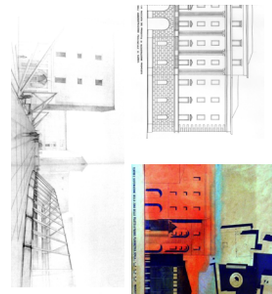
2001 Sistemazione a verde di Mario Botta

Stefano Lavagetto

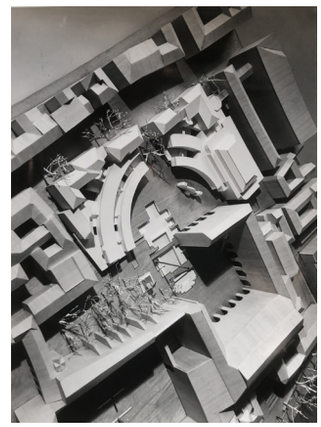
2019 Intervento di riqualificazione urbana

EFA STUDIO DI ARCHITETTURA

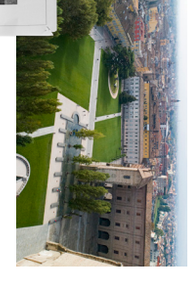
Studio EFA











STRUMENTI
Apparati e schede

18 casi studio di applicazione della metodologia del Progetto Urbano Strategico

Parma



Lo scenario per Parma, immaginato attraverso la metodologia del *Progetto Urbano Strategico*, si compone di tre elementi per una integrazione delle varie parti di città: l'alveo del torrente, i vuoti compresi tra i parchi della prima periferia, l'anello viabilistico della circonvallazione.
Il progetto immagina infatti un parco fluviale per l'alveo del torrente rendendo praticabili i suoi argini per favorire la fruizione quotidiana delle persone.
A questa prima componente paesaggistica si integra quella dei luoghi attraverso un sistema protetto di connessione tra i parchi urbani oggi separati tra loro.
Per raggiungere quest'obiettivo il progetto di *Parma Città Futura* ridisegna la fascia compresa tra centro storico e periferia, dove sorgevano le fortificazioni farnesiane, oggi sostituite dai viali di circonvallazione, per realizzare un parco lineare delle mura e immaginare la valorizzazione del patrimonio storico.
Alla scala urbana la proposta architettonica di un'idea di città verde, accessibile e accogliente parte dalla razionalizzazione e dalla messa a norma della viabilità esistente, che oggi occupa in maniera poco efficiente gran parte del sedime libero. L'intervento potrà risolvere una serie di questioni collegate: mettere a norma le strade, porre in sicurezza gli attraversamenti e rendere più fluidi i transiti senza ridurre le corsie. Questa operazione consente anche di connettere attraverso percorsi protetti e piazze attraversanti il nucleo centrale con i parchi urbani che lo circondano e, attraverso di loro, incentivare la mobilità lenta da tutti i quartieri attraverso gli spazi e il verde pubblico ricollegati tra loro secondo un disegno unitario, alternativo alla viabilità attuale.
Nel riordino dell'infrastruttura che vede lo spostamento dei viali interni a fianco di quelli esterni che restano nella loro posizione attuale, viene ricavata una fascia verde in prossimità del limite della città storica.
Mettendo a sistema il Giardino Ducale e il doppio filare di platani del viale settecentesco del Petitot sarà possibile allora completare un anello verde continuo intervenendo sui viali Vittoria e dei Mille nell'Oltretorrente, sui viali Fratti e Mentana tra la stazione e Barriera Repubblica e da qui al Tardini sui viali San Michele e Pier Maria Rossi.
Lo spazio ricavato da questa operazione diventa una nuova fascia sul limite della città storica che mette in valore la memoria delle fortificazioni demolite riscoprendone la parte basamentale rimasta, riconnette pedonalmente una serie di edifici storici come le Porte, le Barriere e il caffè settecentesco del Petitot e facilita gli accessi all'alveo del torrente.
Questo sistema di luoghi, attraversato dai collegamenti ciclo-pedonali, si configura come un nuovo assetto di fruizione degli spazi della città, immaginato come insieme di nuovi spazi pubblici capace di creare nuove occasioni di socialità e condivisione.

Per approfondimenti si vedano:

Costi Dario, *Parma Città Futura. Volume I. Il progetto urbano strategico per una idea di città,* Collana Strumenti, n°5, MUP Editore, Parma, 2016.

Costi Dario, Magri Francesca, Mambriani Carlo (a cura di), *Parma città d'oro. Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, Collana Bianco, LetteraVentidue, Siracusa, 2021

Piacenza



Per approfondimenti si veda il progetto di ricerca:

Piacenza Città Futura. Un sistema continuo e protetto di luoghi per la mobilità ciclo-pedonale e del distanziamento sociale.

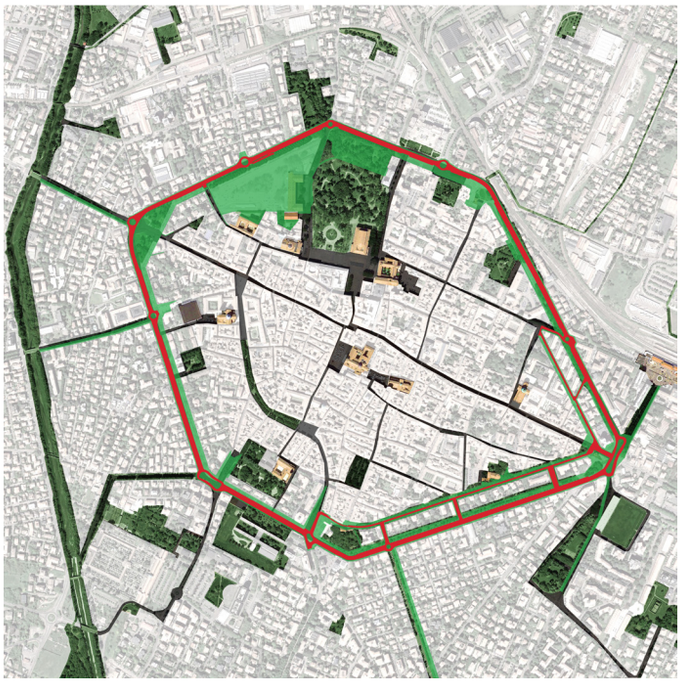
Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

La proposta di *Progetto Urbano Strategico* per Piacenza lavora sugli ambiti di connessione tra le aree verdi esistenti e potenziali della città e del territorio proponendo una serie di interventi a diverse scale. Alla scala territoriale il progetto propone un ampliamento della strategia di mobilità dolce per riconnettere, attraverso percorsi protetti, il centro storico e la città con il sistema ambientale del fiume Po e i percorsi ciclo-pedonali di importanza sovracomunale a nord del centro urbano. Allo stesso modo, nella periferia sud, il *PUS* ha lo scopo di ricomporre il sistema dei parchi, dall'asse della via Emilia fino al fiume Po, attraverso una rete di collegamenti verdi ricavati negli spazi interstiziali del tessuto urbano, nelle aree residuali lungo le infrastrutture viarie e a fianco dei canali. Alla scala urbana invece, il progetto ha come finalità il completamento del parco lineare delle mura farnesiane, dove oggi sorgono i viali di circonvallazione, immaginando al contempo la valorizzazione del patrimonio storico. A questo scopo il progetto propone una razionalizzazione della viabilità nei quadranti nord-est e sud ovest, alla quale potrà essere affiancata una linea tramviaria leggera continua intorno alla città, per lasciare spazio ad una fascia verde in prossimità del centro urbano che possa riconnettere le due porzioni, già esistenti, del giardino delle mura storiche. Questa proposta trova applicazione in due aree principali. La prima, il quadrante sud-ovest, parte da via Campagna e si estende sino a via Giordani. In questo tratto il *PUS* immagina un efficientamento della viabilità esistente e una riorganizzazione delle zone di sosta e di accesso alla città. In prossimità del parcheggio di Piazzale Torino potrà infatti essere ricavato un nuovo parcheggio scambiatore multipiano ipogeo a servizio dell'ospedale. Inoltre, tra la basilica di Santa Maria della Campagna e porta Borghetto il progetto immagina di recuperare gli orti farnesiani per completare la passeggiata in quota del giardino delle mura. Più a sud, il *PUS* ipotizza il recupero delle fortificazioni della Cittadella e il riuso degli edifici militari per definire un nuovo sistema museale diffuso che trova nella ricostruzione dei cammini in quota e nel recupero delle bassure un percorso che mette in relazione gli spazi recuperati per scopi sociali ed espositivi. La seconda area, il quadrante nord-est, si estende da viale Risorgimento alla via Emilia. Lungo questa fascia il *PUS* prevede la riorganizzazione dei parcheggi per l'accesso al centro storico e per la sosta in prossimità della stazione ferroviaria, lasciando un lembo verde per la creazione di uno spazio pubblico destinato ai servizi di mobilità lenta e alle attività terziarie. Questi interventi, oltre ad un riordino della viabilità esistente e dei parcheggi, potranno connettere, attraverso percorsi protetti, il centro storico con la periferia e incentivare la mobilità lenta attraverso il nuovo parco lineare che avvolge i 6 chilometri del tracciato murario, completato secondo un disegno unitario dedicato a pedoni e biciclette.

Reggio Emilia



Lo scenario per Reggio Emilia, immaginato attraverso la metodologia del *Progetto Urbano Strategico*, è costituito da due livelli di intervento che hanno l'obiettivo di mettere in relazione le varie parti di città.
Il primo livello, alla scala territoriale, immagina una nuova mobilità dolce attraverso il verde pubblico e l'attivazione del verde potenziale. La nuova infrastruttura ambientale che il progetto immagina ha i suoi rami principali nella ciclovia Matildica lungo il torrente Crostolo e negli itinerari che collegano a Correggio, Reggiolo e Scandiano. In questo modo, un patrimonio di oltre 70 aree verdi accessibili e potenziali potrà essere messo a disposizione degli abitanti che avranno la possibilità di spostarsi, a piedi o in bicicletta, in modo sicuro e gradevole lungo percorsi separati rispetto alla mobilità carrabile, dalla periferia alla città e viceversa, secondo uno stile di vita sano e sostenibile. Il secondo livello, alla scala urbana, parte dal ridisegno del sedime stradale esistente dei viali di circonvallazione, che oggi occupano in maniera poco efficiente la porzione di territorio tra centro storico e periferia.
Il *masterplan*, partendo dal quadrante nord-ovest, ipotizza un intervento di rigenerazione urbana che vede il mantenimento delle due corsie esistenti per senso di marcia, la creazione di nuovi spazi di sosta inseriti nel verde e un ridisegno dei percorsi pedonali e degli spazi pubblici. Proseguendo verso sud su viale Timavo, il progetto immagina di trasformare il controviale esistente in una zona ad accesso limitato con velocità non superiore ai 30 chilometri orari. Un parco lineare affiancato da una fascia di parcheggi in linea alberati collegano porta Santo Stefano con il bastione di Piazza Armando Diaz. Una serie di collegamenti protetti e piazze traversanti potranno poi collegare il centro storico all'alveo del torrente Crostolo restituendo alla città alcune fasce di verde in modo da mettere a sistema il nucleo urbano centrale con i parchi che lo circondano e, attraverso di loro, incentivare la mobilità lenta da tutti i quartieri.
Il progetto della nuova viabilità vede coinvolti anche viale dei Mille e il controviale alberato Monte Grappa. Qui, la sistemazione del controviale interno prevede il ridisegno del sedime stradale a favore di una viabilità ad un unico senso di marcia e non superiore ai 30 chilometri orari, parcheggi a servizio del centro storico e due percorsi immersi nel verde ambo i lati. L'intervento sull'incrocio di Piazza del Tricolore semplifica la fruibilità del ring nell'incrocio con la via Emilia, facilitando i flussi verso lo stadio e verso la stazione ferroviaria. Contestualmente apre l'opportunità alla creazione di una piazza su porta San Pietro che potrà diventare un grande mercato aperto verso il centro storico. L'anello ciclo-pedonale dei viali è completato dal parco lineare su viale San Michele che permette di ricollegare alla città i densi quartieri popolari in prossimità del parco Santa Maria, di porta Santa Croce e lungo viale Isonzo, dove i Giardini dei Padri Cappuccini potranno essere aperti alla città e messi in valore.

Per approfondimenti si veda il progetto di ricerca:

Reggio Emilia Città Futura. Un sistema continuo e protetto di luoghi per la mobilità ciclo-pedonale e del distanziamento sociale.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

Modena



Per approfondimenti si veda il progetto di ricerca:

Modena Città Futura. Un sistema continuo e protetto di luoghi per la mobilità ciclo-pedonale e del distanziamento sociale.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

La proposta di *Progetto Urbano Strategico* per Modena immagina di integrare e mettere a sistema, attraverso una rete di mobilità dolce, il patrimonio verde esistente composto da quasi 30 parchi, i vuoti urbani e le aree residuali attivabili. Alla scala territoriale quest'operazione permette di ricollegare, tramite percorsi protetti attraverso il verde, la periferia con il centro storico, i quartieri e i luoghi a vocazione culturale con il sistema della mobilità dolce territoriale caratterizzato dalla presenza di due ciclovie di importanza sovracomunale: quella del fiume Secchia e quella del fiume Panaro. Alla scala urbana invece, il *PUS* parte da una risistemazione dei viali di circonvallazione come importante occasione per collegare le aree di verde pubblico che si trovano all'interno del tessuto consolidato. Con lo spostamento della viabilità di circonvallazione verso l'esterno, sarà possibile infatti creare intorno al centro storico un anello costituito da spazi verdi ciclo-pedonali che possano ricollegare il verde esistente e formare un parco lineare continuo di spazi pubblici di qualità dove ricomporre le condizioni di socialità per i cittadini e per le comunità.
Il *masterplan*, nel quadrante nord-ovest, immagina un risezionamento di viale Monte Kosika, mantenendo le due corsie per senso di marcia e consentendo la creazione di una fascia di verde pubblico affiancata da un percorso ciclo-pedonale dedicato alla mobilità dolce. Il percorso prosegue lungo via Berengario, che rimane invariata, fino ad affiancare viale Vittorio Veneto. Qui il sedime stradale viene ridotto e riservato ai residenti del centro città così da permettere la creazione di una fascia di parcheggi alberati, spazi verdi e un percorso separato per pedoni e biciclette. La mobilità veicolare viene infatti spostata nel controviale Tassoni che si sviluppa attraverso due corsie per ogni senso di marcia. Più a est, la scelta strategica di spostare il traffico veicolare dal viale interno al controviale permette di ridisegnare una fascia lineare di spazi pubblici verdi, consentendo al contempo, grazie ad una serie di piani inclinati, la riscoperta delle antiche mura e del bastione. Il progetto ha infatti previsto la trasformazione di viale delle Rimembranze e del suo prolungamento verso nord, viale Martiri della Libertà, da un asse a tre corsie di traffico a un tracciato ad accesso regolamentato e a traffico limitato, ad una sola corsia, consentendo la continuità tra il centro storico e il parco perimetrale delle mura. Una piazza alberata all'altezza del fronte nord del teatro Storchi completa questa porzione del parco lineare che prosegue, con le stesse logiche di separazione dei flussi anche nella porzione nord-est. Su viale Virginia Reiter viene infatti spostata la viabilità veicolare a doppia corsia per senso di marcia, mentre il controviale Caduti in Guerra, ridotto a singola corsia a senso unico con dotazione di parcheggi per l'accesso al centro storico, viene affiancato da un percorso ciclo-pedonale separato da una fascia di verde pubblico.

Sorbolo



La metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è stata applicata per la prefigurazione di una strategia di rigenerazione per Sorbolo, piccolo insediamento di 10.000 abitanti a pochi chilometri da Parma, sulla base di un'idea di città che potesse servire gli abitanti con un nuovo sistema urbano di spazi e di edifici. La città dei coretti stili di vita proposta dall'Amministrazione Comunale diviene l'orizzonte generale per ridisegnare l'insediamento intorno ad un circuito di relazioni urbane per pedoni e ciclisti.
La costruzione di un Campus scolastico all'interno delle aree degli impianti sportivi del paese, garantita dal finanziamento ottenuto tramite il bando Scuole Innovative, costituisce così l'occasione per iniziare a delineare un'idea di città dei corretti stili di vita. Proprio il Campus scolastico e sportivo in costruzione e la valorizzazione delle strutture esistenti che vede la presenza del nuovo campo sintetico (Centro nazionale della F.I.G.C.), sono i primi tasselli di un assetto urbano dotato di spazi nei quali promuovere un nuovo modo di abitare la città.
Alla scala urbana, il *PUS* individua sei aree (stazione, sede municipale, casa Anzolla, ex scuola secondaria, palasport e piscina) di intervento per attuare la rigenerazione urbana attraverso l'architettura. Alle sei aree, individuate dal progetto attraverso un *masterplan*, corrispondono sei architetture che danno vita ad un sistema di relazioni urbane lungo un percorso caratterizzato da connessioni protette tra le parti di città e da una serie di nuove polarità che presidiano i percorsi ciclo-pedonali favorendo l'utilizzo di un nuovo sistema di mobilità lenta.
I nuclei di questo percorso sono "architetture delle relazioni", veri e propri nodi, sintesi tra attraversamenti e soste che rivestono un'importanza strategica sia dal punto di vista della posizione all'interno del nuovo assetto urbano, sia dal punto di vista delle destinazioni d'uso da insediare. Ogni nodo prende forma dal percorso su cui si attesta e diviene una tappa di un sistema di luoghi con funzioni pensate per i bisogni della città dei corretti stili di vita. Ogni soluzione prevede, per la propria attuazione, il coinvolgimento di soggetti privati per garantire la sostenibilità economica di interventi finalizzati a produrre economia urbana e al contempo, garantire vantaggi pubblici. Il *PUS* recepisce l'azione di spostamento delle scuole primaria e secondaria dalle due sedi attuali all'area sportiva e immagina di completare questa riorganizzazione integrandola alla città, ripensando e mettendo a sistema una serie di ambiti tra la piazza del Comune e il nuovo Campus che prefigurano un sistema di nuove relazioni urbane. Dentro questo contesto il nodo della stazione ferroviaria assume una valenza fondamentale nello scenario rigenerativo perché consente di immaginare un insediamento permeabile e accessibile in tutte le sue parti che risolve i problemi della viabilità mentre pensa a ricucire una città per le persone.

Per approfondimenti si vedano:

Costi Dario, *Sorbolo Edu City. Il Progetto Urbano Strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita.* Collana Strumenti, n°8 MUP Editore, Parma, 2018.

Costi Dario, Ortolan Emanuele, *Sorbolo Edu City. I lavori in corso del primo Progetto Urbano Strategico partecipato*, in "Quarry and Construction", n°2, PEI, Parma, 2019.

Mezzani



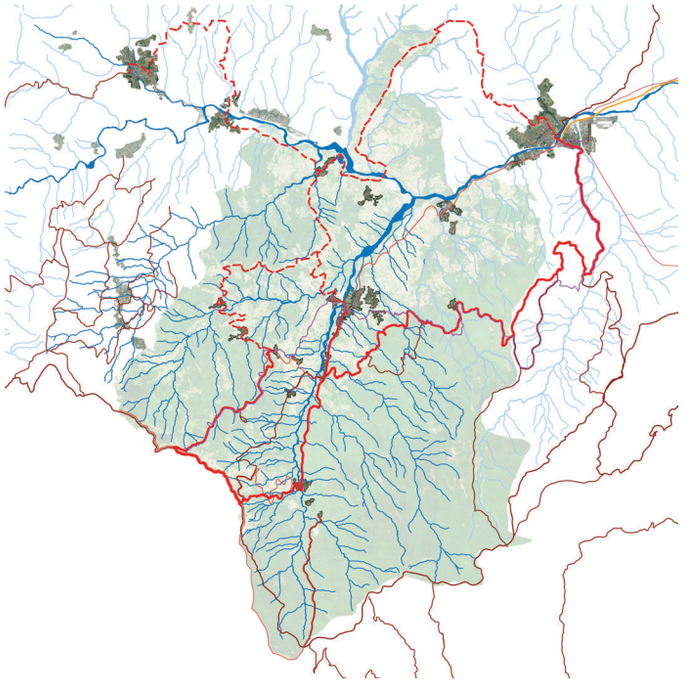
Per approfondimenti si vedano:

Costi Dario, *Lungo l'argine maestro. Il Progetto Urbano Strategico per I paesaggi della golena del Po a Mezzani*, Collana Strumenti, n°9, MUP Editore, Parma, 2018.

Costi Dario, Ortolan Emanuele, *Mezzani: paesaggi e progetti lungo l'argine maestro. Il Progetto Urbano Strategico condiviso per esplorare gli scenari di sviluppo e valorizzazione turistica della golena del Po attraverso l'architettura*, in "Quarry and Construction", n°3, PEI, Parma, 2019.

La metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è stata applicata per il Comune di Mezzani, piccolo raggruppamento di frazioni rivierasche disposte lungo il tratto mediano del fiume Po.
Il *Progetto Urbano Strategico* è stato utilizzato come strumento per esplorare alcuni scenari che potessero valorizzare i diversi paesaggi del fiume Po, renderli ospitali e accessibili, immaginarli parte di un sistema rivierasco facilmente collegato con le infrastrutture e capace di attrarre turismo da tutta Europa.
Alla scala territoriale la proposta mette a regime le potenzialità del territorio di Mezzani e individua una serie di luoghi da ripensare attraverso l'architettura all'interno di un assetto che individua due sistemi: la linea d'acqua e la linea di terra. Questi territori sono infatti scanditi da un rapporto tra terra e acqua che trova il suo apice fisico e concettuale nell'argine maestro, linea artificiale che mantiene la quota di sicurezza e agisce da riferimento infrastrutturale e insediativo oltre che da guida per l'assetto del territorio.
Proprio lungo la strada che costeggia l'argine maestro, l'abitato di Mezzani è disseminato in una serie di frazioni disposte in sequenza: Mezzano Rondani, Mezzano Superiore, Casale di Mezzani e Mezzano Inferiore. Il quadro ambientale è completato dalle vaste aree coltivate con la piantata di pioppi e dalla riserva naturale Parma Morta, che segnano in maniera chiara i caratteri di questi luoghi.
La prima non è solo una cultura agricola peculiare della golena, ma anche elemento identitario del paesaggio con i suoi fusti longilinei, le alte fronde e la sua piantumazione scandita da una geometria a maglia regolare.
La seconda è un singolare sistema verde cresciuto spontaneamente nel corso interrotto del torrente Parma.
Le frazioni lungo la strada e i paesaggi golenali sono i luoghi di una riflessione progettuale per il *PUS* di Mezzani dove i sistemi di terra e acqua presentano una serie di occasioni strategiche rilevanti.
Sei ambiti, tre per il sistema di terra e tre per il sistema d'acqua, possono nel loro insieme promuovere l'idea di città dei paesaggi della golena del Po, volta alla valorizzazione turistica del contesto e a riorganizzare al meglio l'offerta di servizi pubblici. Per il sistema d'acqua gli ambiti sono quello esposto alla corrente lungo il Po poco dopo la foce del Parma, quello tranquillo negli Specchi d'acqua delle ex cave di terra oggi allagate, quello nei pressi della confluenza tra Parmetta e fiume Enza. In tutti i casi, le colonne di sospensione o di galleggiamento dialogano a distanza.
In parallelo vengono elaborate una serie di proposte anche per il sistema di terra, costituito da tre ambiti disposti lungo la strada delle frazioni principali: le strutture parrocchiali, il palazzo del Vescovo e le ex scuole a Mezzano superiore, l'area sportiva del Municipio a Casale di Mezzani e il complesso scolastico a Mezzano inferiore.

Albareto

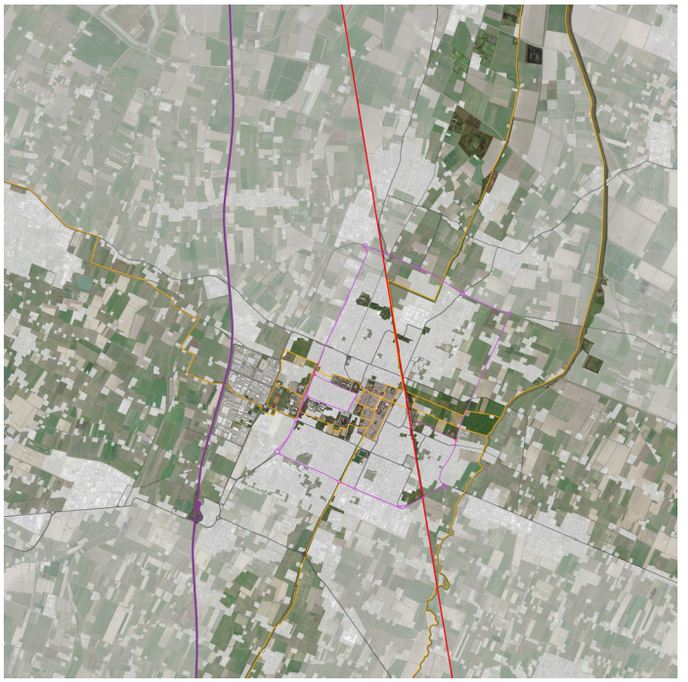


Seguendo la metodologia del *Progetto Urbano Strategico* sono state sviluppate una serie di azioni in un percorso collettivo di progressivo affinamento della proposta per Albareto, piccolo comune montano, che potessero esplorare le potenzialità per un rilancio dell'Alta Valle del fiume Taro.
Gli esiti sono di due tipi. Da un lato una indagine meta-progettuale sul paesaggio con il contributo di fotografie d'autore che si combinano a una proposta di integrazione agli itinerari escursionistici esistenti con nuovi percorsi pensati per suggerire un passaggio dal territorio di Albareto ai turisti in transito sui crinali appenninici o in vacanza in questo versante degli Appennini. Dall'altro una strategia urbana di rigenerazione della frazione di Albareto e del suo territorio si applica su due aree: quella centrale, nel paese e quella di Pieve di Campi, piccola frazione all'interno del Comune.
Nel primo caso sono state ripensate le strutture esistenti in un sistema di architetture coordinate dall'obiettivo di migliorare l'offerta turistica e di stimolare le occasioni di visita.
Sono stati infatti immaginati una serie di interventi collegati: ridisegnare l'Albergo "Berzolla" valorizzando il rapporto con il paesaggio; rilanciare la struttura del cosiddetto Palafungo in maniera polifunzionale con spazi per esposizioni, per la ristorazione e la ricreazione, gli uffici IGP e un belvedere sul paesaggio; realizzare un centro culturale per eventi e spettacoli al chiuso e all'aperto e un centro di servizi turistici a completamento della Casa dell'Alpino collegata al nuovo affaccio sul torrente; insediare un campeggio nel parcheggio situato appena oltre il ponte sul limite del bosco che raggiunge il corso d'acqua.
Nel secondo caso la località baricentrica all'intera Alta Val Taro di Pieve di Campi vede una occasione di grande valenza territoriale. Alcuni edifici incompleti e lasciati vuoti da un fallimento potrebbero ospitare un polo di offerta ricettiva e di ristorazione riorganizzato attorno ad una scuola di cucina di livello internazionale che ALMA si è detta interessata ad utilizzare.
L'insieme di questi interventi definisce uno scenario strategico condiviso e praticabile che potrà cogliere una serie di obiettivi collegati: il potenziamento tematico dell'offerta turistica, la valorizzazione dell'eccellenza gastronomica del contesto, l'affinamento della formazione professionale nella ristorazione, la crescita dell'offerta di lavoro, un contributo al mantenimento della popolazione in montagna.
L'insieme di questi interventi definisce uno scenario strategico condiviso e praticabile che potrà cogliere una serie di obiettivi collegati: il potenziamento tematico dell'offerta turistica, la valorizzazione dell'eccellenza gastronomica del contesto, l'affinamento della formazione professionale nella ristorazione, la crescita dell'offerta di lavoro, un contributo al mantenimento della popolazione in montagna.

Per approfondimenti si veda:

Costi Dario, *Albareto Urban Act. Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro,* Collana Strumenti n°10, MUP Editore, Parma, 2020.

Carpi



Nel quadro territoriale modenese, la città di Carpi, collocata a nord del capoluogo, si inserisce in un contesto infrastrutturale caratterizzato dalla presenza dell'autostrada del Brennero a ovest e dalla linea ferroviaria Modena-Verona a est. Proprio la ferrovia, che attraversa il centro abitato, segna un importante limite di attraversamento e relazioni mancate tra il centro della città, i quartieri sorti in seguito alla recente espansione urbana e il sistema ambientale e turistico della Ciclovia del Sole.
Oltre ad immaginare un itinerario lungo il canale dei Mulini, alternativo a quello del Secchia, che valorizzi la memoria storica del nucleo urbano e la vocazione naturalistica del territorio, la metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è stata applicata per uno riordino delle aree ferroviarie della città articolato su tre livelli: infrastrutturale, ciclo-pedonale e ambientale. Il progetto ragiona sulle potenzialità che la ferrovia può dare alla città. Oltre al raddoppio della linea con un servizio tram-treno per le Terre d'Argine si potranno recuperare quegli spazi tra binari e centro storico che sono stati abbandonati, trasformando il problema del limite ferroviario in una occasione di dialogo tra città e territorio. La ferrovia potrà allora essere immaginata come cerniera e non come cesura, come collegamento e non barriera, tra il vicino centro storico e le zone a est dei binari attraverso due azioni: la chiusura del passaggio a livello a favore di un nuovo sottopasso carrabile in via Roosevelt e il prolungamento di quello pedonale dentro la stazione.
La prima azione potrà risolvere un tangibile problema urbano ricongiungendo il quartiere Cibeno al centro e regolarizzare la forte concentrazione di traffico.
La seconda immagina di ricollegare la città alla campagna attraverso il nodo della stazione e diventa il primo passaggio di un sistema di mobilità dolce che possa ricucire le aree recuperate lungo il limite ferroviario con i parchi urbani, incentivando la mobilità lenta attraverso gli spazi e il verde pubblico ricollegati tra loro secondo un disegno unitario. Proprio nell'Oltreferrovia, in prossimità dell'area in cui si estenderà il parco Lama prende forma un sistema di luoghi con funzioni legate ai bisogni della città: l'ex Dogana e gli edifici rurali adiacenti potranno essere recuperati come centro servizi, mentre per l'ex Consorzio si potranno immaginare funzioni legate al Polo Tecnologico che sorgerà lungo via Corbolani. Dall'altra parte, l'area dell'ex Cantina potrà ospitare funzioni residenziali e direzionali oltre ad un parcheggio sotterraneo, mentre per l'area più a nord il *PUS* prevede funzioni a vocazione pubblica.
Questo sistema immagina di connettere i parchi con piste ciclo-pedonali che non siano adiacenti a carreggiate, ma che possano seguire la fitta rete di canali ancora presenti e attraverso le aree pedonali del centro storico ricollegare la fascia del parco Lama a est con l'anello verde tra il parco dei Cappuccini, l'area degli impianti sportivi e il parco delle Rimembranze a ovest.

Per approfondimenti si veda:

Costi Dario, *Oltreferrovia. Il Progetto Urbano Strategico di ricucitura del sistema dei luoghi tra la città di Carpi e la campagna lungo una nuova infrastruttura verde per la mobilità lenta*, Collana Strumenti n°12, MUP Editore, Parma, 2023 (in corso di pubbl).

Formigine



Nel quadro territoriale modenese, la città di Formigine si colloca lungo strada Giardini, tra il capoluogo e i centri pedemontani di Sassuolo, Fiorano e Maranello.
Il centro abitato è attraversato dal ramo ferroviario Modena-Sassuolo che il *Progetto Urbano Strategico* immagina di riconvertire in un sistema tramviario capillare per una mobilità collettiva. In questo contesto, gli scenari immaginati dal PUS provano a ricucire il sistema degli spazi pubblici e dei parchi urbani di Formigine e delle frazioni attraverso il paesaggio che le collega per promuovere una idea di città verde, accessibile e accogliente oltre a una mobilità sostenibile per uno stile di vita sano.
Il territorio è caratterizzato infatti da numerosi luoghi verdi "interrotti", non collegati. L'idea è quella di connettere i parchi e la città con le frazioni (Casinalbo, Corlo, Magreta) per mezzo di piste ciclo-pedonali che non siano adiacenti alle carreggiate, ma possano invece seguire i canali storici ancora presenti, in modo da collegare anche le campagne. A Casinalbo si potrà immaginare una sistemazione degli spazi pubblici tra la chiesa dell'Assunta e l'area dell'ex salumificio Maletti, a Magreta il verde pubblico lungo il ramo del Secchia potrà essere sistemato e dotato di un'area per le feste, mentre tra Corlo e Formigine un sistema di luoghi con funzioni legate ai bisogni della città potrà disegnare un asse ciclo-pedonale attraverso gli spazi pubblici che colleghi l'area dello sport al Campus scolastico. Alla scala urbana, il *PUS* individua tre aree (Parco lineare dello Sport, Circolo del Tennis, Campus scolastico) di intervento per la rigenerazione urbana lungo una sequenza di luoghi e spazi pubblici. Partendo da ovest, il parco di via Cherubini nella frazione di Corlo, potrà essere ricucito alla città tramite un ponte ciclo-pedonale come prosecuzione del sistema verde della campagna tra il parco agricolo e l'area sportiva. Sul percorso ciclo-pedonale a fianco del sistema ambientale, lungo il sedime storico del Canale di Formigine, si potranno attestare gli ampliamenti delle strutture sportive esistenti che completano il Parco lineare dello Sport e il Circolo del tennis. Proseguendo verso il centro, il PUS immagina una sequenza di interventi per la razionalizzazione della viabilità a cui corrispondono cinque luoghi (il Parco delle Tre Fontane, il Castello, i sagrati della chiesa della Madonna del Ponte e della chiesa della Santissima Annunciata, la piazza del mercato) che danno vita ad un sistema di relazioni urbane lungo un percorso caratterizzato da connessioni protette tra le parti di città e da una serie di nuove polarità che presidiano i percorsi ciclo-pedonali favorendo l'utilizzo di un nuovo sistema di mobilità lenta. A est, al termine di quest'asse orizzontale di mobilità dolce, lo spostamento del traffico veicolare all'esterno dell'area delle scuole, potrà consentire la realizzazione di un nuovo edificio di servizi con sale civiche e un coperto per eventi all'aperto.

Per approfondimenti si veda la ricerca:

Il cuore verde del distretto ceramico.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Giorgia Carpi,
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020-22.

Esiti in corso di pubblicazione sulla Collana Bianco per LetteraVentidue, Siracusa, 2023.

Sassuolo



Per approfondimenti si veda la ricerca:

Il cuore verde del distretto ceramico.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Giorgia Carpi,
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020-22.

Esiti in corso di pubblicazione sulla Collana Bianco per LetteraVentidue, Siracusa, 2023.

La metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è stata applicata per la prefigurazione di una strategia di rigenerazione per Sassuolo, centro urbano che conta circa 40.000 abitanti, sulla base di un nuovo sistema di parchi, spazi pubblici ed edifici che possano rendere piacevole e sicuro attraversare il centro abitato.
Nel quadro territoriale modenese, la città di Sassuolo si colloca lungo la fascia pedemontana, tra il fiume Secchia e Fiorano, ed è collegata al capoluogo dalla diramazione della tangenziale di Modena. Il quadro infrastrutturale è completato dalla presenza di tre assi viari paralleli allo sviluppo degli insediamenti urbani precollinari: la strada Pedemontana, la strada Circondariale e l'antica via Claudia. Il centro abitato è anche attraversato da due rami ferroviari separati e incidenti sul limite nord della città: la linea Modena-Sassuolo che il *Progetto Urbano Strategico* immagina di riconvertire in un sistema tramviario capillare per una mobilità collettiva e la linea Reggio Emilia-Sassuolo.
In questo contesto, gli scenari immaginati dal *PUS* provano a ricucire il sistema degli spazi pubblici, delle piazze urbane e degli spazi verdi di Sassuolo per promuovere una idea di città verde, accessibile e accogliente oltre a una mobilità sostenibile per uno stile di vita sano.
Alla scala territoriale il *Progetto Urbano Strategico* assume questo contesto per immaginare una strategia di mobilità dolce che possa riconnettere città, campagna e collina attraverso le trame del paesaggio. Lo fa attraverso gli itinerari già esistenti della Ciclovia del Secchia e i nuovi percorsi ipotizzabili a fianco dei corsi d'acqua che costituiscono la fitta rete di canali irrigui che si dirama verso Modena. Il giardino del Palazzo Ducale e la sua proiezione verso il paesaggio montuoso apre infine una relazione con il sistema storico-paesaggistico precollinare costituito dalle Salse e dal Castello di Montegibbio, dalle Terme di Salvarola e dal Monastero Carmelitano.
Alla scala urbana, l'occasione di sistemazione viabilistica e funzionale dell'area delle due stazioni ferroviarie, come nuova posta di accesso nord della città, rappresenta il punto di partenza per ricucire, all'interno del centro urbano, una serie di luoghi a vocazione collettiva disposti lungo l'antica Via Claudia e oggi interrotti nella loro continuità spaziale.
La messa a sistema delle piazze del centro storico, delle dotazioni e pertinenze del Palazzo Ducale, dello stadio Enzo Ricci e dei sistemi scolastici e parrocchiali unita al recupero di una vasta porzione dell'area ex Cisa-Cerdisa sul limite est di Sassuolo potrà costituire la spina dorsale di una rete per la viabilità dolce distribuita all'interno della città consolidata, collegabile con la prima periferia e con la campagna, capace di promuovere e facilitare gli spostamenti all'interno del distretto ceramico a piedi e in bicicletta.

Maranello



Seguendo la metodologia del *Progetto Urbano Strategico* sono state sviluppate una serie di azioni in un percorso collettivo di progressivo affinamento della proposta per Maranello, cittadina di circa 20.000 abitanti. Nel quadro territoriale, la città di Maranello si colloca nella fascia pedemontana modenese, tra Fiorano e il torrente Tiepido, sull'incrocio di tre strade storiche: la strada Giardini, la via Claudia e la via Vignola. Il quadro infrastrutturale è completato dalla strada Pedemontana e dalla strada Circondariale che si sviluppano parallelamente lungo gli insediamenti precollinari e dalla strada statale dell'Abetone che collega il Brennero alla Toscana. Il *PUS* è stato chiamato a risolvere alcune problematiche legate al grande afflusso giornaliero di dipendenti che affluiscono negli stabilimenti Ferrari e allo stesso tempo esplorare le potenzialità collegate alla presenza del marchio della Scuderia per espandere l'interesse per la città e per il territorio. Il PUS è stato utilizzato infatti come strumento per esplorare alcuni scenari che potessero valorizzare i diversi luoghi del centro urbano servendosi del potenziale attrattivo del marchio Ferrari e della sua storia ben radicata in questo territorio, immaginarli parte di un sistema facilmente collegato con le infrastrutture e capace di richiamare turismo anche nel centro storico della città. Una delle principali criticità che riguardano Maranello è infatti rappresentata dai circa 500.000 turisti e appassionati di automobilismo che durante l'anno giungono in città per esplorare le origini e la storia della Ferrari, limitandosi però a visitare soltanto il Museo. L'ampliamento degli spazi espositivi, garantito dai progetti di espansione del marchio, porterà i visitatori annui a circa 1 milione e potrà così costituire l'occasione per iniziare a delineare un sistema di spazi pubblici, immerso tra i luoghi a tema Ferrari, non più incentrato su di un'unica centralità, ma diffuso in tutto il centro urbano. Il nuovo Museo, dotato di un nuovo parcheggio fuori dal centro abitato e immaginato raggiungibile dalla strada Circondariale e dalla strada Pedemontana, potrà essere il fulcro di una nuova rete di percorsi in sede protetta e spazi pubblici che si snodano nel tessuto urbano consolidato. Lungo l'asse di strada Giardini si potranno così ricollegare il circuito prove di Fiorano, l'edificio della Gestione Sportiva, l'ingresso storico dello stabilimento Ferrari, il ristorante storico "Cavallino", l'istituto superiore Alfredo Ferrari, la casa-studio di Enzo Ferrari, la Ferrari Factory fino alla Galleria del Vento. Attraverso il parco della storia, opportunamente recuperato, sarà possibile invece immaginare nuove relazioni con il centro storico dove trovano collocazione una serie di centralità di rilievo oggi poco frequentate o scarsamente collegate: l'Auditorium Enzo Ferrari, la biblioteca Mabic, il sistema parrocchiale e Piazza Libertà. Da qui, spostandosi verso est e attraversando il Parco Due, immaginato con una dotazione di intrattenimenti destinati ai più piccoli, sarà possibile raggiungere il sistema scolastico di via Boito, il nuovo Parco dello Sport e gli itinerari presenti a lato del torrente Tiepido.

Per approfondimenti si veda la ricerca:

Il cuore verde del distretto ceramico.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Giorgia Carpi,
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020-22.

Esiti in corso di pubblicazione sulla Collana Bianco per LetteraVentidue, Siracusa, 2023.

Fiorano





Per approfondimenti si veda la ricerca:

Il cuore verde del distretto ceramico.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Giorgia Carpi, Andrea Fanfoni, Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020-22.

Esiti in corso di pubblicazione sulla Collana Bianco per LetteraVentidue, Siracusa, 2023.

La metodologia del *Progetto Urbano Strategico* è stata applicata per la prefigurazione di una strategia di rigenerazione per Fiorano Modenese, piccolo insediamento di poco più di 15.000 abitanti a pochi chilometri da Modena, sulla base di un'idea di città che potesse servire gli abitanti con un nuovo sistema urbano di spazi e di edifici pubblici. Nel quadro territoriale modenese, la città di Fiorano si colloca nella fascia pedemontana, a sud di Formigine e in posizione baricentrica tra Sassuolo e Maranello. A livello infrastrutturale il centro urbano è attraversato dalla storica via Claudia, mentre più a nord, la strada Circondariale e la strada Pedemontana supportano il traffico pesante di passaggio. Una piccolo scalo ferroviario, collocato fuori dal centro abitato sulla linea Modena-Sassuolo, rappresenta infine un avamposto per i collegamenti su ferro verso il capoluogo. Alla scala territoriale la proposta mette a regime le potenzialità del territorio e individua una serie di luoghi da ripensare attraverso l'architettura all'interno di un assetto distribuito sui due nuclei urbani di Fiorano e Spezzano e sull'area naturalistica di Nirano. Gli scenari immaginati dal PUS provano infatti a ricucire tra loro gli spazi pubblici e i parchi urbani del centro di Fiorano, immaginando allo stesso tempo di promuovere nuovi collegamenti ciclo-pedonali attraverso il paesaggio, con il sistema scolastico e sportivo lungo il canale Fossa e con il Castello e alcuni luoghi a vocazione culturale di Spezzano. Questo scenario di mobilità lenta sostenibile che potrà essere promosso, attraverso la razionalizzazione della viabilità lungo via Claudia e grazie all'attivazione di nuovi percorsi di mobilità dolce lungo il canale Fossa permetterà di raggiungere la Riserva Naturale delle Salse di Nirano. Alla scala urbana il *PUS* a Fiorano immagina di ricucire l'importante dotazione di aree verdi tra la strada Circondariale e l'antica via Claudia tramite una ricollocazione dei parcheggi e la razionalizzazione della viabilità lungo via Santa Caterina da Siena e via Macchiavelli. Il nuovo parco urbano, immaginato come centralità per ospitare eventi e funzioni collettive potrà essere direttamente collegato alle scuole, alla biblioteca e a Piazza Ciro Menotti che potrà nuovamente ospitare le funzioni mercatali durante la settimana. Da qui, un sistema di portualità e ospitalità per turisti e pellegrini potranno favorire la fruizione alla collina del Santuario della Beata Vergine del Castello. A Spezzano invece alcuni interventi puntuali e la costruzione dei nuovi poli dell'infanzia e primaria potranno completare il sistema scolastico e sportivo e riconnetterlo alla parrocchia. Un disegno del paesaggio accompagnato dal recupero di alcuni spazi della Casa di Ciro Menotti potranno valorizzare l'antico borgo del Castello di Spezzano, mentre alcune piccole operazioni di addizione potranno valorizzare e ampliare la dotazione funzionale e museale di Cà Rossa e Cà Tassi all'interno della Riserva Naturale delle Salse di Nirano.

Sant’Ilario d’Enza



Sant’Ilario d’Enza, agglomerato urbano che conta poco più di 10.000 abitanti, si trova in posizione intermedia tra le città di Parma e Reggio Emilia, in un contesto infrastrutturale caratterizzato dal passaggio in direzione est-ovest della dorsale ferroviaria adriatica, della via Emilia e della cosiddetta via Emilia bis, una strada ad alto scorrimento tangenziale al centro abitato. Il quadro è completato dalla presenza, poco a nord dell’insediamento urbano, del casello dell’autostrada A1 “Campegine-Terre di Canossa”. La sua collocazione baricentrica nel contesto emiliano e i collegamenti strategici che ne attraversano il territorio fanno di Sant’Ilario un potenziale punto di accesso alla Val d’Enza e alla zona compresa tra Parma e Reggio Emilia.
In questo scenario di area vasta, il *Progetto Urbano Strategico* immagina di trasformare la stazione ferroviaria e le aree residuali circostanti in un nuovo sistema di portualità e di scambio intermodale ferro-gomma affacciati sull’asse della via Emilia bis.
Qui, lo scalo ferroviario posto sul limite del centro abitato potrà aprirsi, tramite un collegamento ipogeo, e diventare un nuovo spazio di collegamento con il territorio per la valorizzazione dell’identità storica legata alla Resistenza, della geografia e del paesaggio contemporaneo dell’Appennino da un lato e della Bassa dall’altro.
A nord della stazione, sul limite del centro abitato della frazione di Taneto, l’occasione del rinvenimento di alcuni resti di un anfiteatro romano sono l’occasione per la costituzione di un parco archeologico che possa ricucire, tramite percorsi protetti, città e campagna con il greto del fiume Enza.
A sud invece, l’integrazione delle dotazioni di verde pubblico sono un’opportunità per la definizione di un circuito ciclo-pedonale immerso nella campagna e nel verde che attraversa prima i quartieri più periferici al centro consolidato del nucleo urbano per poi attestarsi lungo la strada provinciale della val d’Enza. Da qui un collegamento su strade a basso scorrimento consente di ricongiungere i quartieri residenziali agli itinerari ciclo-pedonali del fiume Enza.
Nell’ambito della stazione ferroviaria il progetto propone un’inversione della portualità carrabile dal fronte urbano a quello affacciato sulla campagna con una doppia valenza: la messa a disposizione dello spazio pubblico del piazzale e la ricucitura della cesura tra città e territorio agricolo.
Un’area intermedia tra la via Emilia bis e la linea ferroviaria adriatica potrà essere immaginata come nuovo parcheggio intermodale e, grazie al prolungamento del sottopasso esistente, essere messa in collegamento diretto con gli spazi di attesa lungo i binari.
Nel piazzale antistante la stazione il *PUS* immagina la riorganizzazione della viabilità in modo da consentire la sosta breve e favorire la mobilità lenta e l’insediamento di servizi al pubblico attraverso il riutilizzo delle strutture dismesse.

Per approfondimenti si veda la ricerca:

Piccole stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle città dell’Emilia occidentale.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

Fidenza



Per approfondimenti si veda la ricerca:

Piccole stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle città dell'Emilia occidentale.

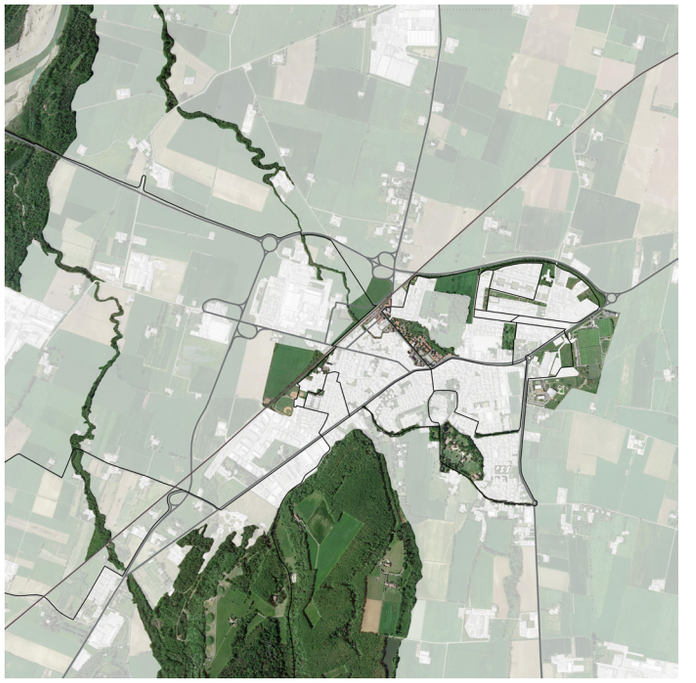
Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

Tra Parma e Piacenza, lungo la dorsale ferroviaria Milano-Bologna, si colloca Fidenza, seconda città più popolosa della Provincia di Parma con i suoi 25.000 abitanti. Il centro urbano è attraversato dalle antiche via Emila e via Francigena, mentre a sud una circonvallazione decongestiona le vie storiche e a nord una tangenziale intercetta i flussi di traffico pesante.
La stazione ferroviaria è posta a nord, sul limite del centro abitato. Da qui, a partire dalla dorsale adriatica, si diramano le linee Fidenza-Fornovo che collega al valico appenninico, quella Fidenza-Salsomaggiore Terme e quella Fidenza-Cremona. Proprio quest'ultima linea di collegamento con la città lombarda riveste un'importanza cruciale negli scenari territoriali, costituendo l'interconnessione con la tratta ad Alta Velocità che serve, con corse alterne, la città di Parma.
Il quadro infrastrutturale è completato dalla presenza di un importante polo logistico del freddo e di un parco commerciale situati a nord, nelle vicinanze del casello autostradale posto sull'autostrada A1.
Alla scala territoriale il *Progetto Urbano Strategico* assume questo contesto per immaginare una strategia di mobilità dolce che, partendo dalle aree residuali intorno all'edificio passeggeri possa, attraverso un parco lineare ricavato negli spazi interstiziali a margine della linea ferroviaria, riconnettere la ciclovia lungo il fiume Stirone con il sistema ambientale del torrente Parola.
In questo modo, oltre ad aumentare le dotazioni di verde della città, sarà possibile offrire alle persone che si spostano nel territorio un sistema di ciclovie protette come alternativa all'automobile per gli spostamenti verso nord con il polo logistico e commerciale e verso sud con il polo ospedaliero di Vaio e con il centro termale di Salsomaggiore.
Alla scala urbana invece, il progetto integra nuove funzioni dentro e introno alla stazione con l'obiettivo di ridefinire il sistema della portualità delle autolinee come opportunità di promozione dello scalo ferroviario.
Il progetto di rigenerazione della stazione di Fidenza prevede interventi su due versanti della città: quello meridionale, in corrispondenza di Piazza della Repubblica, che coinvolge anche lo scalo ferroviario in via di dismissione come nuova area per le fermate delle autolinee urbane, e quello settentrionale, per il miglioramento dell'accesso al sottopasso come nuovo atrio alla stazione e come terminal delle autolinee extraurbane. A sud il progetto immagina di attrezzare lo spazio pubblico con dei servizi accessori che consentano la rivitalizzazione del comparto, favorendo l'intermodalità e aumentando la fruibilità dei luoghi a vocazione collettiva oggi sottoutilizzati. Sul versante settentrionale il progetto ridisegna l'accesso al sottopasso che dal piazzale del cimitero conduce alle banchine ferroviarie creando una struttura coperta che accoglie nuove attrezzature per dotazioni commerciali, servizi cimiteriali e spazi per l'attesa degli autobus extraurbani.

Collecchio



Oltre la fascia periferica sud della città di Parma si trova Collecchio, centro urbano di circa 15.000 abitanti.
La creazione della ferrovia Pontremolese, attiva fin dalla fine dell'Ottocento, e il collegamento viario con il valico appenninico rappresentato dalla strada della Cisa, che attraversa da nord a sud l'insediamento, hanno da sempre favorito l'insediamento di un importante indotto di aziende e industrie del settore agro-alimentare. Il *Progetto Urbano Strategico* è quindi ripartito dal ruolo territoriale metropolitano con Parma per immaginare un nuovo assetto delle relazioni urbane lente tra l'area della stazione ferroviaria posta a margine del centro, i luoghi nodali della città e l'importante patrimonio naturalistico presente nelle campagne circostanti. In questo scenario, il ridisegno degli spazi ferroviari può rappresentare l'occasione per raggiungere due obiettivi: la valorizzazione dei collegamenti su ferro a servizio dei pendolari lavoratori e la promozione degli scambi intermodali a favore di un turismo lento. Il raggiungimento del primo obiettivo potrà agevolare un decongestionamento dell'asse viario di collegamento con la città rappresentato da via La Spezia, oggi fortemente trafficato soprattutto negli orari di ingresso e uscita dai luoghi di lavoro. Cogliendo invece l'opportunità rappresentata dalla posizione baricentrica della cittadina, tra il fiume Taro e il torrente Baganza, oltre alla presenza di una fitta rete di ciclovie di importanza regionale, si potrà incoraggiare un turismo lento dalla città verso la stazione, ripensata come spazio di collegamento e promozione del territorio. Una successione di spazi marginali lungo le infrastrutture potranno infatti riconnettere lo scalo al centro e ad una serie di luoghi a vocazione culturale e sportiva, mentre tramite nuove greenways a fianco del rio Manubiola e del torrente Scodogna si potranno collegare e mettere a sistema il parco fluviale del Taro, i Boschi di Carrega e il parco Nevicati.

In ambito urbano, il progetto immagina di recuperare la funzione aggregativa di Viale Libertà, aumentando lo spazio dedicato ai pedoni, facilitando la comunicazione tra le piazze e gli spazi pubblici e individuando nella stazione il fondale architettonico della passeggiata urbana. Qui il *PUS* inverte la posizione dell'approdo veicolare passeggeri, oggi situato sul fronte urbano, sul retro dell'edificio. Questa scelta permette di raggiungere lo scalo ferroviario, per gli utenti che arrivano in automobile, dalle uscite della vicina tangenziale, liberando il piazzale del traffico provocato dalla sosta dei veicoli e riducendo in maniera sostanziale l'impatto delle automobili sulla città.
Inoltre, grazie alla collocazione del nuovo ingresso ad una quota ribassata rispetto al piano della città sarà possibile dotare il piano ipogeo della stazione di una serie di servizi pubblici di accoglienza affacciati sulla campagna, in diretta comunicazione con il piano superiore.

Per approfondimenti si veda la ricerca:

Piccole stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle città dell'Emilia occidentale.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

Borgo Val di Taro



Per approfondimenti si veda la ricerca:

Piccole stazioni. Linee guida di intervento per il potenziamento dello scambio intermodale delle città dell'Emilia occidentale.

Responsabilità scientifica:
Dario Costi.

Coordinamento:
Andrea Fanfoni,
Emanuele Ortolan.

Università degli Studi di Parma, 2020.

Borgo Val di Taro è un piccolo comune montano di circa 7000 abitanti collocato a ridosso della valle del fiume Taro e non molto distante da quella del fiume Ceno. Il centro abitato, servito da un uscita autostradale sull'A15 e da 2 stazioni ferroviarie, è attraversato dalla strada statale 523 del Colle di Cento Croci che collega Berceto con la riviera ligure.
La sua posizione strategica e i numerosi servizi presenti nel centro abitato sono quindi di grande importanza per tutta la comunità montana della Provincia di Parma.
Il *Progetto Urbano Strategico* ha di conseguenza inserito l'intervento immaginato per la stazione ferroviaria in un contesto più ampio di valorizzazione turistica sulla linea per il Tirreno, tra le Regioni Emilia-Romagna, Liguria e Toscana.
In questo contesto il ridisegno degli spazi ferroviari può diventare l'occasione per la riorganizzazione di un nuovo punto d'approdo all'Appennino parmense e di nuovi servizi di accoglienza e valorizzazione gastronomica rivolti al turismo escursionistico.
La posizione baricentrica dello scalo ferroviario rispetto alla Valle del fiume Taro consente infatti di raggiungere rapidamente, a piedi e in bicicletta, attraverso una fitta rete di itinerari escursionistici, il Parco Regionale dell'Alto Appennino Reggiano, l'Oasi Riserva naturale WWF dei Ghirardi, il Parco Regionale dell'Aveto e numerosi rifugi, bivacchi e località di grande pregio naturalistico. Non distanti, sono raggiungibili anche i castelli di Compiano e Bardi.
Il quadro è completato dall'importante sistema sentieristico storico che vede nella via Francigena, nella via degli Abati, nel sentiero Italia e nella via dei Remi un patrimonio di percorsi a vocazione turistica da ricollegare con Borgo Val di Taro e l'intera comunità montana.
Nell'area della stazione il *PUS* immagina di recuperare le strutture ferroviarie (l'edificio passeggeri, le adiacenti strutture accessorie ad uso tecnico, i locali del servizio bar e la torre adibita a serbatoio dell'acqua) allo scopo di accogliere due distinti link museali: uno del territorio e uno del Fungo Porcino, eccellenza gastronomica di tutta la Valle del Taro.
Le due nuove gallerie tematiche di accoglienza turistica sono poi immaginate unite da uno spazio di filtro tra i binari e l'ingresso e di mediazione e di distribuzione tra i differenti spazi interni ed esterni.
La sistemazione dei fabbricati affacciati su Piazzale Guglielmo Marconi è occasione per organizzare in maniera più razionale le portualità e il sistema della sosta, inserendo un comparto Kiss & Rail, un parcheggio intermodale e nuovi stalli per il servizio taxi e i mezzi di soccorso.
In ultimo, la possibilità di recupero di un fabbricato storico nei pressi del piazzale permetterebbe di dotare la stazione di un ristorante, di una struttura ricettiva per gli escursionisti e di un nuovo terminal delle autolinee della valle.

Andria



Nel quadro territoriale del nord barese, la città di Andria, collocata tra la costa adriatica e il pendio inferiore dell'altopiano delle Murge, si inserisce in un contesto infrastrutturale che si articola in quattro sistemi: il sistema del circuito della Terra di Bari, il sistema dei collegamenti marittimi della Metro Mare, l'asse multimodale costiero e il sistema della rete ciclo-pedonale regionale. Quest'apparato infrastrutturale garantisce una mobilità circolare e parallela alla costa, ma manca di una serie di collegamenti perpendicolari al litorale che possano estendersi nell'entroterra e ricucire la costa alle zone più interne.
Il *Progetto Urbano Strategico*, alla scala territoriale, immagina di ricucire le relazioni tra terra e acqua del nord barese attraverso una proposta integrativa che prevede la messa in sicurezza di alcune connessioni ambientali, le lame, oltre all'utilizzo di tratturi e strade poderali come alternativa sostenibile alla mobilità veicolare. Questi, con pochi assestamenti, potranno diventare assi di collegamento ciclabili turistici tra costa ed entroterra, tra la città e Castel del Monte.
La lama più importante è denominata Ciappetta-Camaggio ed è il letto di un antico fiume chiamato Aveldium, attualmente canale di bonifica che prima di riversarsi nel Mar Adriatico, presso una zona denominata Oasi di Ariscianno attraversa per intero, tramite un tratto interrato in gran parte pericolante e a rischio esondazione, la città di Andria.
La premessa allo sviluppo del progetto è costituita da un intervento di messa in sicurezza idraulica di questo canale che prevede la realizzazione di un bypass che possa convogliare le acque dalla lama "Camaggio" alla lama "Ariscianno".
L'intervento idraulico è il presupposto ad un progetto di più ampio respiro che prevede il recupero dell'alveo torrentizio dell'Aveldium, che va da Castel del Monte fino al mare, attraversando il centro storico della città federiciana diventando l'occasione per la definizione di un sistema autonomo di mobilità dolce per il ridisegno della città.
Il progetto per la rigenerazione urbana si sviluppa attraverso quattro nuclei principali: il percorso naturalistico turistico della lama Ciappetta-Camaggio come parco agricolo dell'Aveldium, il centro storico che verrà sviluppato in chiave ciclo-pedonale, il sistema dei collegamenti di mobilità dolce tra centro e periferia e la gronda ciclo-pedonale della trincea ferroviaria.
Partendo da una nuova idea di città basata sulla valorizzazione del patrimonio culturale, artistico e produttivo, attraverso la promozione del territorio grazie all'immagine di Fidelis Andria, la città di Federico II di Svevia, si potranno valorizzare una serie di polarità del centro storico medievale e perfezionare il sistema dei musei.
A questi temi, potranno essere affiancati una serie di contenuti riconducibili ad alcuni prodotti locali che oggi sono già un'eccellenza territoriale, come l'olivo e i confetti.

Per approfondimenti si veda il dossier:

Scenari e indirizzi per una rigenerazione urbana strategica ad Andria. Programma di Progetto Urbano Strategico per la città di Federico II.

Direzione scientifica: Dario Costi.

Corsi di Alta Formazione Valore PA INPS 2017, Corso di II livello di tipo B.

School of Management Università LUM Jean Monnet, Bari, 2019

Molfetta



Per approfondimenti si veda il dossier:

Scenari e indirizzi per una rigenerazione urbana strategica a Molfetta. Programma di Progetto Urbano Strategico per la città della pesca e dei dinosauri.

Direzione scientifica: Dario Costi.

Corsi di Alta Formazione Valore PA INPS 2017, Corso di II livello di tipo B.

School of Management Università LUM Jean Monnet, Bari, 2019

La città di Molfetta si inserisce in un sistema urbano di città costiere composto dal capoluogo regionale Bari e le città di Giovinazzo, Bisceglie, Trani e Barletta. Completano il contesto alcuni centri urbani del primo entroterra pugliese e una serie di geositi presenti sul territorio e scarsamente valorizzati. Queste città sono collegate tra loro tramite una mobilità che si articola in quattro sistemi: il sistema del circuito della Terra di Bari, il sistema dei collegamenti marittimi garantiti dalla Metro Mare, l'asse multimodale costiero e il sistema della rete ciclo-pedonale regionale. Quest'impianto garantisce un sistema di mobilità circolare e parallelo alla costa che mette in relazione i centri urbani, ma manca di una serie di collegamenti perpendicolari al litorale che possano estendersi nell'entroterra e ricucire la costa alle zone dell'interno.
Il *Progetto Urbano Strategico*, alla scala territoriale, immagina di ricucire le relazioni tra terra e acqua di questa fascia di territorio costiero attraverso una proposta integrativa che prevede la messa in sicurezza idraulica di alcune connessione ambientali, le lame, oltre all'utilizzo di tratturi e strade poderali come alternativa sostenibile alla mobilità veicolare.
Questi, con pochi assestamenti, potranno diventare itinerari naturalistici di collegamento ciclabile turistico tra costa ed entroterra, tra centro città e sistema paleontologico.
La premessa allo sviluppo del progetto è costituita da un intervento di messa in sicurezza idraulica del quartiere artigianale E.P.I.P., oggi a rischio allagamento per il pericolo di esondazione della lama "Marcinise" in concomitanza di precipitazioni rilevanti.
La proposta prevede di convogliare, tramite canale deviatore, i flussi idrici della lama "Marcinise" all'interno del letto della lama "Scorbeto" esterna all'area edificata del quartiere artigianale. Quest'azione diventa l'occasione di ricucitura ciclabile turistica tra costa ed entroterra e rappresenta un primo passaggio di un progetto di sistema autonomo di mobilità dolce che con le riqualificazioni ambientali delle lame "Martina" e "Sedelle" va a costituire un anello verde ciclo-pedonale intorno alla città, collegato con il centro urbano e l'entroterra pugliese fino a congiungersi ai siti paleontologici del Pulo, del Gurgo e la cava dei dinosauri.
L'intervento idraulico è la prima azione di un programma che individua un sistema di tre luoghi principali dove sviluppare azioni e relazioni: il fronte urbano del porto, il bordo verde tra le lame "Martina" e "Scorbeto" e il sistema paleontologico comprendente la cava con le orme di dinosauri, il Pulo e la dolina del Gurgo.
Il progetto immagina una nuova idea di città che mira a valorizzare l'identità produttiva, storica e culturale promuovendo le risorse della zona: la pesca e il turismo culturale basato sul patrimonio paleontologico e sulla figura del fisico, biologo e naturalista, nativo di Molfetta, Giuseppe Saverio Poli.

Conversazioni su Giancarlo De Carlo

Dialogo con Paolo Ceccarelli

Milano, 10.11.2022

EO: *Quando ha incontrato Giancarlo De Carlo per la prima volta?*

PC: L'ho incontrato nel 1953, era il mio professore allo IUAV di Venezia.
Ricordo che frequentavo il secondo anno e nella scuola si parlava di questo nuovo giovane professore, architetto di Milano, indistinguibile dagli studenti per il suo aspetto molto giovanile.

EO: *In che periodo ha avuto modo di collaborare con Giancarlo De Carlo?*

PC: Anni dopo l'ho riavuto sempre allo IUAV di Venezia e sempre durante il mio periodo di formazione accademica, come referente per l'assistenza ai corsi sotto la sua responsabilità scientifica.
Mi sono poi laureato con Giuseppe Samonà e, immediatamente dopo la mia laurea, nel febbraio 1959, prima di sposarmi e di tornare presso la mia famiglia che a quel tempo viveva a Padova, sono partito per Urbino per lavorare con De Carlo.
Con Giancarlo [De Carlo], in quel periodo, ho fatto insieme ad altri studenti un concorso nazionale, di cui si è persa traccia nonostante vincemmo, per il Centro Direzionale del Comune di Padova.
Ricordo che non fosse un gran progetto, ma il concorso era anche molto singolare. Fu una esperienza di messa a punto per alcune metodologie che poi De Carlo utilizzerà per il recupero dei centri storici su cui lavorerà in Italia.
Dopo di che nel 1960 si apre a Milano l'ILSES – Istituto Lombardo di Studi Economici e Sociali[1] che rappresentò un'esperienza molto importante perché era l'inizio degli studi regionali d'Italia alla grande scala, dettati da Piero Bassetti[2].
Un esperienza simile c'era già stata in precedenza a Torino, e Giancarlo [De Carlo] mi chiamò a Milano insieme a mia moglie, sociologa, che ebbe un incarico interno all'ILSES insieme ad Alessandro Pizzorno[3], sociologo e filosofo amico di De Carlo.
Sono quindi rimasto all'ILSES fino al 1963 per poi trasferirmi negli Stati Uniti dove sono rimasto due anni.
Non lavorai più con Giancarlo De Carlo per svariati motivi e una volta tornato in Italia andai a lavorare in un primo momento a Roma con un gruppo di americani e successivamente mi trasferii in Libia per circa due anni.
Intanto ci eravamo avvicinati fortemente al 1968 e intorno a quel periodo fui chiamato da Giuseppe Samonà per ricoprire incarichi di docenza allo IUAV di Venezia.

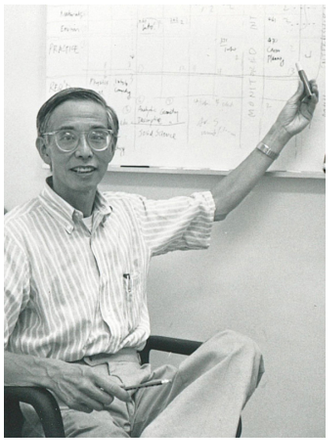
EO: *Anche se non sono molti, a quali progetti ha lavorato insieme a Giancarlo De Carlo?*

PC: Ho collaborato con Giancarlo [De Carlo] prevalentemente per i lavori relativi ad Urbino, sia al Primo Piano Regolatore Generale (1958-1964)[4], sia ai ragionamenti sul secondo, il Nuovo Piano Regolatore Generale (1989-1994)[5], però mai in un modo formale e professionale.
Successivamente non ho più lavorato con lui per il semplice motivo che ho cominciato ad occuparmi delle mie faccende in giro per il mondo e quindi non abbiamo più avuto occasione di fare progetti insieme.

EO: *Tre temi: riaffermazione della necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura, importanza del progetto urbano come strumento utile a comprendere il contesto e ad agire sulla città e centralità del ruolo che l'architettura può svolgere nei confronti della società attraverso la partecipazione. È possibile approfondire alcuni aspetti della formazione culturale Di Giancarlo De Carlo?*

PC: La formazione iniziale di De Carlo nasceva seguendo la grande tradizione culturale e architettonica italiana e europea.




▷ Da sinistra verso destra alcune delle figure che hanno avuto un influenza nella formazione dei metodi progettuali della città, nell'approccio critico e aperto verso il dialogo di Giancarlo De Carlo:

- Herman Hertzberger
- Aldo van Eyck
- John Habraken
- Tunney Lee
- Julian Beinart

Tra l'altro, agli albori della sua carriera ha sempre avuto rapporti con altri paesi europei, soprattutto con la Francia. Ad inizio anni Cinquanta infatti si cimenta nel progetto di allestimento degli interni della turbonave Lucania[6] insieme a Ezio Mariani e all'artista Fernand Legér, sottolineando la modernità dell'approccio interdisciplinare al tema, capace di coniugare architettura, arte e arredamento.
A differenza di molti altri architetti italiani, De Carlo è stato molto partecipe al dibattito ed alle esperienze internazionali sulle questioni e i temi che avevano un rapporto diretto con il suo lavoro. De Carlo infatti ha avuto a che fare con moltissime persone, alcune sono state importanti, nel senso che gli hanno fornito idee e lo hanno anche profondamente mutato e arricchito, così come coloro con cui è entrato in forte polemica.
Questi ultimi infatti sono stati comunque determinanti per la costruzione del suo impegno civile e umano e quindi, da questo punto di vista, ci sono molti esponenti che in qualche modo, anche se marginalmente e non in modo formale, hanno certamente pesato su di lui.
Penso infatti che, dopo l'esperienza dei CIAM, sia stato fondamentale per De Carlo lavorare al MIT[7] negli anni Settanta e conoscere John Habraken[8], Kevin Lynch[9], Morris Lewis e poi Tunney Lee[10] e Julian Beinart[11].
È da quell'ambiente che sono nati i principi e i metodi della lettura del contesto su cui poi De Carlo lavorerà per arricchire modificare e reinventare il suo vocabolario.
Un'altra componente importante è l'ambiente culturale del Team X perché, tra le varie cose, spiega l'attenzione per un'architettura partecipata. È indubbio infatti, il ruolo che Herman Hertzberger[12] e Aldo van Eyck sia pure in modi diversi, hanno avuto a riguardo, oltre ovviamente a John Turner e le sue esperienze in Africa e America Latina.

EO: *Oltre alle influenze anglosassoni e all'eredità delle esperienze svolte all'interno del Team X, De Carlo coltivava fecondi rapporti con numerosi letterati della seconda parte del Novecento. Può provare a ricostruire l'ambiente culturale di quel mondo?*

PC: Si, De Carlo aveva questi amici letterati cha intrattenevano numerosi scambi e coltivavano i rapporti tra di loro anche a livello europeo. Negli anni '60 inoltre, si costituì ad opera di scrittori, poeti e intellettuali che venivano in vacanza abitualmente a Bocca di Magra e Fiumaretta, la "Società degli Amici di Bocca di Magra". Il consiglio direttivo della Società era formato da Giulio Einaudi, Luigi Biso, Nicola Chiaromonte, Franco Fortini, Giorgio Piccardi, Vittorio Sereni, Hans Deichmann, Vittorio Korach, ma risultavano circa ottanta i membri firmatari, tra cui Italo Calvino, Mary Mc Carthy, Valentino Bompiani, Guido Piovene, Mario Soldati, Harry Craig ed Elio Vittorini.
La moglie di Giancarlo, Giuliana Baracco era traduttrice e redattrice di molti testi inglesi e americani ed ebbe un ruolo chiave nella nascita dei rapporti con Italo Calvino tramite la sua conoscenza con Giulio Einaudi,
I due coniugi erano molto legati a Bocca di Magra, loro posto di vacanza e qui ebbero l'occasione di coltivare rapporti con molti editori, scrittori, poeti e pittori del Novecento che scelsero il borgo come luogo di vacanza e cenacolo per le loro riflessioni. Tra i letterati ad influire su De Carlo, primo tra tutti fu Italo Calvino poi Vittorio Sereni che lo ricorderà in versi[14], Marguerite Duras e Elio Vittorini che lo presenterà a Carlo Bo rettore dell'Università di Urbino, ma anche Cesare Pavese, Franco Fortini e un poeta amico come Federico Seregni.



Con Elio Vittorini inoltre, De Carlo condivideva il condominio milanese oltre ad continuo contatto di saggezza.
C'era infatti, non solo con Vittorini, ma anche con molti altri amici di Bocca di Magra, questo rapporto molto forte di scambio di idee, di comunicazione, che nasceva poi da alcune istituzioni milanesi come l'MSA – Movimento Studi per l'Architettura[15], oppure la Casa della Cultura diretta dal 1951 e per molti anni da Rossana Rossanda, cofondatrice de Il Manifesto.
È mia opinione che molti dei modelli di comportamento che si ritrovano nel gruppo del Team X[16] in realtà non erano altro che un'eredità proveniente dal gruppo di letterati in cui Italo Calvino era molto attivo e che si riuniva ogni anno o ogni due anni, adesso non mi ricordo, a Minorca.
Si trattava di un "club" di discussione tra letterati molto vivace in cui il confine tra l'essere "amici" o "nemici" era molto sottile.
Quest'aspetto è molto interessante perché poi ha pesato notevolmente nel definire anche tante linee di azione, infatti nel Team X si dibatteva in modo acceso molto di frequente. Io stesso ho sentito dire da Peter Smithson a Giancarlo [De Carlo] stesso che una sua determinata architettura faceva "schifo".
Finita la discussione però, in certi casi anche molto violenta, si tornava a collaborare tutti insieme perché all'interno del Team X tutti avevano bisogno l'uno dell'altro. Avevano bisogno di questa cosa e giustamente la teorizzavano.
Mi ricordo di aver partecipato in gioventù, invitato, a uno di questi incontri del Team X a Urbino dove vi fu un acceso dibattito tra Jaap Bakema e Georges Candilis.
Ad un certo momento, insieme ad altri giovani architetti americani, stanchi delle ripetute discussioni ci rivolgemmo basiti a Shadrach Woods che sorridendo ci comprese, ma sottolineò come per loro quella fosse vita.
Era un ambiente, un mondo estremamente vivace e molte delle cose teorizzate ed emerse al suo interno sono poi confluite nel lavoro di Giancarlo [De Carlo], nel suo modo di affrontare i problemi con una notevole apertura mentale.

EO: *Gli anni '60 hanno segnato, nel panorama nazionale, il distacco tra piano e progetto decretando una contrapposizione tra gli urbanisti, non più inclini ad operare attraverso un lavoro transcalare e l'architettura, che iniziò a prediligere l'aspetto formale dimenticando contesto e utilità sociale. Questo ha portato le discipline dell'urbanistica e della progettazione architettonica e urbana ad arretrare dal terreno comune della città verso due direzioni opposte. Quale era la posizione di Giancarlo De Carlo rispetto a questi fatti?*

PC: Giancarlo [De Carlo] è sempre stato fortemente critico e contrario nei confronti di chi lo considerava un urbanista.
Lui si è sempre tenuto fuori dalla vicenda della separazione disciplinare tra architettura e urbanistica[17] e criticava il modo di ragionare di Giovanni Astengo che invece era di formazione completamente diversa. Astengo nasceva più da una scuola di geografi molto legata all'esperienza francese ed era scarsamente interessato alla progettazione architettonica, mentre era molto interessato all'aspetto degli apparati e della macchina realizzativa.
I corsi ILA&UD[18] nascono proprio per tentare di formare un gruppo di tecnici, dalla formazione trasversale, capaci di affrontare problemi non alla scala architettonica, ma anche a quella urbana e territoriale.
In quegli anni infatti le questioni urbane venivano ancora affrontate in una chiave prevalentemente architettonica da architetti come Luigi Piccinato e Ludovico Quaroni[19].
Luigi Piccinato è stato un punto di riferimento importante dell'urbanistica italiana e prima di lui lo erano stati Cesare e Luigi Dodi che però era più legato agli ingegneri. Erano ancora degli architetti fondamentalmente che però avevano un'idea di intervento di scala urbana in termini di progettazione di grandi strutture, di infrastrutture di sistemi e a Giancarlo questa cosa non entusiasmava.
Giancarlo [De Carlo] poi, nell'attività didattica che svolse allo IUAV di Venezia si trovava fra due fronti. Da un lato c'era quello dell'urbanistica sostenuto da Astengo[20], dall'altro il formalismo di Carlo Aymonino[21].

◁ La copertina di Domus n°287, 1953 e l'interno con il progetto di Giancarlo De Carlo, Ezio Mariani e l'artista Fernand Legér per la nave Lucania.

Estratto da:
Mandraccio Luigi, Passamonti Stefano, *Giancarlo De Carlo inedito: il designer oltre l'architetto*, domusweb, 3 dicembre 2019.





◁ Il litorale di Bocca di Magra negli anni Sessanta.

▷ Giovanni Pintori, Elio Vittorini, Vittorio Sereni e Giancarlo De Carlo 1964. Archivio Vittorio Sereni.

Questa situazione lo portò poi a maturare la scelta di trasferirsi all'Università di Genova. Giancarlo era ed è sempre rimasto un architetto fortemente europeo molto sveglio e capace della sua epoca e, come altri, anche lui ha polemizzato i CIAM per alcune posizioni. La sua presenza all'interno dell'ILSES fu per lui una esperienza molto importante che lo mise in contatto con un gruppo di economisti e sociologi che trattava svariate tematiche.
Un approccio trasversale che De Carlo ha sempre visto come un elemento integratore, ma che in verità non riscuoteva in lui più di tanto interesse in quanto tendeva prevaleva sempre l'architetto De Carlo piuttosto che il lato urbanista, perché Giancarlo [De Carlo] non è mai stato un urbanista.

EO: *La distanza che si è creata va colmata stimolando una produttiva e costante azione di interazione e di compensazione reciproca. Può essere allora utile rileggere, con un approccio che guarda alla complessità contemporanea, il lavoro di Giancarlo De Carlo, dove il limite tra urbanistica e architettura è esile. De Carlo insiste infatti ad abbattere i confini disciplinari e critica la meccanica delle logiche di zonizzazione nei piani. Quest'approccio progettuale complesso, teorizzato nel volumetto Questioni di architettura e urbanistica nel 1964 e sostenuto anche nel Manifesto programmatico dell'ILA&UD del 1973 sostiene che «architettura e urbanistica sono parti dello stesso problema e che la loro interdipendenza è tale che nessuna azione può essere concepita in ognuna delle due parti senza la coscienza della sua reciprocità con l'altra». In questo binomio De Carlo trova la possibilità di riaffermare il ruolo centrale dell'architettura nella ricerca di una "misura urbana" che si traduce nell'attenzione per una scala intermedia del progetto, dove le soluzioni per l'organizzazione e la forma dello spazio fisico della città sono guidate dall'attenzione per i bisogni della collettività.*
Nella stagione della Quarta rivoluzione industriale, in questa fase di trasformazione degli insediamenti, quali possono essere i punti fermi di quest'approccio di integrazione tra scale, tra territorio e città, che possono essere recuperati per un disegno degli spazi urbani utile a rispondere ai bisogni della società?

PC: Bisognerebbe partire da premesse totalmente diverse da quelle che noi abbiamo ereditato e che sono state le cause che hanno portato alla situazione attuale della città contemporanea italiana. Nella formazione della mia generazione c'era una componente molto forte che era la tradizione che veniva dal razionalismo di Le Corbusier. Poi c'è stata una correzione dovuta, da una parte alle influenze statunitensi e dall'altra dal modello di sviluppo economico sociale basato su prosperità economica ed eguaglianza sociale.
Questi ultimi due fattori hanno contribuito a generare modelli ottimistici sulla città che, visti oggi, appaiono ridicoli.
I danni provocati a livello territoriale, basati su ipotesi sostanzialmente inattuabili come ad esempio quelle suggerite da Giuseppe Samonà[22] sulla forma della città, sono incalcolabili. Questo a maggior ragione se si pensa che il 70% della popolazione fra un paio di decenni vivrà in aree urbane che sono tutto fuorché essere delle cose di forma, ma piuttosto sono come delle entità prive di senso. Io penso che alcuni degli atteggiamenti progettuali di De Carlo si possano riprendere perché certamente è chiaro che se fai un intervento fisico nell'habitat umano devi progettare delle strutture che abbiano anche senso e qualità e quindi non è solo fisica, non sono solo processi, meccanismi, infrastrutture.

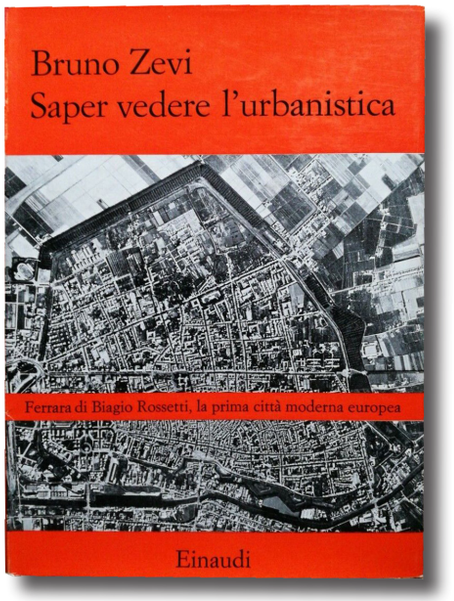
Oggi però noi non abbiamo, salvo qualche esempio, dei modelli di città sostenibile perché sono state fatte delle operazioni e degli interventi completamente errati e soprattutto abbiamo una quota di popolazione che vive in territori e in tessuti urbani che non hanno nulla a che vedere con la progettazione sostenibile. Si tratta di episodi assolutamente spontanei e casuali, sia che siano bidonville, sia che si tratti di grandi interventi operati da società immobiliari che nella maggior parte dei casi non hanno a cuore il bene comune.

EO: *Oggi infatti, l'architettura non arriva quasi mai alla verifica progettuale preliminare, mentre l'urbanistica si interessa sempre meno di questioni complessive. Si percepisce l'assenza di una strategia unitaria.*

PC: Questo è un problema molto serio perché le indicazioni che vengono oggi, a parte il fatto che è sparito il dibattito urbanistico anche perché nessuno è in grado di indicare la direzione dello sviluppo della città, ci riportano che la crisi climatica non può essere affrontata con i vecchi strumenti che erano delle specie di panacee. Nonostante i dati allarmanti però si percepisce un sostanziale immobilismo e per giunta non c'è alcun tentativo di elaborazione di soluzioni definitive ed efficaci.

EO: *In Italia, il ridimensionamento delle dinamiche espansive e l'avvicinamento alle logiche europee ha spostato l'attenzione dai pieni ai vuoti. La città esistente diviene così il contesto principale di intervento con l'obiettivo di riorganizzare gli spazi pubblici in termini insediativi, ambientali, economici e sociali. Affinché si possa disegnare un sistema di luoghi per le persone, diventa sempre più importante compiere uno studio approfondito del contesto che includa tutti i principali aspetti fondativi e caratterizzanti del tessuto urbano. In questo scenario, l'attenzione alla dimensione sociale e alla storia stratificata dei luoghi operata da Giancarlo De Carlo emerge come un approccio ancora perfettamente attuale. Negli anni infatti, attraverso i progetti, De Carlo perfezionerà una metodologia che nasce dalla capacità di ascolto dei bisogni e dalla lettura del luogo con lo scopo di individuare i riferimenti di coerenza per le modificazioni dell'ambiente urbano. De Carlo infatti legge e comprende la città anche attraverso la storia, senza assumere però un atteggiamento nostalgico e retorico. Mette in atto invece un processo per studiare l'evoluzione del contesto: come nasce, come si evolve, quali sono le sue caratteristiche, quali parti sono più datate, quali invece sono quelle più recenti. Qual è oggi l'eredità che possiamo assumere da quest'atteggiamento?*

PC: Ritengo che il metodo che De Carlo utilizzava fosse corretto, ma al contempo forniva una lettura limitata alla struttura fisica fondamentalmente, ma non al significato che alcune di queste cose avevano. Faccio un esempio banalissimo di una cosa che ho scoperto verso la fine della mia carriera universitaria e l'ho scoperta a Ferrara.
Come noto, Bruno Zevi, in un saggio critico[23] pubblicato per la prima volta nel 1960, indaga le caratteristiche, i progetti e le finalità della Ferrara estense di fine '400 e l'eccezionalità dell'Addizione Erculea progettata dall'architetto Biagio Rossetti, uno dei capisaldi della storia dell'urbanistica e del Rinascimento italiano. Lo fa raccontando le meraviglie dell'officina ferrarese, ma anche insegnandoci a leggere e interpretare lo spazio urbano, inteso nel suo complesso come opera d'arte, dalle emergenze architettoniche all'arredo di piazze e strade, alla poetica del non-finito e dell'angolo. Zevi ci offre, con questo scritto, una lezione che a distanza di anni conserva intatta tutta la sua attualità e l'altissimo valore civico dove però è presente una rettorica giusta, meravigliosa che galleggia a un certo livello.
Se si indaga più a fondo infatti si scopre che il tessuto "eroico" di Ferrara, espresso da queste cose, in realtà era fatto di eventi totalmente diversi con un significato per allora completamente diverso da quello che successivamente gli fu attribuito. Pezzi di città che sembrano identici a un altro pezzo erano usati, vissuti, modificati in modo completamente differente perché avevano un ruolo differente nella città. All'interno del centro storico di Ferrara, dentro le mura, trova posto un brano di città che fin dall'inizio ha delle caratteristiche differenti dal resto del centro storico pur avendo, da un punto di vista fisico, delle strutture che sono molto simili alle altre. Questo è il brano di città limitrofo a Palazzo Schifanoia. Palazzo Schifanoia, che viene rappresentato come residenza ricreativa suburbana, in realtà si lega alle vicende di un'area di città rispetto alle quali è sempre stato estraneo e alieno rispetto ad edifici con funzioni totalmente differenti. Il Palazzo infatti era luogo di permissività intellettuale



◁ Copertina di: Zevi Bruno, *Saper vedere l'urbanistica. Ferrara di Biagio Rossetti, la prima città moderna europea*, Einaudi, Milano, 1971.

e anche di costumi, ma era luogo dove, per esempio, si sono concentrati i protestanti, gli intellettuali più insoliti come Pico della Mirandola, la famiglia Savonarola e anche il posto dove fu esiliata Renata di Francia, calvinista e moglie di Ercole II d'Este, duca di Ferrara, Modena e Reggio.
Quando si inizia a comprendere questi fatti, si comincia a leggere questi spazi in una chiave completamente diversa da quella ufficiale del Rinascimento, è possibile rendersi conto che questi spazi, alle volte un po' più slabbrati, erano in realtà il frutto di un modo di concepire la città in termini differenti e non anno niente a che vedere con altri pezzi di Ferrara che invece erano i posti dove viveva il mondo feudale.
Un secondo esempio importante è rappresentato da un'altra porzione di Ferrara, il Ghetto ebraico che ospitava la borghesia intellettuale della città. Il Ghetto si trovava al centro della città, dentro un sistema urbano che praticamente lo rendeva uno dei punti focali della vita urbana, anche se formalmente non avrebbe dovuto assolutamente esserlo.
Questo tipo di episodi si ripropongono in tutte le città, in tutti i luoghi, in tutti i modi che però, la lettura che viene praticata soltanto a livello tipologico non riesce a trasmettere. Non intendo soltanto a scopo di curiosità o di cultura, ma proprio nella interpretazione di funzioni.
Una conoscenza più approfondita potrebbe consentire di comprendere, per esempio, il motivo per cui, all'interno di un determinato tessuto urbano, siano ancora oggi presenti dei vuoti, nati per essere spazi aperti e continuamente difesi.
Questo genere di passaggi, attraverso una lettura sommaria delle stratificazioni urbane, sono estremamente difficili da cogliere perché richiedono la necessità di identificare numerosi elementi.
Credo quindi che la lettura, se si vogliono ottenere dei risultati significativi, deve essere fatta in maniera molto più approfondita, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti sociali ed economici dell'uso della città e del significato che certi brani della città hanno. Ritengo che questo permetterebbe di comprendere il perché, stranamente, ci siano posti in Italia o nelle città italiane con storie alla spalle che li hanno segnati per sempre, che non decollano o non si modificano.
Dentro questa dimensione poi, la storia del progetto tentativo è un'altra metodologia molto interessante che l'ILA&UD ha sperimentato.
L'uso del progetto per far emergere i problemi e quindi progettare non essendo troppo appassionati del proprio progetto, ma usandolo come uno strumento per capire tante cose per arrivare ad una soluzione ideale credo che sia una lezione molto importante per la città contemporanea.

EO: *Giancarlo De Carlo, forse più di ogni altro architetto, ha saputo coniugare architettura e urbanistica. Guardando al Primo Piano Regolatore di Urbino, ma anche al Piano del Nuovo Centro di Rimini e al progetto di Piazzale della Pace a Parma è evidente il nesso tra la scala urbana e quella architettonica. Un approccio che gli ha consentito di giungere sempre a soluzioni diverse tra loro e prive di un timbro formale riconoscibile.*

PC: È proprio così. Questo livello di ragionamento si lega ad un discorso sulla forma aperta di De Carlo, cioè questa flessibilità data dall'utilizzo del progetto come strumento analitico che permetteva di giungere a risultati diversi da quelli che ci si poteva attendere in un primo momento. Un bravo progettista, come lo erano De Carlo e tutti i suoi collaboratori, è in grado di assumere i risultati prodotti dall'analisi del contesto e impiegarli come punto di riferimento per elaborare la soluzione progettuale. Un esercizio questo che le grandi società immobiliari o le Amministrazioni Comunali oggi non fanno più.

EO: *Analizzando i disegni per Urbino, Parma, Rimini e Dublino è possibile rilevare come mettendo in evidenza i vuoti tramite l'uso del negativo e ponendo il movimento al centro De Carlo descriva l'incidenza dell'architettura sui modi di vivere lo spazio aperto. A Parma e Rimini inoltre sviluppa uno studio sugli spazi pubblici del centro storico e, attraverso una riorganizzazione della mobilità, propone la pedonalizzazione di ampie aree urbane. Proposte assolutamente innovative per quegli anni. Questo approccio, che si può rintracciare in molti altri progetti, può essere ancora utile oggi per riorganizzare la città contemporanea intorno a attività, tipi organizzativi e comportamenti umani?*

PC: Il fatto che Giancarlo De Carlo fosse una persona che aveva un taglio internazionale e potesse vantare numerose conoscenze con uomini di cultura vasta rispetto ad altri urbanisti italiani gli ha permesso, da questo punto di vista, di proporre sempre nei suoi progetti soluzioni all'avanguardia e in molti casi essere anche un innovatore.
C'è però un altro problema che, secondo me, è un limite nei ragionamenti che si possono fare: Giancarlo [De Carlo] non si è di fatto mai misurato con la metropoli lavorando sempre su città di dimensioni medie e di grande qualità urbana e paesaggistica.
L'unico progetto di grande scala a cui ha preso parte è quello del PIM – Piano Intercomunale Milanese[24] degli anni Sessanta, che rimase però ad un livello molto schematico senza scendere mai nei dettagli e nel disegno della qualità degli spazi urbani. De Carlo infatti non si era mai misurato con la metropoli e questo fatto alla fine alimentò un disegno della città

che si risolse in quella che venne definita la “turbina” e che ricorda molto, anche se in un’altra chiave, il Piano a 5 dita di Copenaghen.
In quegli anni infatti era molto usuale che la città dovesse avere, chissà perché, una sua forma che non si sarebbe mai potuta leggere, ma che si sarebbe potuta “riconoscere” sulle riviste internazionali di architettura e urbanistica.
Il problema della scala metropolitana l’ho poi potuto verificare personalmente, molti anni dopo, quando i corsi dell’ILA&UD furono spostati dalle sedi di Urbino, Siena e iniziarono a tenersi in giro per il Globo, a Buenos Aires, a Shanghai e quindi di fronte ad una serie di problemi che l’ILA&UD, nelle precedenti edizioni del corso, non si era neanche mai posto più di tanto o che comunque riusciva a controllare.

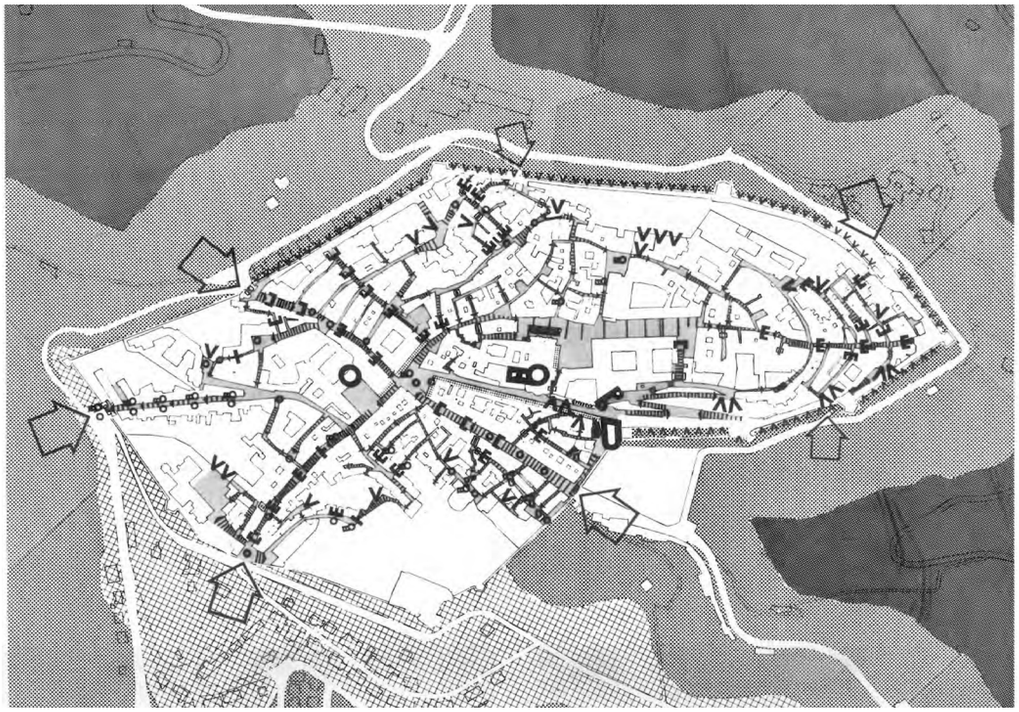
EO: *Nel progetto l’analisi del contesto ha una importanza rilevante per De Carlo. Il processo con cui egli elabora ogni prefigurazione non è mai un processo lineare, ma circolare, dal momento che l’attività progettuale è contestuale a quella di analisi.*
Nella lettura dello spazio urbano è quindi già presente una chiave interpretativa utile alla definizione del progetto.
L’uso di diversi retini, frecce e simboli grafici costituisce infatti uno stadio metaprogettuale che rappresenta una scala intermedia tra architettura e progetto urbano e comunica scelte di progetto frutto di una conoscenza critica profonda del contesto. Può descrivere quali fossero i passaggi di questo processo?

PC: Per rispondere a questa domanda voglio riportare un’esperienza vissuta in prima persona. A metà degli anni Ottanta, l’Università dello IUAV di Venezia vinse la gara per una cooperazione al progetto per il Piano Regolatore dell’area Metropolitana di Addis Abeba, in Etiopia. Si trattava di un progetto per una città molto grossa, vivace, estremamente interessante, ma molto diversa da quelle a cui noi italiani eravamo abituati.
Iniziammo a ragionare su che cosa si potesse fare per ricucire tutti i frammenti di città che erano stati prodotti in epoche diverse prima dell’imperatore Menelik II, che governava un paese molto vasto, ma fondamentalmente popolato da tribù semi nomadi che erano legate alla pastorizia, poi dagli armeni, successivamente dagli italiani tra gli anni Trenta e Quaranta, infine dagli inglesi con l’urbanista Patrick Abercrombie e dai francesi.
Quello che è emerso dalle nostre indagini è un fondamentale disinteresse per il contesto da parte degli etiopi perché la loro cultura è basata fondamentalmente, in tutti i suoi principi, dalla letteratura alle arti tradizionali, sulla cosa interiore e non sulle sue relazioni con l’esterno. Questo, molto probabilmente è un retaggio ereditato dalle radici nomadi e dalla tradizione architettonica basata fondamentalmente su caverne e scavi, ma di cui, tutto sommato, bisogna tener conto perché testimonia che ci sono modi di interpretare la realtà e gli spazi che sono profondamente diversi e non sono negoziabili. Questo è uno degli elementi più importanti che bisogna avere presente nei processi di trasformazione delle città attuali, dove si verificano compresenze di comunità con idee profondamente diverse dovute a un fondo di cultura e di valori differenti. Credo che questo sia un punto sul quale varrebbe la pena di riflettere perché molti di questi elementi che venivano considerati assolutamente fondamentali, da un certo momento in poi cominciano, per altre generazioni, a non significare quasi più niente, vengono ripetuti perché sono diventati uno standard, ma hanno perso significato sia all’interno della città, sia all’interno del singolo spazio architettonico.

EO: *Nelle prefigurazioni progettuali di Giancarlo De Carlo si può riscontrare una grande attenzione ai disegni, la cui gamma non trova eguali in altri architetti o urbanisti del suo tempo, sia per varietà grafica che per efficacia comunicativa. L’uso del bianco e nero, della scala di grigi, delle legende, dei diagrammi e di numerosi segni grafici che traducono su carta usi, flussi di traffico, funzioni e potenziali movimenti delle persone nello spazio derivano dalla ricerca che Kevin Lynch stava declinando nelle città degli Stati Uniti d’America e dai modelli linguistici della pianificazione urbana teorizzati negli stessi anni da Christopher Alexander? Che cosa invece è eredità delle esperienze svolte all’interno del Team X?*

PC: Su questi temi non saprei aiutarla più di tanto, probabilmente questa metodologia proviene dallo studio di alcune ricerche prodotte all’interno dell’MIT perché, in quegli anni, erano gli anglosassoni che avevano sviluppato molta esperienza sulle problematiche dei flussi dettati dalla mobilità. Kevin Lynch oltre ai riferimenti precedenti ha sicuramente avuto un’influenza nel lavoro di De Carlo, mentre Christopher Alexander[25] è stato marginale. Non escluderei che una certa cifra grafica potesse provenire da qualcuno dei ragazzi che collaborava con lui, qualcuno tra i giovani, alcuni anche inglesi, che hanno lavorato in studio per un certo periodo di tempo. A De Carlo poi, questo tipo di cose relative all’analisi dei contesti e alla traduzione grafica di questi studi non interessavano più di tanto, non le seguiva particolarmente però si fidava delle persone che aveva scelto per portare avanti questo discorso.La mia unica esperienza di lavoro prolungato con De Carlo è legata al Primo Piano Regolatore di Urbino dove io e Carlo Carozzi fummo scelti perché avevamo pratica di questioni urbane essendo stati allievi di Giovanni Astengo e collaboratori di Saverio Muratori lavorando molto sulla





◁ Versione italiana di Lynch Kevin, *L'immagine della città*, Marsilio, Padova, 1984.

▷ De Carlo Giancarlo, Primo Piano Regolatore per la città di Urbino, Tavola di «Descrizione visiva della Città». Estratto da De Carlo Giancarlo, *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966. pp.70-71

tipologia e sulla lettura del tessuto urbano. Giancarlo [De Carlo] ci aveva assegnato l'indagine della città di Urbino e, fidandosi del nostro operato, rimaneva interessato solamente ai risultati, non tanto del lavoro di analisi vero e proprio. Mi immagino che la stessa cosa sia probabilmente accaduta anche per alcune di queste cose relative al traffico e ai flussi di persone.
L'uso del bianco e del nero è invece legata a questioni tecniche, almeno negli anni Sessanta e Settanta, perché fino a quel periodo la rappresentazione grafica era ancora nelle mani di abili disegnatori tradizionali. De Carlo aveva in studio un paio collaboratori che disegnavano benissimo con la china.
Uno di questi era Armando Barp, giovane geometra di Feltre, che poi è diventato professore e ha insegnato allo IUAV di Venezia. Nei disegni di Urbino, tutti realizzati da Barp, si nota molto la cifra del disegnatore.

EO: *Il progetto del complesso residenziale di Mazzorbo è anche il risultato di un percorso di condivisione con la popolazione che ha dato vita a tipologie di alloggio differenziate tra loro. Il processo partecipato, composto da interviste e momenti di condivisione, è stato portato avanti di pari passo con un'indagine e una lettura del contesto operata attraverso la realizzazione di fotografie che riflettessero l'identità del luogo. Questo approccio, fatto di ascolto, ma anche di capacità di contaminazione con il luogo, ha portato allo sviluppo di soluzioni formali tipicamente veneziane che sono andate incontro ai bisogni dei futuri abitanti. A Parma invece De Carlo, per ricostruire l'identità della città e degli spazi che gravitavano intorno a Piazzale della Pace, in cui era stato chiamato ad intervenire, oltre ad un'analisi fotografica raccoglie numerose immagini storiche e cartoline della città che gli permettono di comprenderne l'afflato culturale, coglierne "l'anima" e individuare una serie di chiavi di lettura utili alla definizione della futura soluzione progettuale.*
Analizzando le fotografie scattate in occasione dei sopralluoghi per il progetto di Piazzale della Pace a Parma è evidente come dal carattere, dal taglio e dalla messa in evidenza di certi elementi si possano già intuire alcune intenzioni e soprattutto l'importanza che avrebbe rivestito lo spazio pubblico all'interno dell'intero progetto. Alcune di esse sono poi state tradotte in disegni e viste prospettiche che compongono il corredo di tavole di analisi e proposta degli scenari di trasformazione urbana. Che legame c'era tra questo lavoro d'analisi fotografica, che non era distante dal progetto, e la proposta vera e propria? Come si svolgeva questo avvicinamento ai luoghi in cui De Carlo era chiamato ad intervenire? Ci sono altri casi analoghi di cui ha memoria?

PC: Per le fotografie De Carlo aveva un lungo rapporto di collaborazione con Cesare Colombo[26], che spesso era incaricato di scattare delle fotografie che venivano proprio utilizzate per sviluppare ragionamenti sul progetto. Ricordo che ad Urbino, per il progetto dei Collegi, Colombo aveva fatto delle fotografie per riflettere e ragionare su determinati temi che interessavano Giancarlo [De Carlo], non tanto per fare la fotografia in sé.

EO: *La partecipazione è argomento comune a partire dagli anni Settanta e solleva la necessità di costruire dibattiti a tutti i livelli.*
Nel 2002 Giancarlo De Carlo in un testo dal titolo "Sulla progettazione partecipata", contenuto nel volume "Avventure urbane, progettare la città con gli abitanti" di Marianella Scavi, Iolanda Romano, Sergio Guercio, Andrea Pillon, Matteo Robiglio e Isabelle Touissant, scrive che «non esistono ricette per la partecipazione. Se cambiano i partecipanti e le ragioni per cui si sono incontrati, cambia la partecipazione: bisogna inventarla e esperirla ogni volta da capo». Quest'aspetto, riscontrabile anche nel carattere eterogeneo delle sue esperienze, concorre a rendere stimolante il confronto e unico il processo-progetto partecipato.
È però possibile, anche a valle della sua esperienza, rintracciare una metodologia non scritta o comunque un approccio ricorrente che De Carlo utilizzava nei processi di partecipazione? Quale era la differenza, che ha potuto riscontrare durante la sua esperienza, tra l'approccio di De Carlo e le altre sperimentazioni del tempo?

PC: Questo episodio però fornisce una cifra di lettura di tante cose su Giancarlo, perché la partecipazione che proponeva non era affatto partecipazione, ma è sempre stata manipolazione. De Carlo aveva le sue idee e le vendeva, in certi casi le modificava un po' perché in certi casi era costretto, ma in tutto il processo di partecipazione rimaneva saldo il suo ruolo decisionale di architetto. De Carlo non faceva partecipazione, faceva un'altra cosa, anche nelle attività dell'ILA&UD. Il vivere in un posto per qualche mese e tenere rapporti con la città non vuol dire partecipare ai reali problemi della comunità.
A Urbino ho vissuto alcuni mesi, subito dopo la laurea, nel periodo in cui Giancarlo [De Carlo] fece Primo Piano Regolatore, e mi occupai, insieme a Carlo Carozzi delle analisi e di tutto il materiale preparatorio che De Carlo, ogni settimana con scadenze varie, revisionava. Ricordo che Giancarlo giungeva ogni volta da Milano e saliva lungo la strada per arrivare in Piazza della Repubblica e veniva fermato da numerose persone, di varia natura, che siccome lo conoscevano da tempo gli chiedevano consigli spiccioli come fosse un fratello con un forte rapporto con la comunità. Questo però non vuole dire partecipazione perché quando giungeva il momento delle scelte, che erano le scelte dure, si decideva altrimenti. Uno dei grossi problemi di Urbino infatti è stata la vicenda dei Collegi, che pur essendo diventati un'icona, risultano completamente estranei, mai integrati e causa dello svuotamento della città che si è trasformata in una realtà di affittacamere.
La partecipazione di De Carlo è stata più un processo ideologico ed è stata poi teorizzata perché c'era una componente anarchica che doveva essere in qualche modo preservata, ma parlare di partecipazione vera e propria è un altro discorso.
Questi temi legati alla condivisione delle scelte sono stati oggetto di forti polemiche anche nel Team X e nell'ILA&UD, perché c'erano altri esponenti europei che avevano approcci differenti al tema rispetto a Giancarlo [De Carlo] e che la partecipazione



◁ Fotografia della seconda mostra alla galleria Politeanea, Terni, 1973.
Estratta da Franchini Alberto, *Il villaggio Matteotti a Terni. Giancarlo De Carlo e l'abitare collettivo*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2020.

la facevano in maniera più diretta come John Habraken, Herman Hertzberger e Ralph Erskine che condusse grossi interventi in Inghilterra erigendo il suo studio nel sito di costruzione per essere sempre presente e discutere con la popolazione coinvolta.
Quindi, in realtà, i veri partecipatori operavano in modo totalmente differente rispetto a De Carlo, cioè stavano sul pezzo ed erano tra l'altro fortemente politicizzati. De Carlo era differente, di fatto, se aveva un'idea di un certo tipo non la cambiava per nessun motivo.
Per il Piano Particolareggiato di Rimini[27] io e Alberto Mioni, su incarico di De Carlo, facemmo una serie di interviste a turisti e cittadini cercando di utilizzare il metodo proposto da Lynch in quegli anni negli Stati Uniti. Si rivelò però una cosa ridicola. Non era partecipazione, ma era l'aver adottato il modello lynciano per chiedere una serie di cose banali senza una reale verifica di fondo che Kevin [Lynch] invece praticava a Boston. Infatti Lynch adottava questo metodo dell'intervista per poi sedersi ad un tavolo con gli abitanti, inserendoli all'interno del processo per poi progettare davvero insieme un pezzo di città. De Carlo aveva quindi adottato un metodo senza crederci e inoltre era fondamentalmente differente da Kevin Lynch che invece appariva fortemente motivato da un punto di vista dei rapporti umani, a differenza di Giancarlo [De Carlo] che invece era un intellettuale europeo di sinistra.

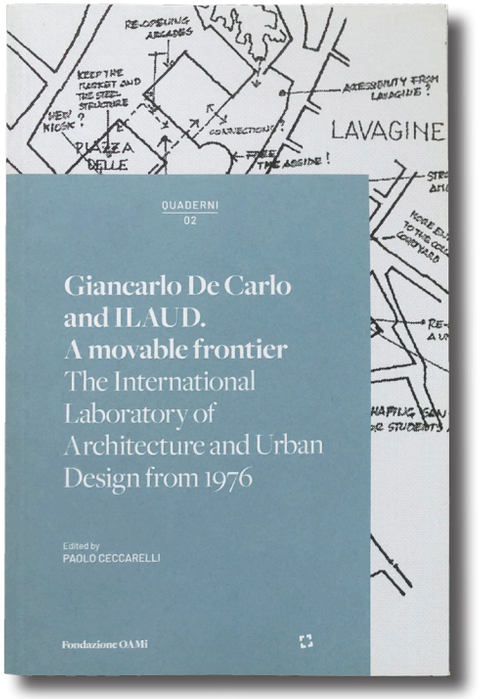
EO: *Insieme alla riaffermazione della necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura e all'importanza del progetto urbano come strumento utile a comprendere il contesto e ad agire sulla città, una terza questione da riprendere riguarda il ruolo che l'architettura può svolgere nei confronti della società attraverso modalità di condivisione orientate, trasparenti e produttive.*
Oggi la partecipazione infatti, all'interno dei processi di progettazione urbana e architettonica, è una questione dibattuta e, nella maggior parte dei casi, contraddittoria. Dettata per legge e spesso praticata in forma di burocrazia, viene recuperata quale diritto solo a giochi fatti, attraverso procedure attivate dalle amministrazioni che reclamano i contributi dei cittadini, ma che di fatto tendono sistematicamente ad escluderli. La partecipazione rischia così di divenire sinonimo di protesta, una reazione ad un processo decisionale non condiviso. Il senso della partecipazione sembra quindi essere ancora distante da quello descritto da De Carlo, come uno strumento d'interpretazione delle vere necessità sociali e di revisione critica del progetto, basato sul dialogo con gli utenti, dal basso ma anche dall'alto. Interpretazioni differenti, approssimative e a volte contrastanti rischiano infatti oggi di creare soltanto diffidenza e fraintendimenti intorno ai processi partecipati.
Ripartire dall'impostazione e dalle riflessioni operate da De Carlo introno a questa materia, incardinate sulla collaborazione tra il progettista e i fruitori dell'architettura, può essere utile per ristabilire un rapporto di fiducia tra istituzioni e cittadini basato su occasioni di ascolto, coinvolgimento e mobilitazione.
Può quest'eredità, ancora oggi attuale, moltiplicarsi in possibili applicazioni per rendere realmente efficaci le più recenti linee di azione della pianificazione e della progettazione partecipata legate a leggi regionali e fondi europei e quindi tramutarsi in una partecipazione costruttiva?

PC: Credo di si, ma per evitare il proliferare di effimeri esercizi fini a se stessi, la partecipazione andrebbe allargata anche alle problematiche attuali come la crisi energetica e i problemi legati all'immigrazione che stanno creando l'esigenza, ma soprattutto la possibilità di forme di lavoro collettivo volte a produrre scenari che non esistevano assolutamente nel nostro immaginario fino a poco tempo fa. Un esempio potrebbe essere quello delle comunità energetiche e all'esigenza di organizzare alcune porzioni di città, quartieri, villaggi, paesi e gruppi di edifici per la produzione di rinnovabili. Queste esigenze hanno dato un senso alla partecipazione perché hanno mobilitato intere comunità per uno scopo e non per una generica raccolta di idee.
Gli esempi di questo genere sono numerosi e sono legati anche al co-housing e alla creazione di tipologie in cui sono presenti spazi comuni per una gestione ottimizzata delle spese di riscaldamento o raffrescamento.
Inoltre ritengo che oggi ci sia grande problema di ristrutturazione del tessuto abitativo perché ci sono delle variazioni profonde nella composizione della famiglia. L'abitazione standard prodotta in grande quantità subito dopo la Seconda guerra mondiale è infatti ormai una tipologia edilizia che non corrisponde più, in gran parte, al tipo di famiglie attuali che risultano meno numerose, ma con l'esigenza di spazi differenti. In casi come questi la partecipazione diventerebbe una cosa possibile perché non si ridurrebbe, di fatto alla risposta per il singolo, ma si proporrebbe come soluzione per un ampio ventaglio di cittadini.
La riscoperta di queste forme di cooperazione che, in certi momenti della storia urbana, sono stati importanti dando vita a significative strutture rispetto all'edilizia speculativa capitalistica, sono una grande opportunità.
I modi di fare partecipazione e di comunicare oggi al grande pubblico, attraverso i canali social, le proprie idee sono fin troppi e si rischia di non approdare a nulla. Allora io credo che la risposta al mutamento climatico e a tutta una serie di problemi ad esso connessi,

molto probabilmente può rappresentare un'occasione di lavoro condiviso, rappresentando elementi che possono permettere veramente la partecipazione e la possibilità di attuare scenari futuri.
Quindi ritengo che dietro alla strada della partecipazione ci siano grandissime possibilità, però bisogna che i problemi siano molto concreti.

EO: *All'interno delle iniziative programmate nel 1966 per il Piano del Nuovo Centro di Rimini, Giancarlo De Carlo aveva previsto di sottoporre delle interviste, che non verranno mai realizzate, ad un gruppo di testimoni privilegiati (amministratori, professionisti, uomini di cultura) per sondarne le necessità. Una forma di partecipazione e un confronto, quello con gli amministratori pubblici, che si ripete spesso anche attraverso l'attento ascolto delle reazioni e dei punti di vista rispetto alle proposte avanzate che De Carlo annota accuratamente ad ogni incontro, come nel caso del progetto per Piazzale della Pace a Parma. Di quali altri progetti ha memoria di un coinvolgimento e una condivisione dall'alto e quindi con enti pubblici, amministratori e gruppi culturali?*

PC: Il caso del Piano del Nuovo Centro di Rimini è un caso molto particolare perché le vicende vanno lette attraverso la storia del Centro Educativo Italo Svizzero presente in città e fondato da Margherita Zoebeli. Negli anni in cui Giancarlo [de Carlo] ha progettato i Collegi di Urbino e in quelli successivi in cui si occupò della colonia di Riccione, Margherita Zoebeli ha avuto direttamente o indirettamente un ruolo molto importante nella vicenda di Rimini perché lei era una pedagogista svizzera molto avanzata, che aveva fatto studi su alcune costruzioni provvisorie erette dopo la distruzione provocata dai bombardamenti a Rimini. Una di queste costruzioni fu appunto il Centro Educativo Italo Svizzero, finanziato, d'accordo con la municipalità, dai sindacati operai svizzeri che si erano mobilitati per aiutare Rimini. Questo centro era estremamente avanzato da un punto di vista delle esperienze pedagogiche, e Giancarlo [De Carlo] si occupò di alcune architetture all'interno di questa costruzione, piccole, ma che sono state molto importante, ma soprattutto gli hanno consentito di avere un rapporto molto forte con questo gruppo che era veramente inserito nella vita riminese.
L'esperienza del Centro Educativo Italo Svizzero ha rivestito un ruolo molto importante anche per quanto riguarda il lavoro preparatorio dei Collegi di Urbino perché consentì di portare avanti un lavoro, d'accordo con il Rettore Carlo Bo, con alcuni dei pedagogisti di punta italiani.
Dietro al progetto dei Collegi di Urbino c'è un disegno, un tentativo di creazione di nuova classe dirigente per un modello assolutamente estraneo alla situazione marchigiana e di quei luoghi. Era il tentativo di costruzione una classe dirigente ormai moderna con esperienze particolari a cui bisognava dare anche un'educazione da nuova classe dirigente. Il fatto che nei Collegi di Urbino si era immaginato che gli studenti potessero avere una propria stanza, con il proprio bagno e fossero serviti a tavola nella mensa da camerieri non era una stranezza da élite, ma piuttosto il tentativo di formare, anche nel comportamento, una generazione futura della classe dirigente. Questo poteva e può sembrare un elemento di ingenuità ed è stato anche uno dei fattori che successivamente ha messo in crisi il sistema de Collegi, perché molti studenti rifiutavano questo modo di vivere "particolare".
Non credo quindi che questo modello ideale inizialmente previsto per i Collegi di Urbino fosse stato concordato con la città e i suoi abitanti, piuttosto immagino che si tratti di esiti emersi a seguito di colloqui con alcuni dirigenti politici di Rimini e con alcuni esponenti particolarmente attivi vicini a Margherita Zoebeli. Questo modo di operare non ha nulla a che fare con la partecipazione che è tutta un'altra cosa.



◁ Molte testimonianze ed esperienze intorno ai laboratori ILA&UD sono raccolte in:

Aa.Vv., *Giancarlo De Carlo and ILAUD. A movable frontier. The Internatiolan Laboratory of Architecture and Urban Design from 1976*, Fondazione OAMi, Milano, 2019.

EO: *Partendo dallo studio della bibliografia di riferimento sulla cosiddetta Smart City è possibile riscontrare l'affermarsi di un modello di sviluppo urbano che si fonda su un mix tecnologico di automazione, digitalizzazione, connessione e programmazione la cui conseguenza è un cambio totale dei paradigmi tecnologici e culturali.*
La pandemia, l'emergenza climatica, crisi politiche e sociali rappresentano alcune delle grandi sfide del nostro tempo.
Tutte hanno in comune il dibattito tra l'individuo e la comunità. Nei modelli di Smart City però, raramente si riscontrano elementi di attenzione per le dinamiche di trasformazione fisica della città che



▷ I recenti lavori del laboratorio ILA&UD svoltosi a Shanghai sono raccolti in:

Aa.Vv., *Discontinuity in Contemporary Cities. The ILAUD Experience: Shanghai's Urban Voids as an Opportunity for Regeneration*, ILAUD Press, Shanghai, 2022.

possano mettere al centro il cittadino. L'architettura ha la possibilità di dare forma ai luoghi in cui vivono le persone e può rappresentare una risposta e una sintesi alle complesse questioni odierne. Questa responsabilità verso la collettività e il bene comune era evidente per De Carlo.

PC: Oggi tutto è diventato banalissimo ed è come se avessimo perso la voglia di misurarci con i problemi più grossi che sono diventati di difficile risoluzione a causa di una società molto complessa e al contempo ricca di un infinità di peculiarità. Un approccio adatto ai problemi della città contemporanea però, nelle scuole di architettura odierne, non si insegna più perché è tutto diventato ormai standard. Per questo motivo, in passato, proposi a Giancarlo [De Carlo] di riformare le Facoltà di Architettura in Italia, ma la sua già precaria condizione di salute non permise di andare oltre un paio di riunioni.

Mi dispiacque molto, ma l'ILA&UD[28] continua a portare avanti l'eredità di De Carlo attraverso le numerose iniziative che stiamo promuovendo in giro per il Mondo. Abbiamo pubblicato un libro dove ci sono numerosi scritti di suoi ex allievi, ma anche di suoi collaboratori, perché io ho mantenuto rapporti con le figure dei paesi più insoliti che hanno lavorato a lungo e con impegno con Giancarlo [De Carlo]. Quest'estate siamo anche riusciti a stampare un libro relativo all'ultimo workshop di Shanghai del dicembre del 2019. Mentre gli annuari non vengono più stampati, per il semplice fatto che l'ILA&UD non organizza più laboratori dalla durata prolungata come invece avveniva in passato.
C'è stata una profonda trasformazione nel corso del tempo e questo vale per le città, ma anche per le ipotesi delle strutture educative. Quando l'ILA&UD nacque era un evento molto importante per gli studenti di tutto il Mondo, soprattutto americani, per venire in Italia e svolgere un esperienza di due mesi che sarebbe potuta valere come un interno semestre al MIT. Questo non è più così perché ormai la mobilità degli studenti è elevatissima.
I workshop che si riescono a fare sono molto più piccoli e di durata molto minore perché oggi nessun docente si fermerebbe in una qualsiasi parte del Mondo per un periodo superiore a qualche settimana e quindi l'annuario che pubblicava gli atti di quelle esperienze non ha più ragion d'essere.
Contemporaneamente l'ILA&UD di allora aveva a che fare soltanto con il mondo occidentale, soprattutto Europa e Stati Uniti, oggi ci sono rapporti anche con l'America Latina e l'Oriente, tant'è che il primo workshop che abbiamo fatto nel 2005 si è tenuto a Buenos Aires, la città più europea al di fuori dell'Europa, per poi proseguire a New Delhi in India e a Curitiba in Brasile.

Una delle ultime edizioni fatte si è tenuta a Shanghai dove abbiamo impostato un workshop che conserva lo spirito dell'ILA&UD, sul tema della riutilizzazione di spazi urbani e di aree industriali dismesse per via del decentramento causato dall'inquinamento. A Shanghai infatti non si vuole più costruire edifici residenziali perché il livello demografico raggiunto è elevatissimo e, al contrario c'è il grande problema della ricostruzione dei tessuti sociali di comunità che si sono persi a causa di operai e immigrati che vivono all'interno di torri, in spazi ristretti e in totale isolamento, senza figli e senza la possibilità di instaurare nuove relazioni sociali. Le proposte emerse hanno riguardato iniziative volte a creare spazi pubblici verdi per la produzione agricola all'interno di orti sociali con l'intento di ricucire i tessuti sociali, economici e culturali utilizzando forme composite che al contempo cercano di risolvere il problema della produzione di cibo fresco nelle megalopoli.
Un secondo tema, che si sta affrontando in questo momento nell'ultimo workshop organizzato in Marocco è relativo ad un'oasi storica molto importante nel deserto del Sahara, entrata in crisi dopo migliaia di anni per via della scarsità di acqua. Questa circostanza pone tutta una serie di problemi sulla reinvenzione dei centri urbani in modo da trovare nuovi significati a vecchi insediamenti che non possono più essere ciò che sono stati in passato e che forse, alla fine, verranno abbandonati del tutto.
Il terzo tema, su cui si sta lavorando a Genova è incentrato sul quartiere di Cornigliano dove in passato avevano sede le acciaierie Ilva chiuse ormai da tempo e dove trovano posto, tra le colline, grandi ville cinquecentesche abbandonate.
Nel quartiere è presente una grande percentuale di immigrati, soprattutto provenienti dall'Ecuador, che rappresentano quasi il 30% dell'intera popolazione del quartiere.

Il resto del tessuto sociale è composto dalla vecchia classe operaia, anziana e molto fiera perché aveva un ruolo rilevante all'interno acciaierie. Tutta questa frammentazione dei tessuti, abbinata ad una parte suburbana che si era sviluppata agli inizi del Novecento borghese, ha creato una cesura con la costa e il mare, andando a conformare un luogo molto interessante anche dal punto di vista della cultura locale che permette di studiare tutta una serie di problemi tipici della città contemporanea: la mescolanza sociale, quella economica e quella culturale che si intrecciano con le problematiche ambientali.
Praticamente l'ILA&UD continua in questo progetto tentativo della lettura della forma aperta, ma molti degli approcci al progetto di De Carlo e molti di quelli portati avanti durante i corsi ILA&UD a Siena e a Urbino oggi non hanno più una influenza positiva diretta. La società è profondamente cambiata e cambierà ancora di più chiedendo risposte del tutto nuove. La società oggi infatti è sempre più frammentata, segregata e isolata.
Ha richieste diverse, in moltissime città che stanno mutando profondamente per via delle immigrazioni di varia natura e di vario tipo. Al di là dell'immigrazione c'è la questione legata alle donne che stanno pretendendo giustamente un ruolo che in passato non avevano e questo si ripercuote sui sevizi, sulla tipologia della casa e sulle dinamiche demografiche di un paese come l'Italia che è vecchio e che continua ad invecchiare, che sta perdendo popolazione e che va avanti perché il flusso di immigrazione è costante, ma totalmente distaccato dalle dinamiche culturali tipiche della città italiana. È chiaramente un'epoca in cui stanno succedendo velocemente grandi trasformazioni e noi, non avendo grandi idee e soprattutto risposte adeguate, pensiamo soltanto alla conservazione del patrimonio senza entrare nell'ottica che il patrimonio potrebbe sparire del tutto.
Siamo in un'epoca in cui non è facile comprendere che direzione seguire per lo sviluppo delle nostre comunità e quindi io credo che questo sia un problema molto serio perché, in Italia, questo scenario è aggravato dalla crisi sociale, economica e sanitaria.
È un momento in cui, dietro una apparente calma c'è una situazione di grande trasformazione che non sarà necessariamente negativa, ma giustamente comporterà notevoli modificazioni.

EO: *Per continuare oggi Giancarlo De Carlo penso non sia sufficiente replicarne passivamente il lascito bensì reinterpretarlo criticamente e attualizzarlo alle domande della società di oggi.*
A partire dalla sua esperienza, da quale o quali lezioni pensa sia necessario partire?

PC: Credo e sono convinto che ci siano ancora alcune cose, degli elementi di metodo sviluppati da De Carlo, che possano rivelarsi ancora validi e che sono stati certamente una cosa molto interessante, ma al contempo anche del tutto disattesa soprattutto per quanto riguarda l'idea di progettazione tentativa, pratica che è stata sempre molto conclamata, ma mai utilizzata per quello che era.
Un altro aspetto di grande interesse, ma che non sempre è stato affrontato in maniera approfondita anche dallo stesso De Carlo, riguarda la lettura della città.
Si tratta infatti di un passaggio molto importante da svolgere, prima della fase progettuale, che in realtà è sempre stata fatta in modo molto sommario indagando più il livello della conservazione che non quello della trasformazione.
La lettura reale della stratificazione edilizia in realtà è una cosa molto complicata da leggere, capire, interpretare e molto difficile da attuare attraverso strumenti che richiedono studi e analisi approfondite.

EO: *Quale insegnamento le ha lasciato Giancarlo De Carlo?*

PC: Senza dubbio uno dei maggiori insegnamenti che la frequentazione e il rapporto con De Carlo mi hanno trasmesso è la capacità di assumere un atteggiamento di curiosità, cioè di non avere degli schemi precostituiti, una saggezza e una teoria da verificare a priori.
Un altro insegnamento che mi ha lasciato sta nella franchezza e disponibilità a discutere le proprie idee con altre persone di formazione e tipologia differente. Per esempio l'esperienza dell'ILSES è stata per me molto interessante perché mi ha permesso di sviluppare una serie di ragionamenti su Milano e più in generale sull'intera area metropolitana milanese parallelamente all'impegno di Giancarlo [De Carlo] per il PIM – Piano Intercomunale Milanese, affiancandoli ad una serie di tematiche e metodologie d'indagine totalmente nuove collaborando con economisti e sociologi.
Un altro aspetto curioso che tratteggia la personalità di De Carlo e al contempo ci lascia un eredità importante è rappresentato dal suo essere rigido su alcune questioni, ma sempre aperto a nuovi discorsi e curioso di avere approcci di tipo differente.
Questo penso lo si ritrovi abbastanza nel suo lavoro e in particolare in un episodio avvenuto ai tempi del mio impegno presso l'ILSES.
In quegli anni Giancarlo [De Carlo] mi informò della necessità di eseguire un'indagine sui catasti urbani dei centri fuori Milano che avevano subito profonde modificazioni e mi propose di dare l'incarico ad Aldo Rossi con il quale aveva avuto in precedenza polemiche molto accese, così come con Vittorio Gregotti.
De Carlo era persona intelligente e capace e nonostante gli attriti riconosceva le capacità delle persone del suo tempo.

[1] L'Istituto Lombardo di Studi Economici e Sociali (ILSES) fu fondato nel 1960 a Milano con l'obiettivo di effettuare un'opera di ricerca permanente per lo studio dei caratteri sociali ed economici della regione metropolitana milanese. Per approfondimenti si veda Nicosia Corinna, *La costruzione del sapere urbanistico negli anni Sessanta: il caso dell'Ilses*, DAStU, Politecnico di Milano.
[2] Piero Bassetti si è laureato in Economia e Commercio all'Università commerciale Luigi Bocconi, ha studiato negli Stati Uniti presso la Cornell University e nel Regno Unito presso la London School of Economics. È stato consigliere e Assessore al bilancio del Comune di Milano dal 1956 al 1970.
[3] Alessandro Pizzorno compì studi di filosofia presso l'Università di Torino e di Scienze sociali a Vienna e a Parigi. Nel 1953, non ancora trentenne, assunse la direzione del Centro di relazioni industriali della Olivetti di Ivrea. Condusse ricerche di sociologia economica e politica sui rapporti tra sistemi politici ed economici nelle società industriali.
[4] Sul Primo Piano Regolatore di Urbino (1958-64), si veda De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966.
[5] Una breve ricostruzione dell'esperienza è rintracciabile in Secchi Bernardo, *Urbino*, in "Casabella" n°613, giugno, 1994, pp.18-21.
[6] Ponti Giò, *Interni della "Lucania"*, in "Domus" n°287, 1953, pp.17-24.
[7] L'Istituto di Tecnologia del Massachusetts (Massachusetts Institute of Technology, MIT) è una delle più importanti università di ricerca del mondo con sede a Cambridge, nel Massachusetts (Stati Uniti d'America). L'istituto è organizzato nelle seguenti scuole: Architettura e pianificazione del territorio, Ingegneria, Management, Scienze, Scienze umane, arte e scienze sociali.
[8] Habraken John, *L'Ambiente Costruito e i Limiti della Pratica Professionale*, in "Spazio & Società", vol.1, n°1, 1978.
[9] Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960.
[10] Parte del suo lavoro è riportato nella descrizione della resistenza alla distruzione di una porzione della Chinatown di Boston in Crockett Karilyn, *People before Highways: Boston Activists, Urban Planners, and a New Movement for City Making*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2018.
[11] Beinart Julian, *The Pattern of the Street*, in "The Architectural Forum", vol.125, n°2, 1966.
[12] Hertzberger Herman, *Lessons for students in architecture*, 010 Publisher, Rotterdam, 1991.
[13] Turner John, *Housing by people. Towards Autonomy in Building Environments*, Marion Boyars Publishers, 1976.
[14] Sereni Vittorio, *Gli amici*, in "Tempo presente", V, 12, dicembre 1960, p.843.
[15] MSA – Movimento Studi per l'Architettura fondato da Franco Albini nel 1945 elaborò proposte per rilanciare il dibattito architettonico nella Milano del secondo dopoguerra.
[16] Il nucleo del gruppo Team X era composto da Jacob Bakema, Georges Candilis, Giancarlo De Carlo, Aldo van Eyck, Alison e Peter Smithson, Shadrach Woods e altri partecipanti.
[17] Per approfondimenti si veda Marin Alessandra, *Una nuova scuola per un uomo nuovo. Il corso di laurea in urbanistica e il nuovo assetto dipartimentale*, in Zucconi Guido, Carraro Martina (a cura di), Officina Iuav 1925-1980: saggi sulla scuola di architettura di Venezia, Collana Iuav, Marsilio, Venezia, 2011, pp.189-205.
[18] L'ILA&UD (o ILAUD), acronimo di International Laboratory of Architecture and Urban Design, viene costituito a Urbino da Giancarlo De Carlo e Carlo Bo nel 1974, sui principi del Team X.
[19] Quaroni Ludovico, *La torre di Babele*, Marsilio, Venezia, 1967.
[20] Per approfondimenti si veda Astengo Giovanni, Urbanistica, Enciclopedia Universale dell'Arte, vol. XIV, p. 605.
[21] Aymonimo Carlo, *Origini e sviluppo della città moderna*, collana "Polis", Quaderni di architettura e urbanistica, Marsilio, Venezia, 1965.
[22] Samonà Giuseppe, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Laterza, Bari, 1960.
[23] Zevi Bruno, *Saper vedere l'urbanistica. Ferrara di Biagio Rossetti, la prima città moderna europea*, Einaudi, Milano, 1971.
[24] Il primo schema di Piano Intercomunale Milanese, meglio conosciuto come la "Turbina", fu presentato il 25 luglio del 1963 da Giancarlo De Carlo, Silvano Tintori e Alessandro Tutino.
[25] Alexander Christopher, *Note sulla sintesi della forma*, in "Il Saggiatore", Milano, 1967.
[26] Cesare Colombo è stato uno dei principali fotografi e studiosi della fotografia del Novecento. Curatore di importanti mostre e animatore di dibattiti, sin dal dopoguerra ha contribuito a far crescere in modo significativo la cultura fotografica in Italia.
[27] Per il piano di Rimini (1966-72) si veda De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.4-77. Una ricostruzione delle vicende del Piano di Rimini si trova in Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.
[28] Per approfondire le odierne attività dell'ILA&UD si veda https://www.ilaud.org/category/about/.

Dialogo con Carlo Nepi

Siena, 22.11.2022

EO: *Quando ha incontrato Giancarlo De Carlo per la prima volta?*

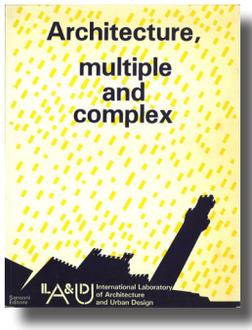
CN: Ti faccio una parentesi, non è che io sia l'esegeta di Giancarlo De Carlo, io ho avuto questa esperienza con lui proseguita alcuni anni dopo averlo incontrato da neolaureato.
Il primo incontro, senza di lui, è stato da studente, in occasione di una mostra a Bologna dal titolo "Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto"[1], sul rapporto tra le arti e la contestazione politica. Erano presenti opere di Franco Angeli, Enrico Baj, Alik Cavaliere, Mario Ceroli, Fabio Mauri, Michelangelo Pistoletto, Mario Schifano, Emilio Vedova, e di numerosi artisti e operatori internazionali.
Nel quadro della rassegna si svolse un dibattito tra intellettuali italiani e stranieri sulla possibilità di un'arte rivoluzionaria e sull'impegno politico dell'artista presieduto da Luciano Anceschi con la partecipazione di artisti e critici, quali Roberto Matta, Francesco Arcangeli, Dario Fo, Emilio Vedova e Achille Bonito Oliva.
Per quanto riguarda l'urbanistica, l'architettura e il design erano presentate ricerche di Enzo Mari, Leonardo Mosso, Italo Insolera, Pier Luigi Cervellati e Giancarlo De Carlo
In quell'occasione fui veramente colpito dal materiale esposto su Giancarlo De Carlo che riguardava, se non sbaglio, le attività di partecipazione portate avanti in occasione del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini[2]. Una pratica di interesse assoluto nei primissimi anni Settanta, soprattutto alla luce dei pochi mezzi di comunicazione e delle poche riviste d'architettura del tempo che limitavano il dibattito alle sole facoltà d'architettura e agli ambienti culturali interessati. Quindi rendersi conto dell'esistenza di determinate esperienze che consentivano al progetto di non essere calato dall'alto, ma bensì di poterlo portare ad un livello di discussione popolare e collettiva, oggi si direbbe condivisa, era veramente una cosa molto nuova per me. Lavorandoci sopra, mi accorsi che la partecipazione di De Carlo non era un metodo poi così nuovo e che esistevano già esperienze di questo tipo, però per il contesto italiano di allora era certamente innovativo.

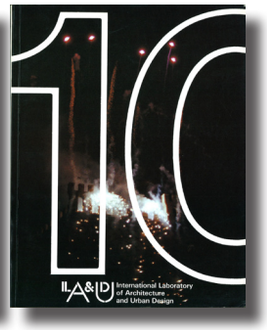
EO: *In che periodo ha avuto modo di collaborare con Giancarlo De Carlo?*

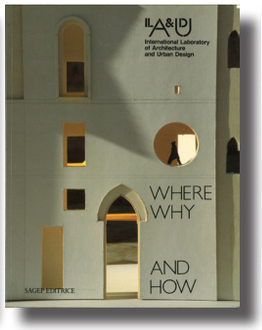
CN: Iniziai a collaborare con De Carlo nel 1973, all'età di 24 anni quando fui chiamato da Roberto Barzanti, che era Sindaco di Siena e da Augusto Mazzini, architetto col quale in seguito ho collaborato, ad organizzare un convegno di due giorni sul territorio e sul centro storico senese.
I temi centrali riguardavano il recupero dei centri storici e il ruolo dell'Università nella città.
A quel tempo l'Ateneo, guidato da Luigi Berlinguer, aveva un ruolo centrale e per l'occasione fu proposta un esperienza simile alla mostra "Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto" di Bologna.
Giancarlo De Carlo ebbe il compito di approfondire il tema dell'Università e, ad essere sinceri, il suo intervento colpì più di tutti, sia per la capacità oratoria, sia per l'eloquenza fatta di un linguaggio scarno e preciso, priva di dogmi e di una retorica tipica di chi trattava temi urbanistici.
Le sue argomentazioni sono sempre state infatti tra lo scientifico e il filosofico, come lo sono i suoi scritti.
Quella quindi fu la prima occasione in cui incontrai Giancarlo [De Carlo] che da quel convegno ebbe successivamente l'incarico per un intervento a San Miniato – La Lizza che rappresentò una grandissima esperienza per lui e tutti noi.

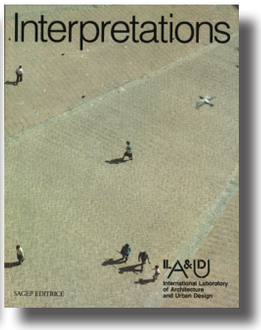
EO: *A quali progetti ha lavorato insieme a Giancarlo De Carlo?*











◁ La copertina del catalogo della mostra Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto. Arte-iconografia politica, cinema, comunicazioni di massa, musica, teatro, urbanistica e architettura

Ente bolognese manifestazioni artistiche (a cura di), *Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto. Arte-iconografia politica, cinema, comunicazioni di massa, musica, teatro, urbanistica e architettura*, Grafis edizioni d'arte, Bologna, 1972.

▷ Le copertine degli Yearbooks che vanno dal 1984 al 1987 e tenutisi a Siena.

CN: Ho lavorato al progetto del Piano di San Miniato – La Lizza a Siena (1976-1979) e poi al progetto di sistemazione di Piazzale della Pace a Parma (1980-1981). Successivamente sono stato per alcuni anni nella redazione di Spazio e Società insieme ad Augusto Mazzini come "corrispondenti dall'Italia". Erano gli anni successivi al '78, quando la rivista grazie all'editore Mazzotta, assunse la forma. Ricordo che ci occupavamo di stilare alcuni articoli e partecipavamo alle riunioni di redazione.

EO: *Il progetto di sistemazione di Piazzale della Pace a Parma in che periodo si inserisce?*

CN: Il progetto di Parma[3] si inserisce in un periodo che è contemporaneo al progetto del Piano di San Miniato e della Lizza a Siena e successivo a due occasioni centrali rispetto alle attività di partecipazione o che almeno hanno sempre caratterizzato metodologicamente l'impostazione progettuale di De Carlo: il Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini (1970-1972) e il Villaggio Matteotti a Terni (1970-1975). Queste sono state le occasioni in cui le tematiche legate alla partecipazione sono state più forti e profonde.

EO: *Giancarlo De Carlo, forse più di ogni altro architetto, ha saputo coniugare architettura e urbanistica. Guardando al Primo Piano Regolatore di Urbino, ma anche al Piano del Nuovo Centro di Rimini e al progetto di Piazzale della Pace a Parma è evidente il nesso tra la scala urbana e quella architettonica. Come è stato per Giancarlo De Carlo l'avvicinamento e l'approccio al progetto?*

CN: L'approccio al progetto per Piazzale della Pace è molto simile a quello per il progetto del Piano di San Miniato e della Lizza a Siena. Quello era un quartiere periferico che rappresentava l'unico appezzamento P.E.E.P. – Piano Edilizia Economica Popolare – situato fuori dalla città. L'operazione partì con grande capacità innovativa perché fu abbandonata immediatamente l'idea di costruire un altro pezzo di periferia, cioè un altro quartiere specializzato di residenza; fu invece promossa un'operazione di integrazione, attraverso la quale includere servizi, università, scuole e residenze. Il Monte dei Paschi di Siena completava poi l'integrazione delle attività con uffici e spazi che avrebbero consentito al quartiere di rappresentare un nuovo pezzo di città contraddistinto da una dotazione di servizi rilevante.

L'apporto di Giancarlo [De Carlo] a questa visione fu fondamentale perché fece comprendere a tutti che non si potevano più costruire delle appendici esterne alla città ancora dipendenti dal centro storico, ma bisognava intendere la periferia in un modo del tutto nuovo. Con questo progetto invece si cercò quindi di promuovere un nuovo legame di integrazione tra città contemporanea e tessuti sedimentati.
Da questo punto di vista l'approccio al quartiere San Miniato – La Lizza ha molti punti di contatto con quello adottato per Piazzale della Pace a Parma, ma meglio definirla "Piazza dei Guasti". Se si riporta questo ragionamento al progetto per Parma infatti, quando inizialmente il tema fu posto a De Carlo dal Sindaco Aldo Cremonini, la vicenda aveva molte affinità.
Quando me ne parlò e mi chiese la disponibilità a collaborare al progetto, mi disse anche quello che pensava del Sindaco. Lo riteneva un Socialista vecchio stampo e, cosa più importante, una persona onesta e civile in una città attraente che era patria di Bertolucci e di tante altre personalità interessanti.
Oltre al tema molto attraente, De Carlo era quindi interessato a parametri quali la qualità delle persone più che all'orientamento politico delle amministrazioni.

EO: *Gli anni ’60 hanno segnato, nel panorama nazionale, il distacco tra piano e progetto decretando una contrapposizione tra gli urbanisti, non più inclini ad operare attraverso un lavoro transcalare e l’architettura, che iniziò a prediligere l’aspetto formale dimenticando contesto e utilità sociale. Questo ha portato le discipline dell’urbanistica e della progettazione architettonica e urbana ad arretrare dal terreno comune della città verso due direzioni opposte. Oggi infatti, la prima non arriva quasi mai alla verifica progettuale preliminare, mentre la seconda si interessa sempre meno di questioni complessive.*
La distanza che si è creata va colmata stimolando una produttiva e costante azione di interazione e di compensazione reciproca. Può essere allora utile rileggere, con un approccio che guarda alla complessità contemporanea, il lavoro di Giancarlo De Carlo, dove il limite tra urbanistica e architettura è esile. De Carlo insiste infatti ad abbattere i confini disciplinari e critica la meccanica delle logiche di zonizzazione nei piani. Quest’approccio progettuale complesso, teorizzato nel volumetto Questioni di architettura e urbanistica nel 1964 e sostenuto anche nel Manifesto programmatico dell’ILA&UD del 1973 sostiene che «architettura e urbanistica sono parti dello stesso problema e che la loro interdipendenza è tale che nessuna azione può essere concepita in ognuna delle due parti senza la coscienza della sua reciprocità con l’altra». In questo binomio De Carlo trova la possibilità di riaffermare il ruolo centrale dell’architettura nella ricerca di una “misura urbana” che si traduce nell’attenzione per una scala intermedia del progetto, dove le soluzioni per l’organizzazione e la forma dello spazio fisico della città sono guidate dall’attenzione per i bisogni della collettività.
Il tema di “Piazza dei Guasti” era già stato nel dopoguerra oggetto di numerose proposte progettuali e concorsi di idee tra cui parteciparono, tra gli altri, anche Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Paolo Portoghesi.



◁ L’assetto degli spazi lungo Strada Garibaldi a Parma in una rappresentazione di Alinovi Giuseppe, *Piazza di Corte*, 1830- 32, acquarello su carta, Collezioni d’Arte Fondazione Cariparma

CN: Giancarlo De Carlo è partito proprio da quegli esiti, cioè dall’idea che un problema urbano gigantesco come quello che si era creato, prima con le demolizioni del Petitot per il nuovo Palazzo Reale e poi con i bombardamenti della Seconda guerra mondiale che hanno portato alle demolizioni del Teatro Reinach e del Palazzo Ducale in quel tempo sede della Prefettura, non poteva essere risolto semplicemente attraverso una nuova architettura, ma si sarebbe dovuto ripensare e coinvolgere l’intero tessuto urbano circostante. Si trattava infatti di uno squarcio nel centro della città che nessuno sapeva bene come maneggiare, come risolvere, che non era altro che una rimessa di macchine intransitabile, senza alcuna qualità urbana, dove le persone non si fermavano.
C’erano poi i due monumenti, quello a Giuseppe Verdi un po’ defilato vicino ai contrafforti della Pilotta, e quello al Partigiano un po’ più rivolto alla città, a completare lo scenario di quella che era veramente un’area dissestata e priva di senso, difficile da ricomporre.
Tutti i tentativi che erano stati fatti tramite i concorsi di idee indetti nel dopoguerra e a cui avevano partecipato moltissimi fra i più grandi architetti italiani, da Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Luigi Pellegrin, Paolo Portoghesi a Roberto Gabetti e Aimaro Isola, avevano esplorato qualsiasi soluzione e tutte le possibili forme senza trovare un esito veramente convincente per quello che non era altro che uno spiazzo.
Evidentemente per De Carlo non era un problema di forma e non era quello utilizzato fino a quel momento il modo per poter risolvere il problema di questa grande voragine a fianco della Pilotta.
In quest’occasione è tangibile il metodo e l’approccio ai problemi urbani che aveva

Giancarlo [De Carlo] e che consisteva in un'analisi e un'indagine approfondita delle relazioni, dei punti di scambio, interferenza e di reciproco dialogo fra le varie parti di città per giungere alla soluzione progettuale. Nel caso di Parma emersero appunto tanti nodi e rapporti tra le varie componenti della città, a cominciare da quello che fu definito il sistema delle quattro piazze, che si componeva di Piazzale della Pace, Piazza della Steccata, Piazza Duomo e di Piazza Garibaldi, per arrivare poi al Parco Ducale. Si trattava di zone frammentate e aree che vivevano vite autonome per le quali De Carlo immaginò una messa a sistema con l'obiettivo di trasformare il centro di Parma in un organismo unitario, privo del transito di veicoli e completamente pedonalizzato. Questo voleva dire ripensare intere piazze, il ponte Verdi, i fornici della Pilotta e riflettere su una serie di nodi urbani nevralgici. Oggi si è persa completamente la relazione tra territorio, città e spazio di progetto.

EO: *Guardano gli elaborati per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma emerge un'attenta ricostruzione dell'evoluzione del tessuto storico della città. De Carlo infatti legge e comprende la città anche attraverso la storia, senza assumere però un atteggiamento nostalgico e retorico. Mette in atto invece un processo per studiare l'evoluzione del contesto: come nasce, come si evolve, quali sono le sue caratteristiche, quali parti sono più datate, quali invece sono quelle più recenti. Qual è oggi l'eredità che possiamo assumere da quest'atteggiamento?*

CN: Per quanto riguarda il progetto per Parma, io ho lavorato alla fase di studio e analisi del contesto che precedeva il progetto, mentre le soluzioni architettoniche sono state sviluppate da De Carlo insieme a Susanne Wettstein.
Queste analisi, fatte di piccoli disegni e schemi che oggi appaiono ingenui, sottolineano invece un modo di procedere metodologico volto a raggiungere una conoscenza, in un primo momento un po' scolastica, della storia, della morfologia del luogo, delle trasformazioni avvenute nei secoli e per costruire poi una consapevolezza percettiva del luogo.

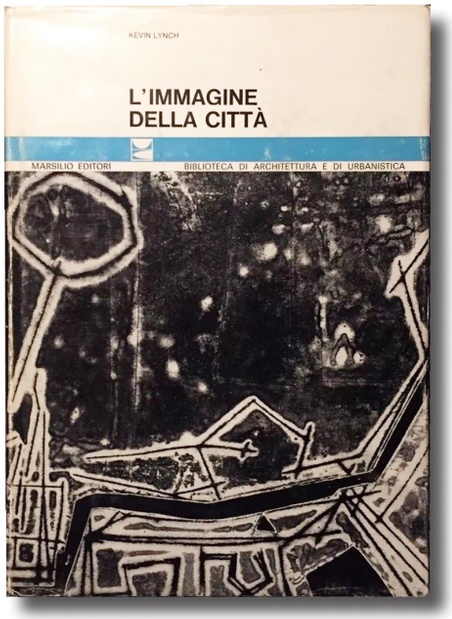
EO: *Nelle prefigurazioni progettuali di Giancarlo De Carlo, anche nel progetto di Piazzale della Pace a Parma, si può riscontrare una grande attenzione ai disegni, la cui gamma non trova eguali in altri architetti o urbanisti del suo tempo, sia per varietà grafica che per efficacia comunicativa. L'uso del bianco e nero, della scala di grigi, delle legende, dei diagrammi e di numerosi segni grafici che traducono su carta usi, funzioni e potenziali movimenti delle persone nello spazio derivano dalla ricerca che Kevin Lynch stava declinando nelle città degli Stati Uniti d'America e dai modelli linguistici della pianificazione urbana teorizzati negli stessi anni nel contesto anglosassone? Che cosa invece è eredità delle esperienze svolte all'interno del Team X?*

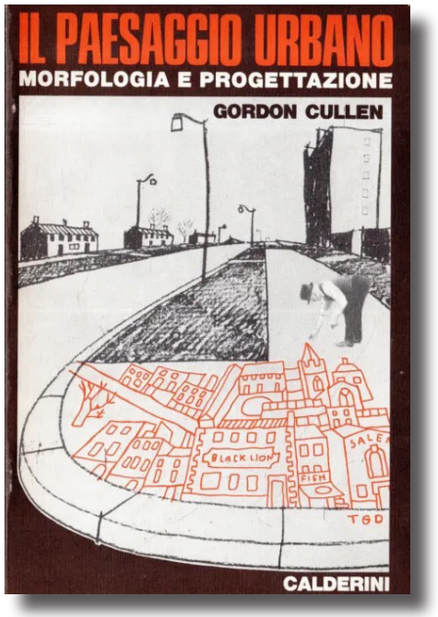
CN: Si trattava di un tentativo di mettere in evidenza il livello qualitativo degli spazi partendo dal loro stato di conservazione, per arrivare poi ad una loro più dettagliata definizione, con l'individuazione del tipo di attività commerciali, dei servizi e della qualità dello spazio urbano, con l'obiettivo di ricomporre l'intero sistema, fermando le macchine altrove e immaginando di pedonalizzare le piazze.
L'uso del bianco e del nero era dovuto principalmente ai mezzi tecnici disponibili e all'attenzione ai costi; non c'era una precisa volontà di linguaggio.
Inoltre De Carlo aveva un segno, che spesso si riconosce dai disegni fatti alla lavagna con il gesso, tramite cui lavorava con schemi diagrammatici molto eloquenti relativamente alle questioni di urbanistica e architettura, ma che potevano essere usati anche per altre discipline. Giancarlo [De Carlo] aveva una capacità di sintesi dei temi e dei problemi straordinaria che si traduceva in una esposizione estremamente chiara attraverso frasi e diagrammi. L'impostazione generale e il modo di intendere il progetto di De Carlo era influenzata dalla sua appartenenza al Team X e quando dico Team X intendo soprattutto riferirmi ad architetti come Aldo van Eyck e Shadrach Woods, oltre a Peter e Alison Smithson.[4] Questo è uno dei luoghi formativi principali del pensiero urbanistico di De Carlo, mai abbandonato e soprattutto costante spazio di confronto e dibattito per «fare due chiacchiere tra amici» come usava dire Peter Smithson.

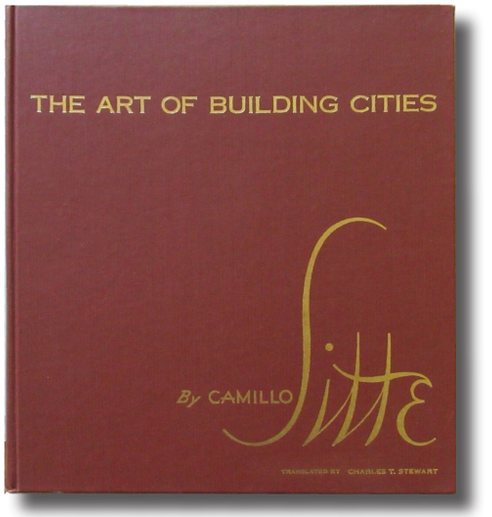
EO: *Dibattiti e confronti spesso molto accesi, vero?*

CN: Esatto, questo ti volevo dire! L'altra cosa che De Carlo ha ereditato da queste esperienze è appunto l'aperto confronto sulle questioni. In quei contesti infatti non si poteva fare affidamento sulle amicizie, se una cosa o un parere andavano detti non c'erano filtri. Ovviamente sto parlando di progetti e di architettura sulla quale loro si criticavano reciprocamente in modo franco e costruttivo, ma poi erano fortemente legati e conservavano grande rispetto tra loro.

EO: *Schizzi, viste prospettiche di piazze, scorci e paesaggi urbani costituiscono per De Carlo un importante strumento per trasmettere le qualità dell'ambiente urbano, le premesse e le intenzioni del progetto legate sia al contesto esistente sia alle prefigurazioni del nuovo. Negli elaborati per i progetti di Parma e Dublino è riscontrabile questo procedimento di prefigurazione e racconto dello spazio urbano e delle potenzialità del progetto rispetto al contesto. Un metodo di lavoro irrinunciabile fondato su concetti chiave quali il rapporto con il luogo, la geometria,*







la luce, l'architettura a servizio dell'uomo. Una ricerca dell'identità del luogo e dell'atmosfera. Da dove proviene questo linguaggio?

CN: Dal punto di vista grafico e anche concettuale il sistema e il metodo che portammo avanti con gli elaborati di analisi per il progetto di Parma si rifaceva alle ricerche di Kevin Lynch[5] e soprattutto al lavoro di Gordon Cullen[6] che in quegli anni sviluppava un metodo di lettura degli spazi urbani lavorando sui disegni, sugli approcci, sui passaggi, sui movimenti, sulla percettività spaziale e sulle viste urbane in sequenza.Gordon Cullen era infatti un urbanista inglese con grandi capacità grafiche di disegno che nel secondo dopoguerra frequenta il gruppo di architetti inglesi che ricercavano una pianificazione che avesse come paradigma il paesaggio in città. Fu anche vicedirettore di Architectural Review, rivista all'interno della quale trovarono ampio spazio queste tematiche e le riflessioni legate alla vista e al concetto del pianificare come forma artistica.

EO: *Quali possono essere altre figure importanti nella formazione o comunque nell'impronta culturale di Giancarlo De Carlo?*

CN: Oltre ai partecipanti al Team X, bisognerebbe accendere un faro su Giuliana Baracco, la moglie di Giancarlo De Carlo, perché il suo peso e il suo ruolo, mai abbastanza considerati anche per sua volontà, sono stati sempre fondamentali. La sua influenza ha inizio dalla lotta partigiana, infatti negli anni Quaranta, quando Giuliana Baracco era una superiore nella formazione partigiana nella quale agivano e insieme avevano dato rifugio a Giuseppe Pagano dopo la fuga dal carcere del Castello di Brescia e prima della sua nuova cattura e del suo internamento nel campo di concentramento di Mauthausen. Giuliana [Baracco] ebbe un ruolo fondamentale per la rivista Spazio Società rappresentando una figura cardine e rigorosa che sostenne per anni la produzione dell'intera rivista dal sottotetto dello studio di via Mascheroni a Milano. Tutti e due sono sempre state persone che non hanno mai fatto sconti a nessuno, ma sempre con un atteggiamento aperto e assolutamente onesto, senza sott'intesi né particolari motivazioni non chiare.

EO: *Nel progetto l'analisi del contesto ha quindi una importanza rilevante per De Carlo.*
Il processo con cui egli elabora ogni prefigurazione non è mai un processo lineare, ma circolare, dal momento che l'attività progettuale è contestuale a quella di analisi.
Nella lettura dello spazio urbano è quindi già presente una chiave interpretativa utile alla definizione del progetto.
L'uso di diversi retini, frecce e simboli grafici costituisce infatti uno stadio metaprogettuale che rappresenta una scala intermedia tra architettura e progetto urbano e comunica scelte di progetto frutto di una conoscenza critica profonda del contesto.
Questo è evidente negli elaborati per Parma.

◁ Da sinistra a destra le copertine di:

L'edizione italiana di Lynch Kevin, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 1964.

L'edizione italiana di Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976.

Sitte Camillo, *The art of building cities*, Reinhold Publishing, New York, 1945.

CN: La maggior parte del lavoro di analisi veniva affidata e portata avanti dai collaboratori di De Carlo, non che lui non fosse presente, però si fidava molto e lasciava autonomia di esecuzione.
Questo tipo di lavoro io lo svolgevo con lui in studio a Milano, discutendo i modi, facevamo molti incontri e riunioni, almeno per quanto riguarda i progetti a cui ho partecipato. A Parma, l'analisi, la lettura del contesto e la linea di lavoro metodologico e di ricerca ha portato Giancarlo [De Carlo] a sviluppare un racconto della città che ha condotto a cercare delle linee progettuali che avrebbero avuto necessità di essere ulteriormente approfondite se non fossero state affossate in un clima di particolare ostilità. La ricerca dei punti di incontro delle relazioni generate dalle parti rimaste della Pilotta e il centro di irraggiamento delle direttrici urbane hanno dato origine alla forma del crescent che ha portato ad un risultato un po' rigido e meccanico che, sono convinto, sarebbe cambiato se l'esperienza fosse proseguita.

EO: *Tra gli elaborati si può trovare anche una ricostruzione sulle dimensioni del grande vuoto di Piazza dei Guasti rapportato alla misura delle altre tre principali piazze della città: Piazza Garibaldi, Piazza della Steccata e Piazza Duomo.*

CN: Si, quelli sono disegni di Giancarlo [De Carlo]. Si nota dal segno e sono la prova che a questi spazi lui attribuiva una grande importanza e qualità. Ricordo ancora che un giorno, in studio a Milano, sfogliavamo insieme il libro "L'arte di costruire le città" di Camillo Sitte[7] e ad un certo punto notammo proprio la piccola pianta di Piazza della Steccata. Quest'episodio sommato alla necessità di ricomporre le piazze, al tempo sezionate in vari spicchi a causa del traffico veicolare, hanno rappresentato un importante elemento di interesse che ha spinto De Carlo e noi collaboratori ad utilizzare nuovi e diversi modi di leggere lo spazio e le potenzialità della città, perché ovviamente accanto all'individuazione dei problemi e delle disfunzioni c'era anche la visione di poterle tradurre in nuove opportunità urbane di qualità.

EO: *La fase di analisi è stata portata avanti di pari passo con un'indagine e una lettura del contesto operata attraverso la realizzazione di fotografie che riflettessero l'identità del luogo. Questo approccio, fatto di capacità di contaminazione con il luogo, ha portato alla ricostruzione dell'identità della città e degli spazi che gravitavano intorno a Piazzale della Pace, in cui era stato chiamato ad intervenire. De Carlo infatti, oltre ad un'analisi fotografica raccoglie numerose immagini storiche e cartoline della città che gli permettono di comprenderne l'afflato culturale, coglierne "l'anima" e individuare una serie di chiavi di lettura utili alla definizione della futura soluzione progettuale.*
Come si svolgeva questo avvicinamento ai luoghi in cui De Carlo era chiamato ad intervenire, quali erano i passaggi che affrontava?

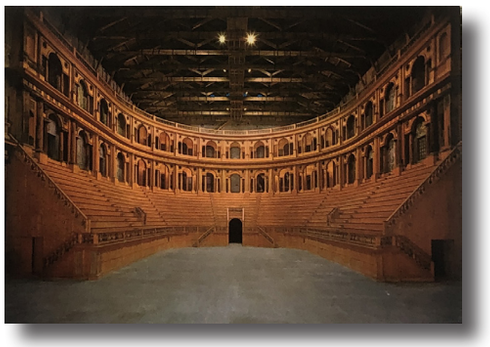
CN: Giancarlo De Carlo era così, quando andava a lavorare in una città, come disse quando arrivò a Siena e come è riportato in molti suoi scritti[8], intuiva subito che con quella determinata città avrebbe stretto un legame particolare, intimo, comprendendo che in qualche modo la città gli apparterrà e lui apparterrà ad essa. Quindi tutta questa ricerca di elementi di radice, elementi di piccole identità gli servono quasi per inspirare un'aria, un'atmosfera che poi gli sarà utile nel momento della progettazione vera e propria.

EO: *Analizzando le fotografie scattate in occasione dei sopralluoghi per il progetto di Piazzale della Pace a Parma è evidente come dal carattere, dal taglio e dalla messa*





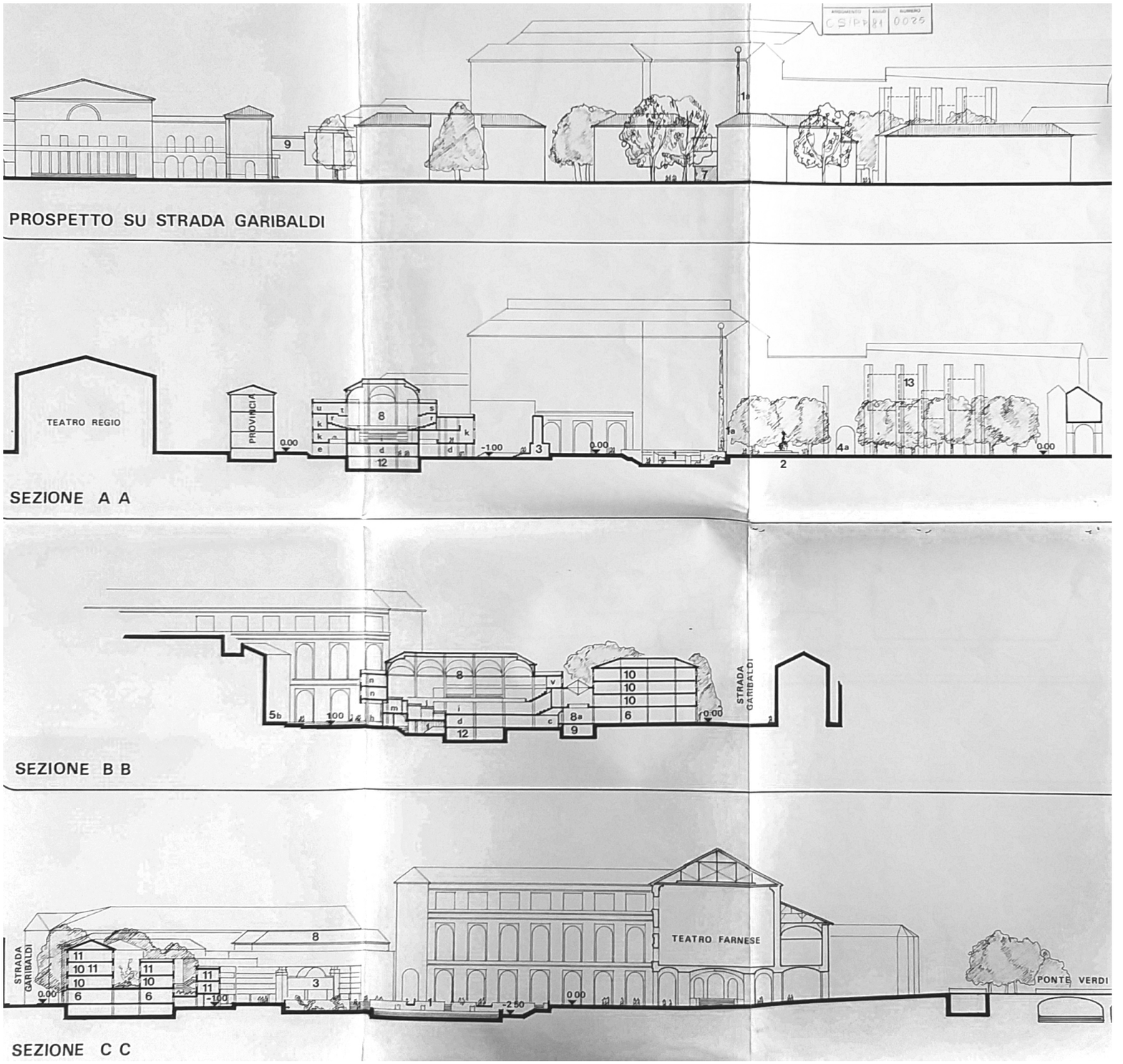




▷ Alcune fotografie storiche e cartoline della città di Parma raccolte da Giaancarlo De Carlo e dai suoi collaboratori per ricostruire l'immagine identitaria di Parma.

Dall'alto verso il basso:

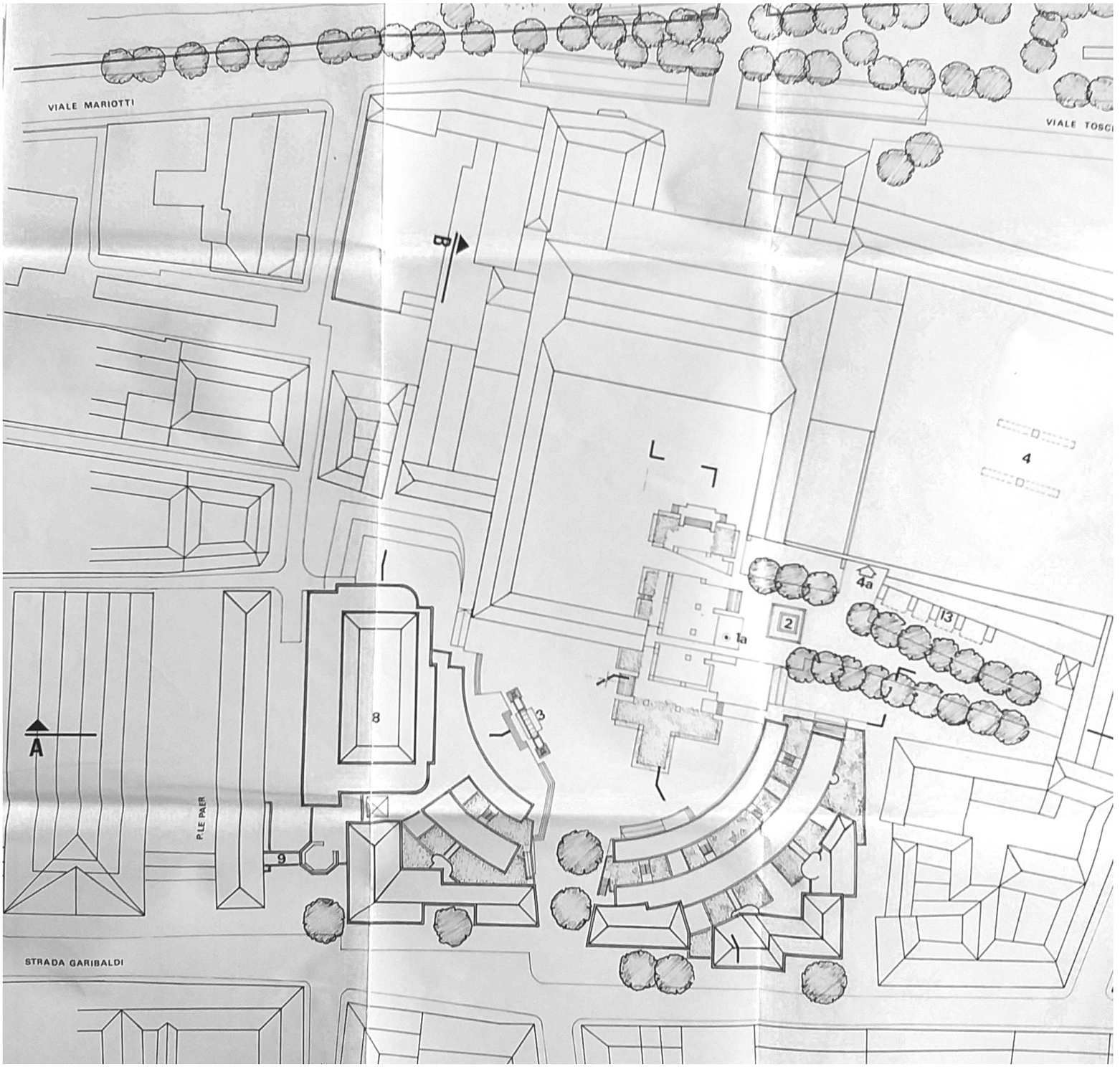
- Palazzo Ducale dopo i bombardamenti della Seconda guerra mondaile.
- Una fotografia storiaca di Piazza Garibaldi.
- Una cartolina degli anni Settanta di Piazza Garibaldi.
- Una cartolina ritraente il Teatro Farnese



◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein Mirko Zardini.

Particolare della tavola 23, “Sezioni e prospetti”, 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.



▷ De Carlo Giancarlo, Progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein Mirko Zardini.

Particolare della tavola 23, “Pianta delle coperture”, 1981.

Archivio Storico Comunale di Parma.



Piazzale della Pace: sarà la volta buona?

Piazzale della Pace: Parma tradita?

Non deleghiamo a «stranieri» la sistemazione della città

DOPO IL DIBATTITO DELL'ALTRA SERA IN MUNICIPIO

Piazzale della Pace o della discordia?

L'arch. De Carlo, incaricato dal Comune, ha riferito sulle conclusioni del suo studio preliminare dimostrando di aver approfondito il problema. Gli urbanisti di Parma hanno invece snobbato l'incontro

Parma in guerra per una piazza che ha nome Pace

Piazzale della Pace: i detrattori del progetto De Carlo affilano le armi della polemica

Una violenza al tessuto della città

Sua maestà, De Carlo!

Un "killer" di fama mondiale

Il progetto dell'arch. De Carlo: un compromesso che non convince

La più grossa speculazione cittadina

Un intervento criminoso

Non si può creare il «continente» De Carlo al centro di un sistema di «isole» pedonali

Trattasi di una vera e propria operazione di sapore accademico e rinascimentale

Violentata la veduta dai ponti di Parma

La Regione «boccia» De Carlo e l'Amministrazione comunale

Chiesto per piazza della Pace il blocco del progetto De Carlo

Dalla morale del cemento all'etica del mattone forato

PER IL PIAZZALE DELLA DISCORDIA

Il «giallo» De Carlo si tinge di rosso

Un oscuro movente

Riga, compasso e poca fantasia

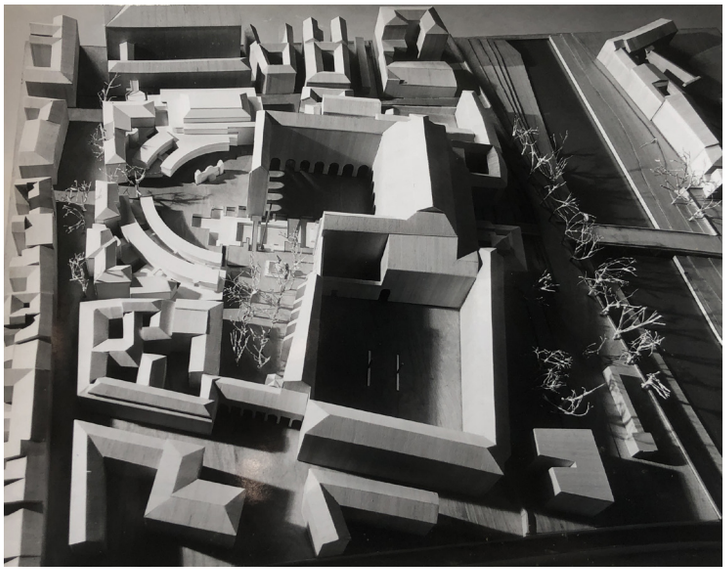
Cervellati: «Un giallo urbanistico con tanto di mandante e di killers»

Rendita parassitaria di 56 miliardi

Si vuol fare rientrare dalla finestra quello che viene espulso dalla porta

La Giunta comunale si prepara a un «colpo di mano» estivo?

Torna De Carlo riveduto e corretto?



◁ Dai giornali locali, Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.42-43.

▷ De Carlo Giancarlo, Progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace a Parma, modello, 1981.
Si nota la presenza del crescent tra via Garibaldi e la Pilotta.

Archivio Progetti IUAV. Fondo Giancarlo De Carlo

in evidenza di certi elementi si possano già intuire alcune intenzioni e soprattutto l'importanza che avrebbe rivestito lo spazio pubblico all'interno dell'intero progetto. Alcune di esse sono poi state tradotte in disegni e viste prospettiche che compongono il corredo di tavole di analisi e proposta degli scenari di trasformazione urbana. Che legame c'era tra questo lavoro d'analisi fotografica, che non era distante dal progetto, e la proposta vera e propria?

CN: Devo ammettere che nel caso del progetto per Piazzale della Pace l'interesse per gli spazi pubblici era assoluto perché De Carlo aveva compreso che questo spazio di relazione avrebbe avuto un ruolo centrale nella trasformazione dell'area. In questo caso gli interessava meno l'architettura o l'edificio in sé, essendo fortemente attratto dal tema morfologico della trasformazione alla scala urbana e soprattutto dalla possibilità di stabilire delle relazioni tra gli spazi e tra gli spazi e le persone.

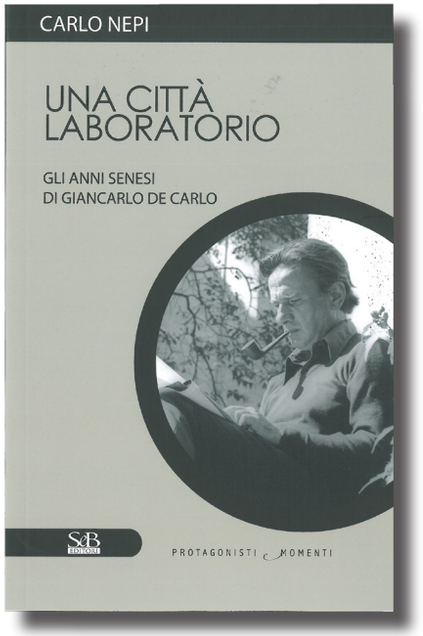
EO: *Quale era il clima culturale e politico intorno al progetto?*

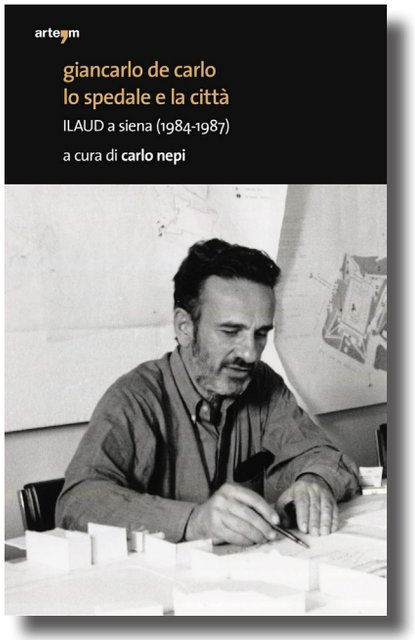
CN: Quel che è certo, che quasi immediatamente intorno alla vicenda si creò un clima, che posso assicurare, era insostenibile perché generato da una guerra di tipo politico contro l'amministrazione di sinistra inizialmente guidata da Aldo Cremonini e poi da Lauro Grossi. Tra gli oppositori spiccava la Gazzetta di Parma che era ed è un organo che nella città pesa molto, ma soprattutto, il progetto aveva un nemico feroce e potente in Arturo Carlo Quintavalle che precedentemente all'esperienza di De Carlo aveva proposto un progetto redatto da Guido Canali, una persona civilissima e mite, che in tutta questa faccenda non si è mai esposto. Canali, infatti, a differenza di Quintavalle che ha messo in moto tutti i "cannoni" che aveva, si è sempre comportato con grandissima correttezza. Con Quintavalle fu uno scontro culturale e di visione fin dal primo giorno e ricordo bene ancora certe riunioni, certi Consigli Comunali connotati da un clima davvero pesante.
L'ultimo "cannone" schierato in quella vicenda fu quello di Giulio Carlo Argan che, attraverso una lettera durissima, pubblicata sulla Gazzetta di Parma, fu quello che causò la fine dell'esperienza e il naufragio del progetto. La certezza da parte di De Carlo che sarebbe stato impossibile continuare quell'esperienza.
La proposta di Arturo Carlo Quintavalle, legata all'Istituto di Storia dell'Arte di cui era professore, era di fatto una scelta che conservativa, tesa a mantenere la consistenza fisica dell'esistente ma incapace di dare una vera risposta al problema urbano. Il progetto De Carlo invece, ritengo che avesse alcuni punti e alcuni obiettivi di estremo interesse che derivavano da tutto quello che stato fatto in termini di analisi, lettura e ricomposizione urbana di via Garibaldi, nel punto in cui l'apertura su Piazzale della Pace costituiva un episodio drammatico di depressione improvvisa.
Molte associazioni poi erano agguerritissime e propendevano per una conservazione dell'immagine storica con una ricostruzione "com'era dov'era", ma si trattava di pretesti, che nascondevano il respingimento assoluto della cultura contemporanea. Questo, nella cultura urbanistica italiana, è stato un problema serio. L'aver perduto il filo della storia, la percezione quasi di un'interruzione, un blocco nella trasformazione della città che da un certo punto in poi, non è stata più in grado di accogliere, all'interno dei contesti più stratificati, il linguaggio architettonico della contemporaneità. I conflitti a Parma erano quindi molti, anche di tipo culturale e avere a che fare con una opinione pubblica complessivamente contraria all'intervento non era semplice e devo constatare che a distanza di 40 anni non è cambiato niente. Sul prato e sulla sistemazione a verde erano invece tutti d'accordo.

EO: *Giancarlo De Carlo è stato un anticipatore anche per quanto riguarda il tentativo di traslare un linguaggio Moderno all'interno di un contesto storico.*

CN: Questo è un altro tema fondamentale che si aggancia al lavoro e al pensiero ancora attuale di De Carlo. Tornando a Siena, e al progetto per San Miniato si può affermare che moltissimo del patrimonio culturale rimasto lo si deve alla lunga esperienza vissuta dalla città attraverso la presenza per nove anni consecutivi dei laboratori dell'ILA&UD, spesi in grandissima parte a lavorare sul tema dei linguaggi e dell'architettura contemporanea all'interno di contesti storicizzati. I tre anni di lavoro su Santa Maria della Scala, cioè sull'ospedale su cui ILA&UD ha lavorato con l'apporto di prestigiose università europee e americane, hanno lasciato una forte eredità da questo punto di vista che ha consentito a De Carlo di maturare ed essere precursore di metodologie ancora oggi attuali.

Dalla metà degli anni Settanta agli anni Novanta del Novecento infatti, Giancarlo De Carlo è stato un protagonista delle vicende urbanistiche senesi. Coordinatore del Piano San Miniato – La Lizza, progettista del complesso degli Istituti biologici della Facoltà di Medicina e del Centro Sportivo Universitario, per nove anni, dal 1982 al 1990, ha svolto, in piena sintonia con le maggiori istituzioni della città, un'intensa attività di ricerca e sperimentazione attraverso i laboratori di ILA&UD.
L'esperienza costruita e vissuta da De Carlo a Siena, per diverse ragioni e vari incroci congiunturali, ha inciso, più di quanto non sia stato finora sottolineato, sul suo percorso teorico e progettuale, al di là di ogni giudizio sui risultati specifici ottenuti.
I temi messi a fuoco e i progetti affrontati a Siena da De Carlo hanno costituito alcuni punti nodali di notevole peso nell'evoluzione della sua riflessione teorica.
Allo stesso tempo si sono rivelati fondamentali per la conferma di alcune sue inclinazioni progettuali che, ulteriormente approfondite e affinate, si sono tradotte poi in nuovi percorsi di architettura.[9]





EO: *Insieme alla riaffermazione della necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura e all'importanza del progetto urbano come strumento utile a comprendere il contesto e ad agire sulla città, una terza questione da riprendere riguarda il ruolo che l'architettura può svolgere nei confronti della società attraverso modalità di condivisione orientate, trasparenti e produttive.*
Oggi la partecipazione infatti, all'interno dei processi di progettazione urbana e architettonica, è una questione dibattuta e, nella maggior parte dei casi, contraddittoria. Dettata per legge e spesso praticata in forma di burocrazia, viene recuperata quale diritto solo a giochi fatti, attraverso procedure attivate dalle amministrazioni che reclamano i contributi dei cittadini, ma che di fatto tendono sistematicamente ad escluderli. La partecipazione rischia così di divenire sinonimo di protesta, una reazione ad un processo decisionale non condiviso. Il senso della partecipazione sembra quindi essere ancora distante da quello descritto da De Carlo, come uno strumento d'interpretazione delle vere necessità sociali e di revisione critica del progetto, basato sul dialogo con gli utenti, dal basso ma anche dall'alto. Interpretazioni differenti, approssimative e a volte contrastanti rischiano infatti oggi di creare soltanto diffidenza e fraintendimenti intorno ai processi partecipati.
Ripartire dall'impostazione e dalle riflessioni operate da De Carlo introno a questa materia, incardinate sulla collaborazione tra il progettista e i fruitori dell'architettura, può essere utile per ristabilire un rapporto di fiducia tra istituzioni e cittadini basato su occasioni di ascolto, coinvolgimento e mobilitazione.
Nel caso del progetto di sistemazione di Piazzale della Pace a Parma mancarono dei veri e propri momenti di partecipazione, per quale motivo? Quale era il clima e il rapporto con i cittadini?

CN: Non so se Giancarlo De Carlo è stato uno dei più grandi architetti italiani del Novecento, ma sicuramente ne è stato uno dei più grandi intellettuali, su questo non ho dubbi, perché credo che nel suo campo abbia elaborato pensieri ad un livello culturale e teorico che nessun altro ha raggiunto. Quest'orizzonte alto è anche il motivo del suo disinserimento rispetto al sistema politico che ha poi determinato, ogni volta o quasi, il fallimento o comunque il non completo compimento delle esperienze partecipative.
A livello astratto infatti, gli interlocutori a cui si rivolgeva De Carlo erano sempre d'accordo, gli amministratori partecipavano sempre in modo attivo, ma quando si arrivava nella fase determinante del processo, in cui erano coinvolte direttamente le forze politiche, i partiti, qualcosa si inceppava.
Tornando sull'esperienza di Parma, in quell'occasione i partiti non si potevano

◁ La copertina di Nepi Carlo, *Una città laboratorio. Gli anni senesi di Giancarlo De Carlo*, SeB Editori, Siena, 2013.

▷ La copertina di Nepi Carlo (a cura di), *giancarlo de carlo lo spedale e la città. ILAUD a siena (1984-1987)*, Prismi, Napoli, 2020.

Nei volumi sono riportate molte delle esperienze svolte con l'ILA&UD a Siena e che hanno avuto poi una forte influenza sull'approccio progettuale di Giancarlo De Carlo.

permettere di avviare un processo che non sarebbero riusciti a controllare, quindi erano propensi ad organizzare esclusivamente riunioni e incontri sterili. Da questo punto di vista De Carlo non ha avuto alcun tipo di protezione rispetto all'opinione pubblica che lo attaccò da più parti, trainata dalla Gazzetta di Parma schieratissima contro l'Amministrazione Comunale, fino a che non rimase difeso soltanto dal Partito Comunista.
Nella vicenda mi ricordo pure l'assessore all'Urbanistica Lionello Leoni, una persona capace e onesta, responsabile di riferimento dell'amministrazione e sostenitore del progetto, ma che ad un cero punto dovette desistere anche lui.

EO: *Un approccio, quello legato alla partecipazione, assolutamente attuale anche oggi.*

CN: Giancarlo De Carlo ha riscontrato questo grande successo di critica e di pubblico soltanto negli ultimi anni, mentre negli anni in cui collaborai con lui scontò un certo isolamento tant'è che il suo lavoro appariva pochissimo sulle riviste, soprattutto italiane. Pochi si occupavano di lui, molti ironizzavano sulla sua teoria della partecipazione perché la consideravano attività da boy scout.
Questo lo portò oltre che a fondare una sua rivista, anche a lasciare lo IUAV di Venezia dove Aldo Rossi, Carlo Aymonino e Vittorio Gregotti costituivano un blocco se non contrario, per lui assolutamente indigeribile, per spostarsi all'Università di Genova, passando da urbanistica a composizione Anche questa come scelta è indicativa perché ad un certo punto Giancarlo [De Carlo] ha compreso che voleva soprattutto occuparsi di questioni progettuali, mantenendo sempre su un piano indifferenziato urbanistica e architettura, entrando però più nel merito delle questioni compositive.
Aggiungo poi un'ulteriore considerazione sull'idea che De Carlo aveva della partecipazione. Lui non era intenzionato ad annotare passivamente tutto ciò che esprimevano i partecipanti, ma il suo obiettivo era quella di proporre e far comprendere un progetto ben preciso che aveva in mente. Quindi la sua partecipazione era anche e soprattutto educazione verso il progetto del nuovo. Un atteggiamento questo, culturalmente aristocratico e per niente populista, che non impediva però il dialogo e la possibilità di cambiare le scelte a seconda delle esigenze.

EO: *La partecipazione è argomento comune a partire dagli anni Settanta e solleva la necessità di costruire dibattiti a tutti i livelli.*
Nel 2002 Giancarlo De Carlo in un testo dal titolo "Sulla progettazione partecipata", contenuto nel volume "Avventure urbane, progettare la città con gli abitanti" di Marianella Scavi, Iolanda Romano, Sergio Guercio, Andrea Pillon, Matteo Robiglio e Isabelle Touissant, scrive che «non esistono ricette per la partecipazione.
Se cambiano i partecipanti e le ragioni per cui si sono incontrati, cambia la partecipazione: bisogna inventarla e esperirla ogni volta da capo» Quest'aspetto, riscontrabile anche nel carattere eterogeneo delle sue esperienze, concorre a rendere stimolante il confronto e unico il processo-progetto partecipato. A Parma si provò ad avviare un dialogo con i cittadini, anche attraverso l'inaugurazione di una mostra, che però fu totalmente disatteso.

CN: La mostra di Parma, di dimensioni davvero ridotte, la curai io allestendo tavole, disegni, foto e diapositive, insieme ad una dipendente molto capace dell'Ufficio Urbanistica del Comune[10].
L'Amministrazione ci aveva messo a disposizione uno spazio che non ricordo quale fosse, ma era assolutamente inadatto ad ospitarla[11]. L'esperienza fu interessante e la sede della mostra fu anche luogo d'incontro per la successiva discussione sul progetto a cui partecipò Bruno Zevi che venne accompagnato dall'architetto Enzo Zacchiroli, persona squisita e civile che successivamente divenne mio grande amico quando si occupò del progetto per la Banca d'Italia a Siena.Ai tempi di Parma, Zevi era stato invitato da Giancarlo De Carlo pensando di avere da lui sostegno al progetto, invece Zevi fece una delle sue sceneggiate teatrali asserendo che lo studio di analisi era magnifico, ma attaccando la forma del crescent. Questa circostanza disturbò parecchio De Carlo che era già infastidito dalla poca partecipazione alla mostra influenzata anche dalle tante associazioni parmigiane che, inizialmente erano a favore del progetto, ma poi avevano deciso di disertare e per protesta avevano inaugurato una contro-mostra nella Chiesa di San Tiburzio.
A Parma dopo quella mostra la partecipazione non c'è stata, ci sono stati solo dei confronti per lo più improduttivi, infatti posso affermare di aver partecipato ad un incontro assolutamente sterile con alcuni dopolavoristi, comunque sempre mediato dai partiti. L'unica forza politica che inizialmente si era prestato ad un dialogo era il Partito Comunista di allora, ma credo soltanto perché organizzando la partecipazione avrebbe potuto controllarla con evidenti ritorni a proprio favore.
Le possibilità di successo di questi incarichi caratterizzati da iniziative di coinvolgimento della popolazione, sono legate come dicevo all'apertura di vedute della committenza. Se infatti la committenza non ha le idee chiare di quello che vuole fare, il peso delle decisioni non può che gravare inevitabilmente sulle spalle del progettista, che dovrebbe avere un ruolo e portare le sue capacità per la risoluzione delle questioni aperte, invece gli viene spesso

attribuito anche il peso di trovare le ragioni delle scelte e di indagare i bisogni della collettività. A Parma è avvenuto questo. De Carlo si è trovato ad "inventare" un progetto in assenza di un vero programma. Un apparente libertà che in realtà è un'arma a doppio taglio pericolosissima, un modo di abbandonare il progettista nel momento in cui la critica diviene contraria alla proposta.

EO: *All'interno delle iniziative programmate nel 1966 per il Piano del Nuovo Centro di Rimini, Giancarlo De Carlo aveva previsto di sottoporre delle interviste, che non verranno mai realizzate, ad un gruppo di testimoni privilegiati (amministratori, professionisti, uomini di cultura) per sondarne le necessità. Una forma di partecipazione e un confronto, quello con gli amministratori pubblici, che si ripete spesso anche attraverso l'attento ascolto delle reazioni e dei punti di vista rispetto alle proposte avanzate che De Carlo annota accuratamente ad ogni incontro, come nel caso del progetto per Piazzale della Pace a Parma.*

CN: L'Italia è stata costruita male nel dopoguerra e nella maggior parte dei casi soprattutto per un problema di committenza.
Nelle esperienze decarliane dove venne attivata la partecipazione ha avuto grande incidenza l'inclinazione anarchica di Giancarlo [De Carlo] Egli era realmente disinserito rispetto ai contesti politici anche se coltivava spesso buoni rapporti con le singole personalità politiche e di governo, favoriti certamente dalla sua cultura straordinaria e dal fascino delle sue argomentazioni.
L'unico caso che può fare eccezione a queste dinamiche è il progetto del Villaggio Matteotti a Terni[12]. A Terni infatti vale quello che valse ad Urbino perché De Carlo in quei due casi non ha avuto a che fare tanto con il sistema dei partiti, quanto con persone che definirei "monocratiche" e che gli hanno dato spazio e autonomia di lavoro. A Urbino si è rapportato con Carlo Bo che praticamente era il "principe di Urbino" e lui divenne quindi "l'architetto del principe" realizzando le cose nel migliore dei modi, favorito da un rapporto referente-committente straordinario e quasi irripetibile.
A Terni aveva altre due figure di grandissimo rilievo: Gian Lupo Osti, Amministratore Delegato delle Acciaierie e Domenico De Masi, sociologo che lo affiancava nel lavoro. Queste condizioni, la struttura che è disposta a collaborare e a seguire determinate condizioni, l'ampia capacità e libertà di proporre iniziative e scenari hanno permesso di concludere, anche se non per intero, il programma e il progetto in maniera qualitativamente alta. Quando invece De Carlo si è trovato a dover confliggere e quindi arrivare a compromessi, non ha mai raggiunto un risultato simile a quello di Terni, che per me resta l'esperienza di partecipazione più riuscita. Questo purtroppo è un esito costante in architettura. Chi amministra spesso ricorre all'impiego della cosiddetta "archistar" che sul piano mediatico garantisce l'intoccabilità dell'esito al prezzo di inutili formalismi e figure urbane precostruite.

EO: *Quale insegnamento le ha lasciato Giancarlo De Carlo?*

CN: Il mio rapporto con De Carlo si è costruito principalmente intorno al lavoro per Siena e al progetto di sistemazione di Piazzale della Pace a Parma. Per me Giancarlo [De Carlo] è stata una figura di assoluto riferimento per la mia formazione e non c'è dubbio che se devo individuare un maestro, parola spesa certe volte troppo facilmente, per me è De Carlo. Questo perché De Carlo era figura di riferimento e ispirazione per tutti quelli che gli stavano intorno.
Molti grandi architetti non sono da considerare propriamente dei maestri in quanto non sono riusciti a trasmettere ai propri allievi un metodo, ma hanno creato solamente degli epigoni, degli imitatori. Con De Carlo non è così perché non ti dava delle forme, non una architettura da copiare, ti dava un metodo, una visione, ti dava un approccio ai problemi della città. Uno degli insegnamenti basilari che ho potuto apprendere da De Carlo riguarda il fatto che non c'è nessuna parte della città che possa vivere e crescere degnamente in modo autonomo, secondo la logica dello "zoning" della divisione in zone specializzate. Il fatto della mono funzionalità di qualsiasi zona, di qualsiasi genere essa sia, residenziale, produttiva, commerciale, non ha nessuna possibilità di creare un effetto urbano, quindi la commistione è uno dei principali obiettivi che bisogna porsi nel momento in cui si progetta un nuovo brano di città. È evidente che se ci si trova all'interno di un contesto già urbanizzato e storicizzato, questa cosa può venire più naturale, mentre in una zona di nuova urbanizzazione va creata.
L'altro insegnamento che posso dire con certezza di aver assimilato riguarda l'uso di un linguaggio Moderno, sia all'interno di un contesto di nuova realizzazione, sia all'interno di un contesto storicizzato.
Non c'è nessun altro tipo di possibilità, poi, all'interno di quest'atteggiamento c'è la competenza, la sensibilità, l'esigenza di comprendere il luogo. In questo senso può aiutare la tecnologia, i nuovi materiali e le nuove tecniche che possono conferire leggerezza e discrezione all'intervento.
Una delle chiavi di un linguaggio architettonico riuscito per me è l'essenzialità, la semplicità delle soluzioni e quindi la capacità di risolvere le esigenze degli utilizzatori attraverso il minimo intervento che abbia la capacità di mettere in funzione tutto lo spazio circostante, nuovo e storicizzato.

[1] Ente bolognese manifestazioni artistiche (a cura di), *Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto. Arte-iconografia politica, cinema, comunicazioni di massa, musica, teatro, urbanistica e architettura*, Grafis edizioni d'arte, Bologna, 1972.
Per approfondimenti si veda Marozzi Marco, *Bologna bella e carogna*, Minerva, Argelato, 2020, p. 47; Catenacci Sara, *Documenti d'arte impegnata: Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto, Bologna 1972-1973*, in Gallo Francesca, Simonicca Alessandro, *Effimero: il dispositivo espositivo, tra arte e antropologia. Casi di studio nel Novecento*, Centro Informazione Stampa Universitaria, Roma, 2016, pp.159-168.
[2] Per il piano di Rimini (1966-72) si veda De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.4-77. Una ricostruzione delle vicende del Piano di Rimini si trova in Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.
[3] Per il progetto di Piazzale della Pace si veda Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.13-39.
[4] Il nucleo del gruppo Team X era composto da Jacob Bakema, Georges Candilis, Giancarlo De Carlo, Aldo van Eyck, Alison e Peter Smithson e Shadrach Woods. Altri partecipanti che hanno dato un contributo altrettanto importante sono stati José Coderch, Ralph Erskine, Amâncio Guedes, Rolf Gutmann, Geir Grung, Oskar Hansen, Reima Pietila, Charles Polonyi, Brian Richards, Soltan Jerzy, Oswald Mathias Ungers, John Voelcker e Stefan Wewerka.
[5] Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960. Edizione italiana Lynch Kevin, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 1964.
[6] Cullen Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, Oxford, 1961. Edizione italiana Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976.
[7] Sitte Camillo, *The art of building cities*, Reinhold Publishing, New York, 1945.
[8] De Carlo Giancarlo, *Nelle città del mondo*, Marsilio, Padova, 1995.
[9] Nepi Carlo, *Una città laboratorio. Gli anni senesi di Giancarlo De Carlo*, SeB Editori, Siena, 2013.
[10] Dalla ricostruzione delle cronache del tempo risulta essere Mariangela Duc.
[11] Dalla ricostruzione della corrispondenza epistolare intrattenuta da Giancarlo De Carlo con numerosi critici ed esponenti delle associazioni culturali della città la mostra fu allestita negli spazi del Palazzetto Eucherio Sanvitale, all'interno del Parco Ducale e inaugurata sabato 3 ottobre 1981.
[12] Franchini Alberto, *Il villaggio Matteotti a Terni. Giancarlo De Carlo e l'abitare collettivo*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2020.

Dialogo con Susanne Wettstein, Sandro Volta, Monica Mazzolani e Antonio Troisi

Milano, 28.10.2022

La doppia intervista inizialmente concordata, nello studio MTA di via Benedetto Marcello a Milano, con Monica Mazzolani e Antonio Troisi,[1] collaboratori di Giancarlo De Carlo dal 1988 al 2005, ha visto l'inaspettata e preziosa partecipazione di Susanne Wettstein[2] e Sandro Volta[3], in modi e momenti diversi testimoni di molte vicende decarliane.
La loro presenza è stata quindi l'occasione per aprire un dialogo libero a più voci per esplorare i temi intorno al lavoro progettuale e alla figura di De Carlo.

EO: *Architetto Troisi, quando ha incontrato Giancarlo De Carlo per la prima volta e come è proseguita la collaborazione con lui?*

AT: Ho conosciuto De Carlo lungo il mio percorso di studi in Architettura all'Università di Genova. Una delle prime cose che mi colpì fu un modello del progetto di Mazzorbo che era stato esposto in una piccola mostra in occasione di una sua conferenza. Ricordo ancora il cartoncino bianco, semplicissimo, con alberi fatti con il filo di ferro ma soprattutto l'architettura, così moderna da un certo punto di vista e allo stesso tempo così perfettamente tradizionale.
Una volta conseguita la laurea mi sono subito trasferito a Milano, era il 1988. Già in quell'anno iniziai a lavorare con lui e ho poi continuato fino al 2005.

EO: *Durante tutti questi anni a quali progetti ha lavorato insieme a Giancarlo De Carlo?*

AT: Il periodo di collaborazione con De Carlo è stato molto lungo e di conseguenza i progetti a cui ho avuto modo di lavorare sono numerosi.
Tra i più importanti ricordo il Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa (1988-1989), il progetto per l'Istituto Tecnico a San Miniato a Pisa (1986-2005), quello per la sistemazione di Piazza della Mostra a Trento (1990), le Facoltà di Matematica e Scienza della Terra e quella di Medicina e Scienze Naturali dell'Università di Pavia (1988-1991).
Mi vengono alla mente anche i progetti per le porte d'ingresso a San Marino (1994-2000) mentre a Venezia ricordo il nuovo *Blue Moon* al Lido (1995-2002) e l'ampliamento dell'ospedale di Mirano (2000-2005).
Da ultimo il Progetto Guida per l'area de Le Piagge a Firenze (2003) e il nuovo polo per l'infanzia di Ravenna (2003-2005).

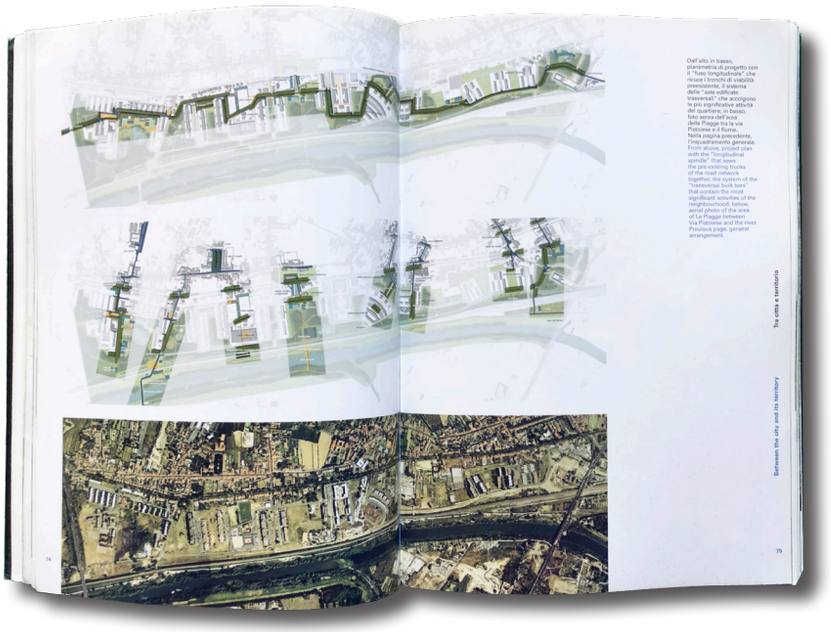
EO: *Immagino che anche per lei, professoressa Mazzolani, le vicenda sia andata in modo analogo.*

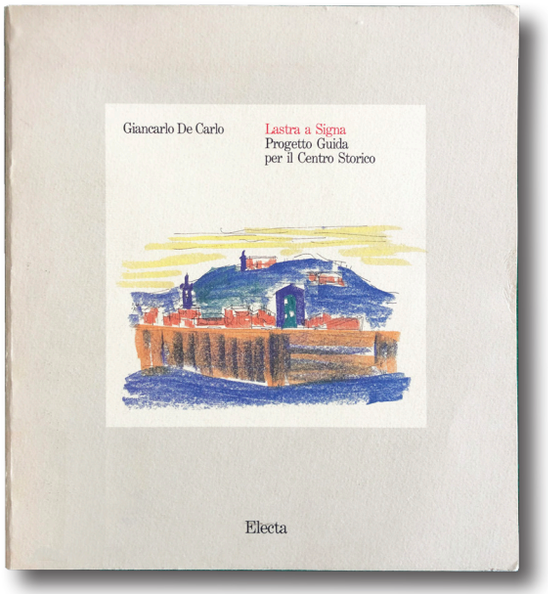
MM: Si, la mia storia e quella di Antonio [Troisi] sono molto simili. De Carlo aveva saggiato l'ambiente genovese l'anno prima di dare l'avvio al corso di progettazione con un seminario di alcune settimane centrato sui trattatisti rinascimentali ed è seguendo quelle lezioni che l'ho conosciuto e ho deciso di seguire il suo corso di progettazione a cui abbiamo partecipato entrambi, fino alla nostra tesi di cui De Carlo è stato relatore. Dopo la tesi sia io che Antonio [Troisi] ci siamo trasferiti a Milano per lavorare nel suo studio. Inizialmente ci occupammo del Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa. Si trattava di un tema simile per scala e tipologia di lavoro a quanto già affrontato lavorando con l'ILA&UD a Siena e con la tesi sulla Darsena del porto vecchio all'Università di Genova.
Al termine De Carlo ha offerto a entrambi la possibilità di restare e così abbiamo fatto.
Ho collaborato quindi con De Carlo a partire dal 1988, poi dal 1994 assumendo il ruolo di associata ai singoli progetti e dal 2002 di partner dello Studio Giancarlo De Carlo e Associati, che ha continuato a svolgere la sua attività dopo il 2005 con l'obiettivo di portare a compimento i lavori in corso.

◁ De Carlo Giancarlo, Da sinistra a destra alcuni elaborati del progetto guida per l'area de Le Piagge a Firenze: inquadramento generale; planimetria di progetto con il "fuso longitudinale" che riduce i tronchi di viabilità preesistente; il sistema delle "aste edificate trasversali" che accolgono le più significative attività di quartiere e la foto aerea dell'area. Estratti da Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), *De Carlo Giancarlo, Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005, pp.72-75.

▷ La copertina di De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989.









∇ Copertina e interno, con alcuni schizzi di Giancarlo De Carlo, della rivista quadrimestrale di architettura e arti "Anfione e Zeto", n°18, Il Poligrafo, Padova, 2006. Numero monografico De Carlo Giancarlo, *Il nuovo Blue Moon al Lido di Venezia, 2002*.

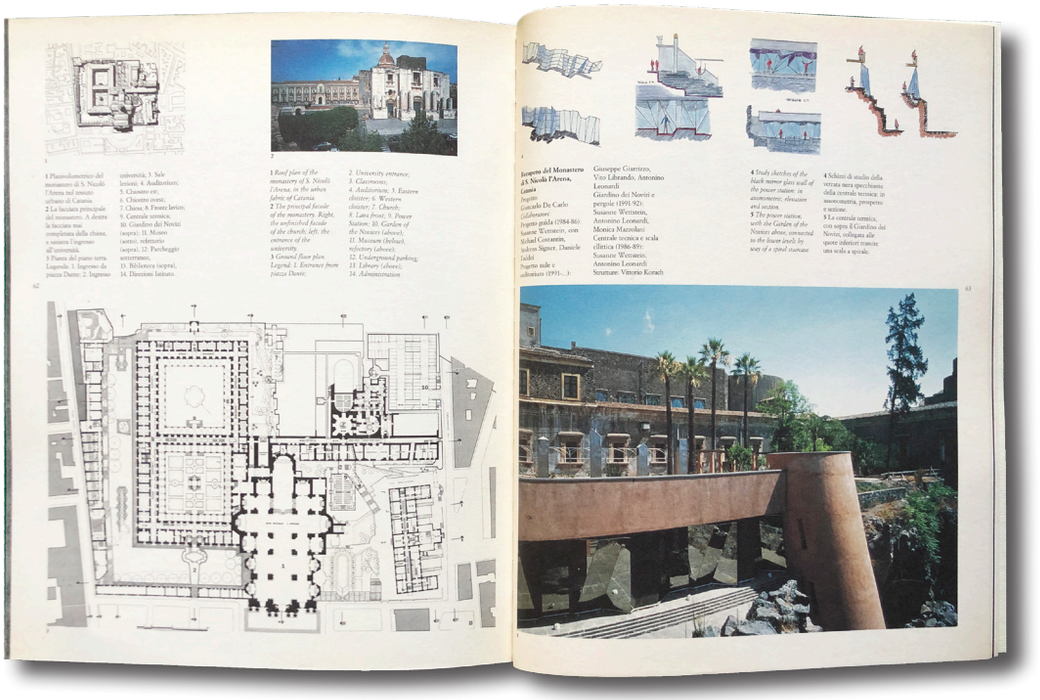

CASABELLA

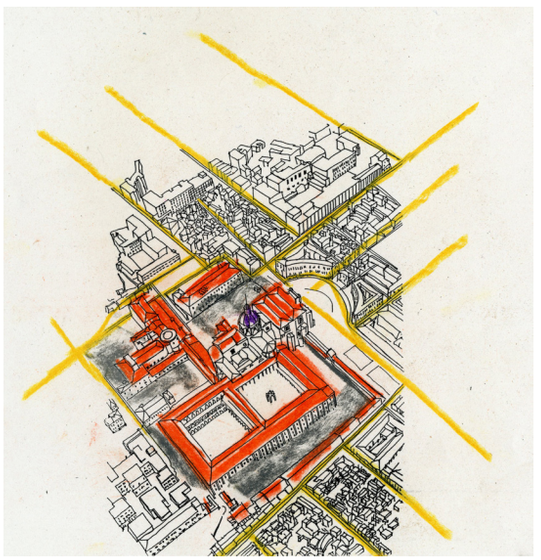
611

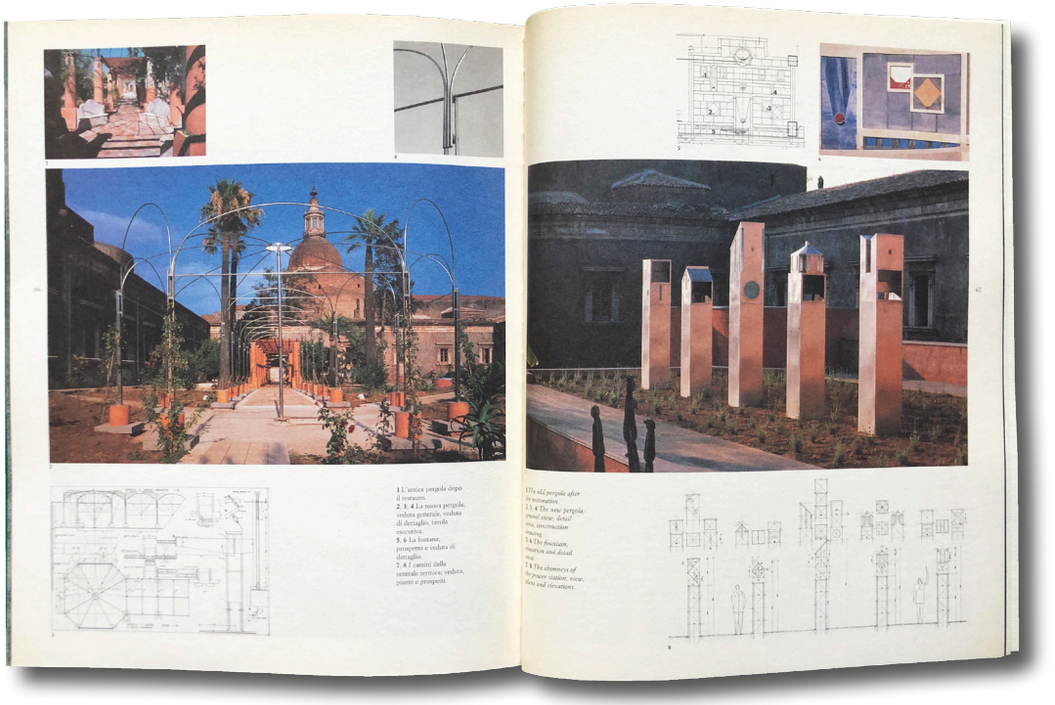
Tre musei di Sverre Fehn in Norvegia. Centro culturale di Rafael Moneo nel Massachusetts. Strutture per l'università in un monastero a Catania, di Giancarlo De Carlo. Servizio sulle politiche urbane delle nuove amministrazioni. Robert Maxwell legge la "macchina spaziale" di Richard Rogers. Editoriale: quattro virtù progettuali.

Rivista internazionale di architettura

International Architectural Review







EO: *Di quali lavori si ricorda maggiormente?*

MM: Inizialmente ho collaborato al Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa (1988-1989) e al recupero di Palazzo Battiferri a Urbino per la Facoltà di Economia (1986-1999).
Negli anni Novanta ho avuto modo di lavorare al recupero del Complesso dei Benedettini a Catania (1991-2004), al nuovo Palazzo di Giustizia di Pesaro (1992-2005), alla ristrutturazione del Palazzo Passionei (1996-2000), al Padiglione e molo di attracco a Salonicco e al Polo universitario di via Roccaromana a Catania (1997-1998). Più recentemente ho lavorato ai progetti per la Facoltà di Giurisprudenza nel Complesso della Purità di Catania (1998-2005), per il Ponte Parodi a Genova (2002-2007), per il Pronto Soccorso dell'Ospedale di Mirano (2000-2005).
Ho seguito, per molti anni (2001-2014) il progetto e la realizzazione di due blocchi residenziali nel centro storico di Beirut in Libano. Negli ultimi anni di vita di De Carlo ho partecipato insieme a lui ad altri progetti tra cui quello di concorso per i Giardini di Porta Nuova a Milano (2002) e l'Osservatorio della città a Urbino che ancora non è finito (1998-2020).

EO: *Architetto Volta, lei quando ha incontrato De Carlo e qual è stata la sua esperienza con lui?*

SV: Conobbi De Carlo nel 1962, al primo anno di università allo IUAV di Venezia, lui era mio professore. Una volta concluso il mio ciclo di studi lavorai con lui a Milano collaborando a vari progetti per quattro anni, poi presi la mia strada.
Tra i progetti più importanti a cui ho avuto modo di partecipare ci fu senz'altro il Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini.

EO: *Mentre lei architetto Wettstein, come conobbe Giancarlo De Carlo, si ricorda?*

SW: Per quanto mi riguarda con l'Italia ho sempre avuto molti contatti determinati anche dalla vicinanza geografica con il Canton Ticino.
Per quanto riguarda De Carlo, se non erro, credo di averlo incontrato per la prima volta in occasione di una sula lezione al Politecnico di Zurigo tra il 1967 e il 1968. In quell'occasione ricordo che era stata affissa una locandina per il seminario internazionale estivo "URBINO 68" con studenti e docenti di varie università europee e americane. Decisi perciò di iscrivermi al corso estivo e di fare quest'esperienza in Italia, perché nonostante fossi già assistente al Politecnico di Zurigo ero stanca di stare all'interno della scuola.
L'esperienza si rivelò positiva tant'è che ancora oggi conservo molte amicizie di architetti che conobbi in quell'occasione.

EO: *Invece quando iniziò una vera e propria collaborazione?*

SW: Questa domanda è più difficile. Inizialmente ebbi l'occasione di collaborare con Giancarlo De Carlo in maniera episodica nel suo studio. Una prima volta in occasione del concorso per il Piano di Plovdiv nel settembre del 1968 e una seconda volta nel settembre del 1969 per la realizzazione di alcuni disegni per la sede BP a Garbagnate.
Incominciai poi a lavorare da lui in pianta stabile, direi dal settembre 1970 fino a poco prima della sua morte, quando hanno inaugurato l'ultima fase di costruzione degli Istituti Biologici di Siena quindi, se non erro, circa fino al 2003.

EO: *Immagino, alla luce del lunghissimo periodo di tempo che ha passato al fianco di De Carlo nel suo studio, che abbia avuto l'occasione di collaborare a numerosi progetti e sia testimone di molte vicende. Quali sono?*

SW: Si tratta di un elenco molto lungo, non ricordo a memoria tutti i progetti a cui ho preso parte. Inizialmente lavorai insieme a Giancarlo [De Carlo] ad un progetto per l'Istituto d'Arte di Urbino (1970-1974), poi ho avuto modo di collaborare anche al Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini (1970-1972) e al Piano di sviluppo per l'Università di Pavia (1972-1975), alla sede dell'UNEP (United Nations Environment Program) di Nairobi, in Kenia (1977).
Ho svolto con lui [Giancarlo De Carlo] anche alcuni progetti per piccoli edifici ad Urbino e mi sono occupata degli arredi per i nuovi Collegi Universitari "Vela", "Tridente" e "Aquilone" sempre a Urbino (1973-1983) oltre a una piccola collaborazione alle residenze a Mazzorbo, Venezia (1979-1985).
Tra il 1981 e il 1982 ho lavorato al progetto di sistemazione di Piazzale della Pace a Parma (1980-1983).
A partire dal 1982 De Carlo ebbe l'incarico per il progetto degli Istituti Biologici di Siena (1982-2001) ai quali collaborai fino al completamento di tutto il nuovo complesso universitario.
Successivamente lavorai al Progetto Guida per il recupero del Complesso dei Benedettini a Catania (1984-1986) e alla relativa Centrale Termica (1986-1992) e più tardi al Giardino di Via Biblioteca (ca.1990-1997).
A parte la fase di completamento del Nuovo Ospedale Provinciale di Mirano (1980-1996), come ultima collaborazione posso citare il lungo lavoro a Jesi per la Sistemazione di Piazza Federico II (1983-87) e la ristrutturazione del Complesso di San Floriano e Palazzo Mestica (1983-86 e 1996-2001).

EO: *Ha quindi lavorato al progetto di Piazzale della Pace a Parma. Analizzando gli elaborati è possibile notare l'accuratezza del lavoro di lettura della città.*

◁ La copertina e l'interno delle pagine 60-67 di Casabella 611, Aprile 1994, con il progetto di Giancarlo De Carlo per l acentrale termica del Monastero di San Nicolò l'Arena a Catania.

De Carlo Giancarlo, *Schizzo della rete di edifici Universitari che ruotano attorno ai Monastero dei Benedettini*, 1984-2004, Catania, 1980.

SW: Si, ho lavorato al progetto di sistemazione di Piazzale della Pace a Parma[4], ma mi sono occupata prevalentemente della parte progettuale, mentre quella di analisi del contesto fu curata dall'architetto Carlo Nepi che ci lavorò davvero molto.
Ho ben presente l'area e i ruderi della Pilotta che erano molto interessanti, ma non ricordo molto del progetto, soltanto che riuscimmo a collegare, direttamente all'adiacente Teatro, una grande Sala Concerti sulla tipologia delle Filarmoniche d'Oltralpe e collocare all'esterno un anfiteatro gradonato a forma di esedra rivolto verso la Pilotta. Erano gli anni in cui molti architetti utilizzavano quelle forme con l'inserimento di gradoni senza una ragione specifica, anche io l'ho impiegata in altri progetti di quel periodo.

EO: *Era stata fatta anche una mostra aperta alla città in occasione del progetto, si ricorda?*

SW: Sinceramente non ricordo di aver mai avuto incontri con la cittadinanza nella vicenda del progetto di sistemazione di Piazzale della Pace, ma soltanto incontri e riunioni con gli amministratori comunali.

EO: *Quale era il clima intorno al progetto di Parma in quegli anni?*

SV: Credo vada fatta una premessa legata alla situazione della città di Parma che è sempre stata una città particolare e molto indipendente, anche oggi rispetto alla Regione Emilia-Romagna. Questo probabilmente è legato alla sua storia, ai rapporti con la Francia, a Maria Luigia e al fatto stesso di essere stata il centro di un piccolo ducato. Un esempio sintomatico è legato al mondo dell'editoria e dei quotidiani: Il Resto del Carlino è sempre stato il giornale regionale, tranne a Parma dove troviamo la Gazzetta di Parma.
A Parma poi, in quegli anni c'erano molte associazioni, quasi tutte con orientamento politico di destra e con riferimento ad un mondo produttivo locale, legato a Confindustria, molto forte e che faceva da alter ego all'Amministrazione Comunale.
Il progetto di De Carlo per la sistemazione di Piazzale della Pace suscitò feroci polemiche nella cittadinanza e in intellettuali del tempo, compreso Giulio Carlo Argan.[5]
Il clima era sicuramente molto teso.

EO: *L'area, il contesto erano complessi.*

AT: Si, molto. Ritengo anche che la vicenda lo abbia segnato notevolmente negli anni a venire. Era infatti il 1990 e con Giancarlo [De Carlo], lavoravamo al progetto per Piazza della Mostra a Trento, dove, confrontandoci con la collettività, ci apprestavamo ad intervenire in un contesto storico non risolto.
Un giorno ricordo che mi portò gli elaborati del lavoro su Parma perché potessi prenderne visione. Andai a leggermi tutte le vicende che riguardavano la polemica con Giulio Carlo Argan e gli articoli che pubblicò in quel periodo.
Mi sembrò quindi una sorta di ammonizione la sua, come se volesse mettermi in guardia rispetto alle possibili conseguenze che possono verificarsi lavorando in contesti complessi.

EO: *Gli anni '60 hanno segnato, nel panorama nazionale, il distacco tra piano e progetto decretando una contrapposizione tra gli urbanisti, non più inclini ad operare attraverso un lavoro transcalare e l'architettura, che iniziò a prediligere l'aspetto formale dimenticando contesto e utilità sociale. La distanza che si è creata va colmata stimolando una produttiva e costante azione di interazione e di compensazione reciproca. Può essere allora utile rileggere, con un approccio che guarda alla complessità contemporanea, il lavoro di Giancarlo De Carlo, dove il limite tra urbanistica e architettura è esile. De Carlo insiste infatti*



◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto di sistemazione di Piazzale della Pace*, Parma, 1979-1983. Collaboratori Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Mirko Zardini.

Particolare della tavola 17, "Destinazioni d'uso nel campo dell'edificabilità" dove si distingue la forma dell'esedra e l'inserimento dell'auditorium.

Archivio Storico Comunale di Parma.

ad abbattere i confini disciplinari e critica la meccanica delle logiche di zonizzazione nei piani. Nel binomio architettura e urbanistica De Carlo trova la possibilità di riaffermare il ruolo centrale dell'architettura nella ricerca di una "misura urbana" che si traduce nell'attenzione per una scala intermedia del progetto, dove le soluzioni per l'organizzazione e la forma dello spazio fisico della città sono guidate dall'attenzione per i bisogni della collettività.
Qual è l'eredità di quest'approccio?

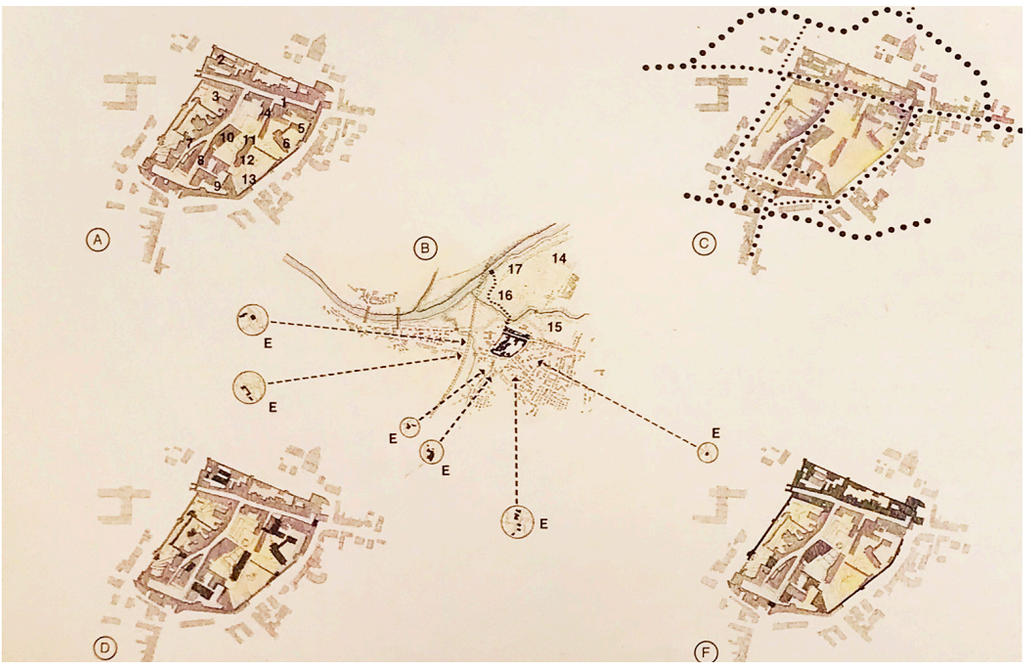
SV: Su questo suo costante lavoro lungo il limite tra architettura e urbanistica ho molta esperienza perché ho avuto Giancarlo De Carlo come professore, allo IUAV di Venezia e già nelle occasioni accademiche ho avuto modo di riscontrare questo metodo di lavoro transcalare.
Terminata l'università ho avuto modo di collaborare con lui al Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini[6] e in quell'occasione Giancarlo [De Carlo] mi ha lasciato un grande insegnamento che non ho mai rinnegato nonostante critiche e ostracismi: considerare l'architettura e l'urbanistica complementari. Per De Carlo infatti vi era assolutamente continuità tra architettura e urbanistica e non era possibile fare architettura se prima questa non era inquadrata nel tessuto urbano e, viceversa, non si poteva pianificare una città senza pensare poi come questa si sarebbe tradotta dal punto di vista delle architetture. Questo per me è stato un grande insegnamento di De Carlo a cui credo tuttora, anche alla luce dei contrasti disciplinari emersi alla fine degli anni Settanta e che vide gli architetti, battersi per il progetto, contrapposti agli urbanisti che professavano regolamenti edilizi e imponevano gli standard della zonizzazione.

EO: *Come applicava nel piano/progetto, la progettazione architettonica anche alla dimensione urbana e territoriale?*

AT: Una cosa straordinaria che in un primo momento facevo molta fatica a comprendere e a maneggiare era proprio la gestione di questa scala intermedia, soprattutto a livello progettuale.
Non è semplice, almeno inizialmente per un giovane architetto come ero io, mettersi sul piano della definizione architettonica e tenere presente al tempo stesso le relazioni con il contesto o con la città.
Si tratta di una scala di lavoro che richiede una visione generale vicina a quella del Piano Particolareggiato o del Masterplan dove devi aver ben presente quelli che sono i confini del progetto, perché non è possibile entrare troppo nei dettagli che caratterizzano l'architettura e che verranno completati in una fase successiva, altrimenti perdi di vista l'assetto complessivo.
Da questo punto di vista l'esperienza svolta durante la redazione del Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa[7] è stata decisiva per la comprensione di come gestire questa scala intermedia. In quel caso infatti il progetto del borgo storico fu sviluppato lavorando sul limite tra urbanistica e architettura, arrivando a una definizione architettonica non approfondita, ma meta-progettuale, dando però una visione completa degli interventi immaginati per tutta la città contenuta all'interno delle mura. Sempre per quanto riguarda il rapporto di unità tra urbanistica e architettura credo che De Carlo avesse l'esigenza di indagare il contesto a una scala più ampia per poi arrivare al progetto. Penso che questo gli fosse indispensabile per poter arrivare a un progetto perfettamente radicato nel tessuto urbano.

EO: *Con questo metodo di lavoro il limite tra urbanistica e architettura è quindi esile?*

SW: Si, De Carlo era un urbanista che faceva l'architetto, ma anche un architetto che faceva l'urbanista, il confine tra le due discipline era molto sottile nel suo lavoro.



▷ De Carlo Giancarlo, *Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa*, 1988-1989. Collaboratori Barbara Croce, Maddalena Ferrara, Monica Mazzolani, Antonio Troisi.

Tavola di Programma:
A. Le attività;
B Il collegamento fluviale tra Firenze e Lastra a Signa;
C. La circolazione;
D. I nuovi interventi;
E. Le ville sui colli;
F. Gli interventi di recupero.

Immagine tratta da De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989, p.26.

Ritengo questo approccio, che unisce urbanistica e architettura, del tutto normale e che De Carlo non facesse niente di straordinario nel fare ciò, anzi dovrebbe essere consuetudine di tutti i progettisti procedere in questo modo.
De Carlo faceva ciò che un progettista dovrebbe fare, indagare e rapportarsi con il contesto ad ampia scala, cosa che oggi ormai non avviene quasi più ne insegnata ne praticata, ma che invece andrebbe recuperata.
Al Politecnico di Zurigo dove ho studiato negli anni Sessanta mi è stato insegnato a lavorare prima alla scala urbana e poi a quella architettonica per trovare i giusti rapporti, le giuste dimensioni e le relazioni con il contesto.
Inoltre non vale solo i grandi architetti, ma anche la stessa edilizia spontanea del passato era sempre inserita nel paesaggio e nel contesto.

EO: *Come si colloca Giancarlo De Carlo con questo approccio multiscalare rispetto alle altre esperienze progettuali del tempo?*

AT: Credo che De Carlo si possa collocare nel periodo in cui il Movimento Moderno cominciava ad affrontare il recupero delle città storiche e in quel passaggio cruciale lui è stato un anticipatore. La città infatti, fino al secondo dopoguerra, era sempre cresciuta attraverso stratificazioni successive, dagli anni sessanta in poi anche l'architettura del Movimento Moderno entra fisicamente nel tessuto urbano della città che in molti casi necessitava di essere ricomposta a causa delle distruzioni belliche. Questo passaggio si è verificato con la generazione prima di lui, per esempio con Franco Albini dal quale aveva lavorato come collaboratore all'inizio della sua carriera.
Parliamo comunque di persone che hanno introdotto per la prima volta un nuovo linguaggio nel contesto della città italiana e ritengo che De Carlo sia stato un pioniere nell'interpretare quel particolare momento storico, anche attraverso una metodologia di lavoro che presupponeva l'unitarietà tra le diverse scale di lettura del contesto e il progetto.
Rispetto ad altri grandi architetti del suo tempo – come ad esempio Carlo Scarpa, che ritengo abbia fatto degli interventi straordinari – De Carlo si distingue non soltanto per l'esito finale, ma per la particolarità del suo metodo di lavoro che presupponeva una visione e un'attività progettuale a una scala più ampia. Esempi di questo tipo sono il Primo Piano di Urbino[8], il Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini e il progetto per Piazzale della Pace a Parma.

EO: *C'erano altri progettisti di quella generazione che svolgevano un lavoro simile a quello di De Carlo lavorando anche sulla grande scala?*

SV: Il lavoro alla scala urbana portato avanti da De Carlo era straordinario e assolutamente rivoluzionario, ma al tempo stesso molto complesso.
Carlo Scarpa infatti, oltre a rappresentare un caso differente, ha sempre affermato di non riuscire a dominare la grande dimensione, tanto che nel 1963, quando ebbe l'incarico dal Comune di Genova per la ricostruzione del Teatro Carlo Felice, elaborò diverse soluzioni giungendo ad un progetto definitivo soltanto dopo molti anni, nel 1977. Il progetto comunque non vide mai la luce e al termine della lunga vicenda Scarpa dichiarò allo stesso Sindaco Fulvio Cerofolini di non riuscire a dominare e controllare uno spazio ampio come quello di un teatro. La vicenda si concluse infatti nel 1984 con un altro concorso che fu vinto degli architetti Aldo Rossi, Ignazio Gardella e Fabio Reinhart.

EO: *Quali erano i rapporti con Carlo Scarpa?*

MM: Del suo rapporto con Carlo Scarpa Giancarlo De Carlo non parlava mai, ma era implicita – quando si riferiva agli anni della formazione e poi della docenza allo IUAV – questa presenza di cui si intuiva tutto il fascino. Recentemente ho avuto modo di sviluppare qualche riflessione sulle ragioni di questa "assenza", soprattutto come riferimento ai temi del riuso e del rapporto con la storia che senz'altro li avvicinavano. Una spiegazione personale è che il ruolo che De Carlo si era ritagliato nella storia dell'architettura era molto più legato alle relazioni con il contesto storico e sociale dei luoghi, alla necessità di riportare l'utente al centro del processo di disegno dello spazio, specialmente pubblico; e la raffinata ricerca di Scarpa nella cura del dettaglio era una "digressione" che De Carlo non si concedeva e in qualche modo costituiva una tentazione che poteva distrarlo dal suo obiettivo principale. Forse non parlava di Carlo Scarpa direttamente né lo citava nelle sue lezioni ma di certo ne aveva profonda stima. Di certo si conobbero a Venezia, anzi si dice che il Maestro avesse notato un giovane architetto che assisteva alle sue lezioni per via delle sue osservazioni competenti. Non fu mai però suo professore, né De Carlo parlò mai direttamente dell'influenza che Scarpa esercitò sul suo lavoro. Tuttavia nei progetti di De Carlo non si possono ignorare corrispondenze linguistiche, analogie nella scelta dei materiali 'poveri' e naturali, nobilitati dal trattamento e dall'inserimento in un particolare contesto come, ad esempio, il modo in cui i piani di calcestruzzo di Urbino si fondono con il paesaggio. De Carlo, come Scarpa, insegna all'università IUAV di Venezia, chiamato da Giuseppe Samonà all'inizio degli anni Sessanta, ma la generazione a cui si rivolge è inquieta e a interessarlo è l'aria di cambiamento che sta investendo la società e che lui coglierà, in tutto il suo potenziale rivoluzionario, con le sue successive frequentazioni nelle università americane.[9]

EO: *E con gli altri architetti della sua generazione?*

SV: In generale a parte i suoi amici del Team X, di altri architetti De Carlo non parlava mai, soprattutto di Aldo Rossi e Vittorio Gregotti. Ricordo bene che non era assolutamente in sintonia con gli esponenti del Movimento Postmoderno.

EO: *Con chi aveva più rapporti tra i membri del Team X?*

MM: De Carlo era legato da un rapporto di amicizia di lunghissima data con Aldo van Eyck ma stimava molto anche Ralph Erskine col quale nel tempo è rimasto in contatto, anche se il suo vero grande amico è stato Peter Smithson che, prima con la moglie Allison e poi da solo dopo la sua morte, ha continuato a frequentare l'ILA&UD.
Sul Team X è stato detto molto nella pubblicazione curata da Max Risselada[10] ma penso ci siano ancora argomenti interessanti da approfondire. A distanza di tempo, si può addirittura azzardare la provocazione (almeno per la matrice filosofica, non nel linguaggio architettonico e nemmeno per quanto riguarda le relazioni con le istituzioni) sulle relazioni tra il Postmoderno e il Team X, che si riflette nel rifiuto di Giancarlo De Carlo di confrontarsi con i temi istituzionali della cultura architettonica.
Il Postmoderno viene spesso considerato in architettura soltanto dal punto di vista del linguaggio che non esaurisce lo spessore della posizione "filosofica" di critica verso le istituzioni e in particolare verso il CIAM e verso il Movimento Moderno, che sono i temi identitari anche del Team X.

EO: *Si può spiegare meglio questo quadro culturale?*

AT: Si, a partire dai primi anni Sessanta si manifestò una vena di crisi nel dibattito architettonico: alcuni architetti, in particolare quelli del gruppo del Team X sostenevano che era necessario riportare il Movimento Moderno – arrivato a sostenere l'International Style – alla sua vera natura che aveva smarrito. Il post moderno, come lo intendiamo, si può considerare come una sorta di grande parentesi nel periodo che va dai primi anni Ottanta alla fine degli anni Novanta e quindi ha una durata di circa una ventina d'anni. Ho l'impressione che nasca da diverse componenti molto diverse, almeno due fortemente riconoscibili.
Una ha radici storiche ed è quella italiana che passa da Aldo Rossi e Paolo Portoghesi e cerca una continuità nelle forme e nelle tipologie urbane consolidate, ma ne esiste una seconda che, semplificando, potremmo esplicitare nell'idea di "facciata" come quinta comunicativa, che nasce dalla Pop-Art americana. Insieme confluiscono e danno vita a episodi urbani che apparentemente hanno i volumi e le forme della città storica, ma poi si manifestano con i colori e gli schematismi della Pop-Art.

EO: *È quindi possibile trovare una relazione ideologica tra Giancarlo De Carlo e il Postmoderno?*





▷ A sinistra
De Carlo Giancarlo, *Collegi Il Colle*, Urbino. Il paesaggio incorniciato da sentieri.

A destra
Scarpa Carlo, *Giardini di Palazzo Querini Stampalia*,Venezia.

MM: Come dicevo, non di sicuro nel linguaggio architettonico, ma se si legge L'architettura della città di Aldo Rossi e lo si confronta con gli scritti sulla città di Giancarlo De Carlo nello stesso periodo, non c'è molta distanza e nelle due diverse visioni sulla complessità della città c'è sicuramente più corrispondenza che nel linguaggio architettonico.

EO: *In Italia, il ridimensionamento delle dinamiche espansive e l'avvicinamento alle logiche europee ha spostato l'attenzione dai pieni ai vuoti. La città esistente diviene così il contesto principale di intervento con l'obiettivo di riorganizzare gli spazi pubblici in termini insediativi, ambientali, economici e sociali.Affinché si possa disegnare un sistema di luoghi per le persone, diventa sempre più importante compiere uno studio approfondito del contesto che includa tutti i principali aspetti fondativi e caratterizzanti del tessuto urbano. In questo scenario, l'attenzione alla dimensione sociale e alla storia stratificata dei luoghi operata da Giancarlo De Carlo emerge come un approccio ancora perfettamente attuale. Attraverso un processo circolare, che vede nell'analisi del contesto urbano una lettura critica direttamente proiettata verso il progetto, De Carlo svela così le identità proprie dei luoghi non tanto a partire dai pieni, bensì dai vuoti, dallo spazio aperto nel quale gli abitanti hanno l'opportunità di muoversi e usare la città.*
A distanza di molto tempo, che cosa rimane utile, per il fare progettuale odierno, della lezione di De Carlo? In che misura gli strumenti grafici di allora, influenzati dalle esperienze statunitensi di Kevin Lynch, possono risultare rilevanti per risolvere i temi urbani di oggi nella stagione della rigenerazione urbana e del consumo zero di suolo?

SV: Dalla tua domanda e da quello che dici ho colto questo quesito: c'è ancora la necessità di comprendere la città?
Per provare a risponderti faccio l'esempio di Bologna. Bologna infatti è stata la prima città, ancora prima degli anni Sessanta, a trasformare Piazza Maggiore in una zona completamente pedonale, perché gli Amministratori Pubblici si erano accorti che la città aveva un assetto centripeto e i cittadini andavano spontaneamente in piazza e si ritrovavano in gruppo da tarda sera fino a notte inoltrata, anche in assenza di luoghi pubblici dove poter stare.
Si erano quindi accorti che vi era un uso della città notturno che era estremamente diverso da quello diurno. Durante la giornata infatti, la vita di Piazza Maggiore era legata alle attività commerciali e alle funzioni di passaggio dei tram e parcheggio delle automobili, mentre durante la notte era vissuta dai cittadini come luogo di socialità. A quel tempo, amministratori intelligenti, tra i quali Giuseppe Campos Venuti, compresero queste dinamiche e iniziarono a pedonalizzare il centro, con grande scandalo di tutti, anche da parte di architetti e urbanisti. Questo è un esempio che oggi è difficile ritrovare, infatti l'attenzione di allora nel cercare di capire la città, nel cercare di comprendere quelle che erano le istanze delle persone che abitavano la città, è sparito perché gli amministratori non si pongono più dalla parte del cittadino.
Sempre a Bologna mi ricordo che a quel tempo, contestualmente alle vicende legate alla pedonalizzazione di Piazza Maggiore, bloccarono qualsiasi iniziativa di residenza a terzi usi, cioè al terziario all'interno del centro storico. Una scelta questa assolutamente necessaria per il mantenimento dell'identità della città che però negli ultimi anni è stata abbandonata e ha fatto si che Bologna diventasse esattamente come tutte le altre città, con la presenza di uffici, negozi e supermercati all'interno del nucleo storico. A Venezia invece, se oggi ci fosse un'amministrazione veramente competente, non dico che avrebbe già trovato una soluzione al controllo dei flussi turistici perché è un problema estremamente complesso, ma si sarebbero posti da tempo



◁ Cerutti Ezio, De Carlo Giancarlo, Samonà Giuseppe, *Pannelli fotografici nella sezione Architettura spontanea,* allestimento per la IX Triennale di Milano, 1951.

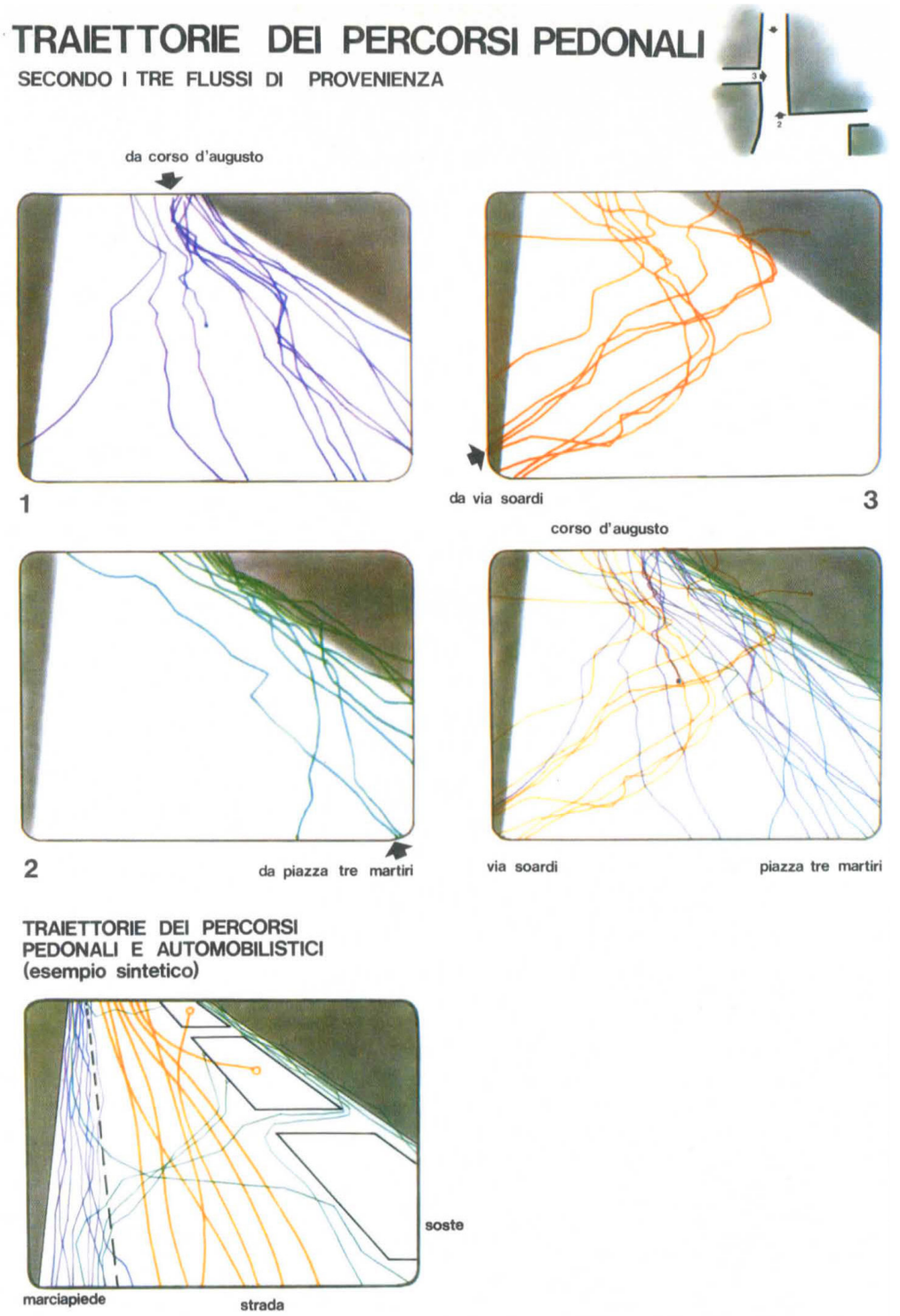
Fotografia di Vincenzo Aragozzini. Archivio Fondazione La Triennale di Milano.

nelle condizioni di iniziare un percorso virtuoso verso un contingentamento del turismo e dell'uso appropriato della città, che non può essere solo quello attuale.

EO: *C'è qualche esempio del lavoro svolto insieme a De Carlo di cui ha memoria?*

SV: Si, quando lavorai al Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini[11], De Carlo ci diede mandato di fare l'analisi sul centro storico della città che malgrado fosse ancora morfologicamente leggibile, risultava compromesso oltre l'80% del patrimonio edilizio a causa delle distruzioni belliche e quindi fu ricostruito in maniera lacunosa negli anni Cinquanta.
Nel mese in cui mi occupai di questo lavoro di analisi non valutammo la qualità degli edifici, ma tracciammo sulle carte una serie di righe colorate (gialle, verdi, azzurre) che rappresentavano i percorsi che gli abitanti facevano all'interno del tessuto urbano.
Ci siamo quindi posti una serie di domande sul perché la gente proseguiva dritto in una determinata zona, quale motivo c'era dietro una svolta a destra piuttosto che a sinistra e cosi via a valutare le questioni che ruotavano intorno all'uso della città.

EO: *Nel progetto l'analisi del contesto ha una importanza rilevante per De Carlo. Il processo con cui egli elabora ogni prefigurazione non è mai un processo lineare, ma circolare, dal momento che l'attività progettuale è contestuale a quella di analisi.*
Nella lettura dello spazio urbano è quindi già presente una chiave interpretativa utile alla definizione del progetto. L'uso di diversi retini, frecce e simboli grafici costituisce infatti uno stadio meta-progettuale che rappresenta una scala intermedia tra architettura e progetto urbano e comunica scelte di progetto frutto di una conoscenza critica profonda del contesto. È possibile fare chiarezza su questo suo approccio?



▷ De Carlo Giancarlo, Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, 1970-1972. Collaboratori Matelda Abate, Fausto Colombo, Antonio Di Mambro, Paola Falini, Jay Farbstein, Ino Inoguchi Giorgio Lombardi, Sandro Volta, Susanne Wettstein, Marco Zanussi.

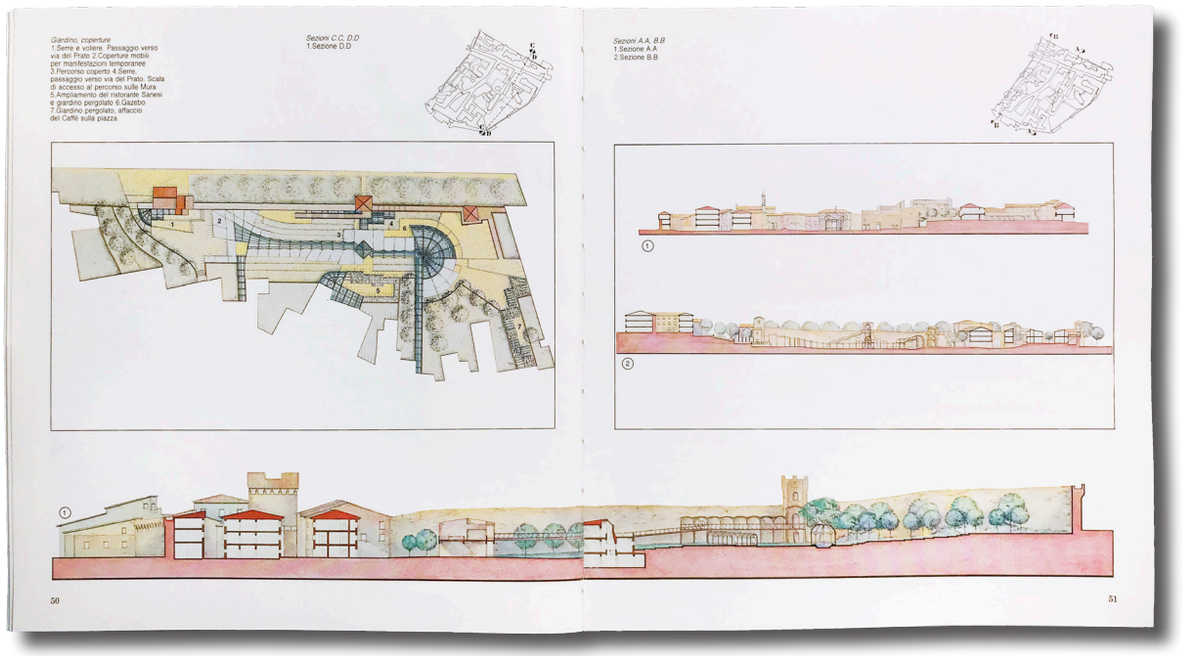
Ricerca sociourbanistica a cura di Paolo Ceccarelli e Alberto Mioni.

Studio delle traiettorie dei percorsi pedonali. Immagine tratta da De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, p.8.

AT: De Carlo aveva una rete di conoscenze italiane e internazionali molto estesa, che si esplicitava in particolare nella gestione della rivista “Spazio e Società” e nell’ILA&UD. Questo ha favorito costanti scambi culturali che penso possano avere influenzato il suo modo di lavorare. In particolare ritengo significativi due ambiti di influenze.
Il primo nasce dalle relazioni generate dal ramo italiano rappresentato da Giuseppe Pagano e dalle sue ricerche sull’architettura rurale, sfociate in una mostra che nel 1936 aveva curato alla VI Triennale di Milano. Infatti De Carlo, riprendendo la sua linea di ricerca, curò nel 1951 alla IX Triennale – in collaborazione con Giuseppe Samonà ed Ezio Cerutti – la Mostra dell’architettura spontanea centrata sul tessuto abitativo e sull’accrescimento senza programmazione di numerosi insediamenti minori italiani. L’architettura spontanea, ovvero quella delle città storiche, è rimasta per lui un modello straordinario di rapporto tra interno ed esterno, tra dentro e fuori, tra spazio pubblico e privato.
Il secondo è rappresentato dai rapporti che nel tempo aveva instaurato con gli altri componenti del Team X e dalle esperienze legate al contesto anglosassone.
Tra queste le più significative sono soprattutto quelle maturate negli incontri avvenuti durante i suoi periodi di insegnamento al MIT[12] e in generale nelle altre Università americane dalla seconda metà degli anni Sessanta in poi. Quel contesto fu per lui particolarmente stimolante, tant’è che oltre ad aver acquisito gli studi e le tecniche di lettura della città sviluppate in quegli anni, fece tradurre e pubblicare in Italia, come curatore della collana “Struttura e Forma Urbana” edita dal Saggiatore, molte di quelle ricerche e di quei testi fino ad allora sconosciuti in Italia.

EO: *Analizzando i suoi disegni è possibile rilevare come mettendo in evidenza i vuoti tramite l’uso del negativo e ponendo il movimento al centro De Carlo descriva l’incidenza dell’architettura sui modi di vivere lo spazio aperto. Questa costante che si può rintracciare in molti progetti può essere ancora utile oggi per riorganizzare la città contemporanea intorno a attività, tipi organizzativi e comportamenti umani? Anche dalle numerose fotografie scattate durante i sopralluoghi che precedevano la fase progettuale si nota come almeno la metà del campo inquadrato dall’obiettivo fosse dedicato allo spazio esistente tra gli edifici. Questo indica una sua particolare attenzione per spazio pubblico?*

AT: Era proprio così. Nel suo lavoro ho sempre verificato una particolare attenzione allo spazio pubblico.
Per De Carlo non è mai esistita una priorità dello spazio costruito rispetto a quello esterno perché riteneva che ci fosse un continuo scambio tra le due dimensioni.
Quest’approccio ci riporta al tema della scala intermedia, a cui accennavo prima, utile per sollecitare un confronto tra progetto e contesto in cui si colloca.
La stretta relazione tra luoghi e architettura implica un costante diverso approccio al progetto e quindi la necessaria condizione di “libertà espressiva” dell’architetto.
Un modo di procedere che ha sempre avuto delle implicazioni sul suo lavoro; anche per questo è veramente difficile poter individuare nelle sue architetture un linguaggio ripetitivo, perché ogni progetto nasceva da premesse sempre differenti che derivavano da un’analisi approfondita del contesto. Le sue opere non erano mai uguali in termini di forma e linguaggio perché partiva da assunti ogni volta diversi, che lo portavano a sviluppare architetture diverse, caso per caso; a quei tempi non dare alle proprie opere una forma o un linguaggio distinguibile poteva sembrare una debolezza, con l’esperienza ho capito che rappresenta invece una grande ricchezza.



EO: *Nelle prefigurazioni progettuali di Giancarlo De Carlo si può riscontrare una grande attenzione ai disegni, la cui gamma non trova eguali in altri architetti o urbanisti del suo tempo, sia per varietà grafica che per efficacia comunicativa. L'uso del bianco e nero, della scala di grigi, delle legende, dei diagrammi e di numerosi segni grafici che traducono su carta usi, funzioni e potenziali movimenti delle persone nello spazio sono derivati dalla ricerca che Kevin Lynch stava declinando nelle città degli Stati Uniti d'America.*
La scelta dell'uso del bianco/nero e della scala dei grigi anziché di una gamma di colori ampia era legata a precise scelte rappresentative? Inoltre si nota come spesso, dalle fotografie scattate durante i sopralluoghi nascessero poi viste urbane di progetto.

AT: Questa era la prassi del tempo, non c'erano gli strumenti che abbiamo oggi. Si prendeva la fotografia del luogo che si voleva rappresentare nella sua trasformazione e si faceva lo schizzo. Quando iniziai a lavorare da De Carlo ricordo che tutti i disegni avevano una grafica molto secca e dura con un prevalente utilizzo del bianco e nero. Con il tempo poi si sono sviluppate altre tecniche e in occasione del Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa[13] vennero prodotti materiali molto colorati, in alcuni casi realizzati con acquerelli. Altri modi sono invece rimasti costanti come l'uso dei modelli e l'importanza di saper schizzare e disegnare a matita.

EO: *Oggi, ritengo sia ancora importante cercare di capire la città, attraverso quali strumenti è possibile farlo?*

SW: La società è profondamente mutata, le nuove generazioni hanno cambiato tutto e hanno esigenze differenti. Non sono nemmeno più sicura che qualcuno si interessi della qualità urbana e della qualità degli edifici e questo fa si che non ci sia più la necessità di capire in qualche modo la città. Basta osservare come vengono usate le città, cioè malissimo. Se ci fosse un minimo di rispetto per le città non ci sarebbero sulle strade tutte le migliaia di ingombranti automobili che vediamo ogni giorno e non si assisterebbe al turismo caotico che invade quotidianamente i centri urbani. Oggi, nell'amministrare le città, ritengo siano necessari interventi molto più radicali di quanto non lo sia un'isola pedonale o una ZTL, perché occorre gestire e salvaguardare anche il patrimonio storico e identitario della città.

EO: *È quindi evidente come la complessità della città contemporanea richieda una pluralità di saperi. In questo senso può essere utile ripercorrere alcune esperienze di De Carlo. Per il progetto dell'ambiente naturale del nuovo Piano di Urbino De Carlo si avvale infatti della collaborazione di geologi, botanici, ecologi e storici. A Terni, nel processo partecipato per la definizione delle scelte intorno al Villaggio Matteotti, è affiancato dal sociologo Domenico De Masi.*
Un approccio al progetto fortemente interdisciplinare ed estremamente attuale. Potrebbe essere una soluzione per affrontare i problemi odierni?

MM: Credo che De Carlo, già al tempo, mutuasse i metodi di ricerca da altri campi disciplinari. Il suo atteggiamento inclusivo orientava la sua ricerca a esplorare nuovi ambiti capaci di offrire prospettive più aperte e multidisciplinari. Conosceva le sperimentazioni condotte in altri paesi in materia di progetti partecipati e questo lo portava a esplorare campi propri di altre materie, come ad esempio la sociologia o la geografia urbana.
Nel caso del Piano Particolareggiato per il Nuovo Centro di Rimini ha introdotto strumenti che appartenevano alla ricerca in ambito sociale e li ha incorporati negli strumenti propri con cui si redigeva un Piano Regolatore.
Recentemente, in occasione della stesura del Piano di Conservazione dei Collegi di Urbino, ho sperimentato l'importanza dell'apporto dei sociologi, che De Carlo ben conosceva per la collaborazione stretta, per esempio a Terni, con Domenico De Masi. Tra le attività svolte all'interno dell'analisi del complesso dei Collegi per la stesura del Piano di Conservazione, c'è stata proprio una lettura delle relazioni tra lo spazio e l'uso che ne facevano i suoi utilizzatori. Esaminando i tracciati relativi all'uso degli spazi durante i vari momenti della giornata abbiamo potuto stimare il livello di utilizzo degli spazi e sulla base di questo abbiamo costruito le proiezioni sui potenziali cambiamenti da apportare.
In quegli spazi, nel Collegio dell'Aquilone, ci sono aule che, due volte l'anno, ospitano gli studenti di alcune università americane che li continuano a mandare a Urbino per frequentare un semestre di studio all'estero. Antonio [Troisi] e io abbiamo dal 2012 il compito di seguirli nella progettazione e nella lettura del contesto in cui inserire il progetto che di volta in volta si assegna. L'approccio alla progettazione che adottiamo è allineato all'esperienza fatta con De Carlo e il fatto di lavorare all'interno degli spazi da lui concepiti di sicuro arricchisce. Il primo mese della loro permanenza è completamente dedicato allo studio della città con un metodo immersivo, una lettura esperienziale dello spazio focalizzata sullo spazio pubblico e sulla percezione del paesaggio che forniscono gli strumenti utili alla seconda fase, quella di progetto.

EO: *Oltre all'utilizzo di grafiche, viste e diagrammi quali altri strumenti erano tipici del metodo progettuale di Giancarlo De Carlo?*

◁ De Carlo Giancarlo, *Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa*, 1988-1989. Collaboratori Barbara Croce, Maddalena Ferrara, Monica Mazzolani, Antonio Troisi.

La grande varietà cromatica data dall'uso degli acquerelli nei disegni per la proposta progettuale. Immagine tratta da De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989, pp.50-51.

AT: Una cosa che non hai citato nella domanda, a proposito dei materiali, è il discorso legato ai modelli fisici. Come dicevo prima, nello Studio De Carlo si lavorava sempre sui modelli. Parlo di modelli di studio realizzati da noi realizzati con materiali semplici; poi esistevano anche i modelli finali, spesso richiesti dai committenti, ma quelli erano realizzati da professionisti del settore. Ne conserviamo solo uno, bellissimo, del progetto per il concorso del Museo per la città di Salisburgo[14]. E' un modello concettuale in metallo e ottone che rappresenta lo schema di funzionamento del museo mettendo in evidenza l'idea degli accessi, delle cupole e dei pozzi di luce.

EO: *Che tipologia di modelli erano?*

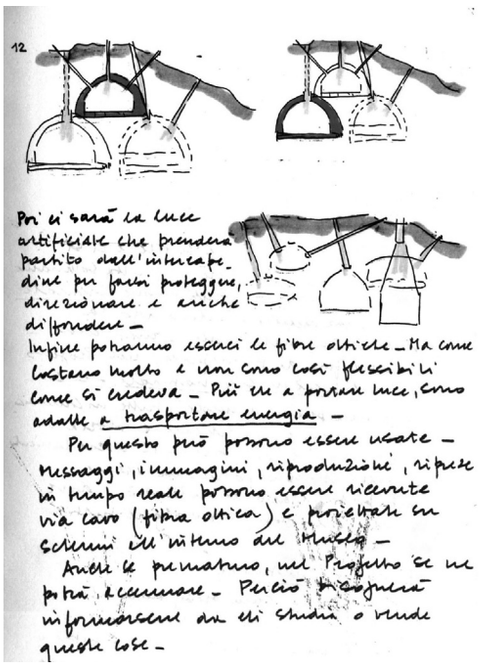
MM: Non erano quasi mai modelli rappresentativi ma soprattutto modelli di studio. I modelli rappresentativi venivano per lo più prodotti da professionisti del settore una volta terminato il progetto. I modelli di cui parliamo erano di varie scale e andavano dalla scala territoriale di 1:2000 a quelle di 1:100, 1:50, fino ad arrivare a modelli di dettaglio alla scala anche di 1:10 se si trattava di arredi, spesso disegnati su misura.

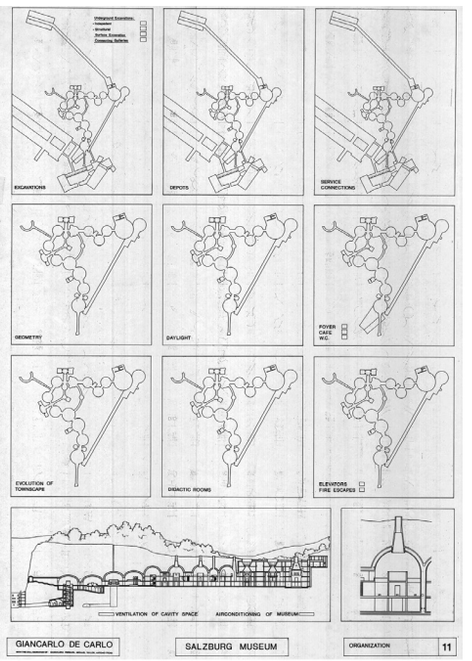
EO: *Che uso avevano?*

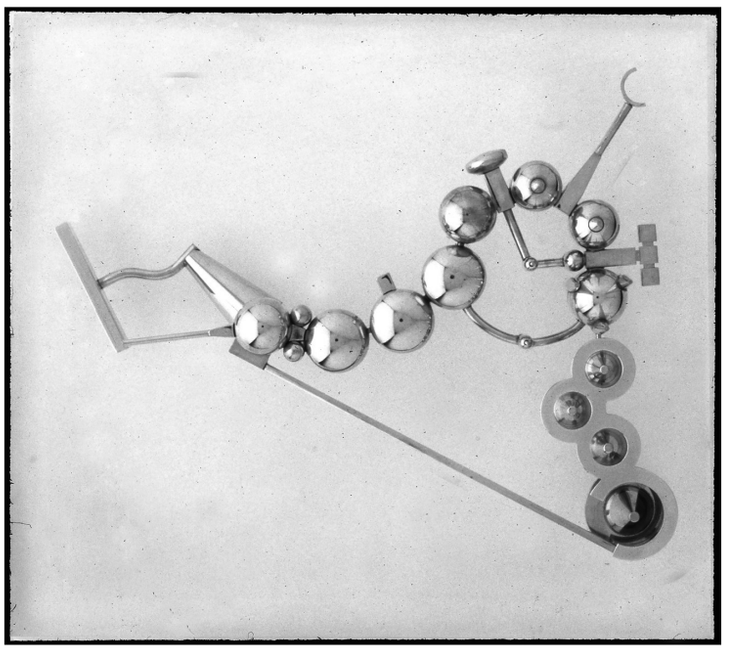
SW: I modelli fisici, a quel tempo, si facevano per controllare gli spazi e i rapporti con il contesto.
A Zurigo era consuetudine fare anche modelli dei dettagli architettonici e strutturali perché al Politecnico [di Zurigo] veniva sempre insegnato che di qualsiasi elemento, se si riesce a farne il modello, è poi possibile anche costruirlo e a realizzarlo.
Il modello era quindi uno strumento di lavoro molto importante, molto più importante del disegno, questo portava a lavorare con modelli ad ogni scala e a comprendere meglio lo spazio, che è l'unica cosa importante in architettura.

EO: *Quindi tramite i modelli si verificavano i rapporti, l'inserimento nel contesto e gli spazi?*

AT: Il lavoro si concentrava principalmente sulla progettazione dello spazio sia negli edifici che nella città.
Le motivazioni che avevano generato la necessità di un progetto venivano elaborate nella ricerca e nella sperimentazione spaziale.
Oggi devo dire che questo approccio si è perso e raramente si vedono progetti di nuovi spazi che interpretano correttamente le istanze e le esigenze richieste dalla città e dai suoi utenti.
De Carlo era molto interessato alle proporzioni e all'uso della luce naturale.
All'inizio ero rimasto davvero sorpreso dalla sua capacità di dimensionare gli elementi dell'architettura. Questa cosa per me allora era imprevedibile, non riuscivo a comprendere come riuscisse con estrema facilità a dimensionare un lucernario o l'effetto luminoso che questo avrebbe avuto







∇ De Carlo Giancarlo, *Progetto per il Museo della città di Salisburgo*, 1989, concorso. Collaboratori Maddalena Ferrara, Micheal Taylor, Antonio Troisi.

Da sinistra verso destra:
Schizzi preliminari, Immagine tratta da Sarzanetti Francesca, Schubert Matteo (a cura di), *Giancarlo De Carlo, Inspiration and process in architecture*, Edizioni Moleskine, 2011, p.59.

Organizzazione dell'impianto e fotografia del modello.
Università Iuav di Venezia, Archivio Progetti, fondo Giancarlo De Carlo.

sullo spazio. Penso che ci riuscisse per l'esperienza che aveva accumulato durante il suo lavoro e grazie alla sua capacità, coscienza e consapevolezza nel gestire questi elementi durante tutto il processo progettuale.

EO: *In quest'ottica di comprensione dei volumi e dello spazio è quindi molto importante il lavoro in sezione?*

MM: Si, De Carlo lavorava più in sezione che in pianta perché era interessato alla tridimensionalità e, a riguardo, aveva la capacità, attraverso i modelli, di capire esattamente che cosa stava progettando e quale sarebbe stato lo spazio percepito dai futuri fruitori della sua architettura.
Il suo modo di interpretare lo spazio, di disegnarlo e schizzarlo, definito da lui "spazio narrativo" era dinamico e caratterizzato da un collage di elementi, magari inizialmente non previsti in planimetria, che però generavano cambiamenti che a loro volta avevano delle ripercussioni su tutto il disegno.
Il recupero del Convento per la Facoltà di Magistero sarebbe stato impossibile da immaginare senza un lavoro in sezione.

EO: *Un lavoro, quello in sezione, che era quindi una costante per De Carlo?*

AT: In tutti i progetti di De Carlo è possibile trovare almeno una sezione che lo caratterizza e che identifica la sua ricerca spaziale.
La sezione ha infatti la capacità di progettare lo spazio in modo diverso rispetto alla pianta perché non regola il movimento in piano, ma "lo stare nell'ambiente"; attraverso le sue modificazioni in altezza, dilatandolo o comprimendolo o facendo penetrare la luce naturale, gli fanno assumere forme che determinano una percezione molto diversa nelle persone che lo attraversano.
Nell'esperienza urbinate ci sono molteplici esempi e, secondo me, è certo che lo studio delle opere di Francesco Di Giorgio abbiano lasciato tracce nel suo lavoro: infatti si ritrovano esempi di sezioni che si relazionano al terreno in pendio, o di scale e rampe a pianta circolare che sono straordinarie e legate ai modelli urbinati. Anche in questo approccio si riconoscono dei legami con la storia che sono importanti e ricorrenti nel lavoro di De Carlo.

EO: *Oggi c'è ancora quest'attenzione alla comprensione dello spazio, della città?*

SV: Rispetto a Susanne [Wettstein] inizialmente sono rimasto molto scioccato dall'approccio e dal metodo di De Carlo. Lei infatti ha studiato al Politecnico di Zurigo e usava molto la sezione, io invece mi sono formato allo IUAV di Venezia e non ero avvezzo a quel tipo di lavoro, ma mi sono adattato in poco tempo e mi sono subito accorto come la sezione sia la "cartina al tornasole" di un intero progetto. Oggi ho l'impressione che il progetto architettonico non si sviluppi tramite un processo che vede nella lettura e nella comprensione della città uno dei punti di partenza per definirne il contenuto, ma piuttosto l'esito maturi attraverso un procedimento che antepone e privilegia l'immagine finale, destinata alle riviste e alla pubblicità, il fine ultimo.

EO: *Può essere più chiaro?*

SV: Oggi esiste un vero e unico cliente che sono i mass-media. È l'architettura delle companies che producono immagini scioccanti, ma prive di contenuto, sia formale che sociale. Questo dimostra le potenzialità della tecnologia, ma anche il suo lato negativo. Se utilizzata in maniera non consona infatti, la tecnologia produce risultati molto distanti da un'architettura utile alle persone.

EO: *Guardano gli elaborati per il Primo Piano Regolatore di Urbino, per il Piano del Nuovo Centro di Rimini, per Piazzale della Pace a Parma e anche nell'esperienza svolta con l'ILA&UD per e per il recupero dell'area Prè di Genova emerge un'attenta ricostruzione dell'evoluzione del tessuto storico della città. De Carlo infatti legge e comprende la città anche attraverso la storia, senza assumere però un atteggiamento nostalgico e retorico. Mette in atto invece un processo per studiare l'evoluzione del contesto: come nasce, come si evolve, quali sono le sue caratteristiche, quali parti sono più datate, quali invece sono quelle più recenti. Qual è oggi l'eredità che possiamo assumere da quest'atteggiamento?*

MM: Sì, nel lavoro di Giancarlo [De Carlo] è sempre presente il senso della storia e l'attenzione all'evoluzione del tessuto urbano. Come hai fatto notare possiamo ritrovare quest'atteggiamento nel progetto per Piazzale della Pace a Parma e nel recupero dell'area Prè di Genova[15]. Anche in occasione del Primo Piano di Urbino[16], cercando di guardare la città nella sua dimensione storico-culturale e non solo nella sua consistenza fisica, De Carlo le restituisce il senso di città-capitale, nonostante avesse una dimensione modesta. Quest'atteggiamento, che ho riscontrato in prima persona nel lavoro per il Centro Storico di Lastra a Signa[17], piccolissima città murata toscana, consente di valorizzare ogni singola realtà e di darle il ruolo che si merita all'interno del territorio. Questa secondo me è un'importante eredità che possiamo assumere dal lavoro di Giancarlo [De Carlo].

EO: *Insieme alla riaffermazione della necessaria complementarietà tra urbanistica e architettura e all'importanza del progetto urbano come strumento utile a comprendere il contesto e ad agire sulla città, una terza*

questione da riprendere riguarda il ruolo sociale dell'architettura.
Oggi la partecipazione infatti, all'interno dei processi di progettazione urbana e architettonica, è una questione dibattuta e, nella maggior parte dei casi, contraddittoria. Dettata per legge e spesso praticata in forma di burocrazia, viene recuperata quale diritto solo a giochi fatti, attraverso procedure attivate dalle amministrazioni che reclamano i contributi dei cittadini, ma che di fatto tendono sistematicamente ad escluderli. La partecipazione rischia così di divenire sinonimo di protesta, una reazione ad un processo decisionale non condiviso.
Il senso della partecipazione sembra quindi essere ancora distante da quello descritto da De Carlo, come uno strumento d'interpretazione delle vere necessità sociali e di revisione critica del progetto.
Ripartire dall'impostazione e dalle riflessioni operate da De Carlo introno a questa materia, incardinate sulla collaborazione tra il progettista e i fruitori dell'architettura, può essere utile per ristabilire un rapporto di fiducia tra istituzioni e cittadini basato su occasioni di ascolto, coinvolgimento e mobilitazione. Come può quest'eredità, ancora oggi attuale, moltiplicarsi in possibili applicazioni per rendere realmente efficaci le più recenti linee di azione della pianificazione e della progettazione partecipata?

AT: Quello che affermi nelle premesse della tua domanda è corretto. I buoni propositi e le idee che possono ruotare intorno alla partecipazione vanno infatti verificati perché spesso questi processi vengono accolti soltanto come passaggio formale per accedere a un finanziamento, oppure semplicemente per avere un consenso da parte degli abitanti, che in realtà viene mascherato da partecipazione. Questo è un rischio che era già stato sottolineato a suo tempo da De Carlo.
Da quello che ho potuto apprendere negli anni vissuti al suo fianco, ritengo che per lui la partecipazione non fosse semplicemente un dialogo e un confronto con gli abitanti, ma rappresentasse un discorso più generale di comprensione del luogo attraverso i loro contributi, una specie di lettura indiretta. De Carlo la definiva lettura, ma la lettura si riferisce generalmente a un testo che è possibile assimilare, quindi quando si legge un testo si entra in un luogo con un'altra modalità, nel suo caso la partecipazione era anche questo percorso.

EO: *La partecipazione è argomento comune a partire dagli anni Settanta e solleva la necessità di costruire dibattiti a tutti i livelli. Quale era il contesto storico-politico in cui De Carlo lavorava?*

SV: Penso sia utile riportare ancora l'esperienza del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini che ha avvio nel 1968 e prosegue fino al 1972. A quel tempo c'erano le varie Amministrazioni di sinistra, di destra, c'era un'unica emittente televisiva nazionale che era la Rai che trasmetteva un telegiornale unico di indirizzo Democristiano. Tra i quotidiani c'erano il Corriere della Sera e La Stampa per la classe media, l'Unità per quelli tendenziosi di sinistra e l'Avanti oltre a alcuni giornali locali quasi tutti in mano ai partiti di destra. In assenza della molteplicità di media oggi disponibili e nell'impossibilità di reperire informazioni altrove le notizie che potevano giungere alle persone erano veicolate, in maniera molto parziale, dagli organi di stampa ed eventualmente da quello che comunicava l'Amministrazione Comunale. Come condizione imprescindibile per accettare l'incarico allora De Carlo chiese al Sindaco di Rimini di poter sviluppare il Piano accompagnato da un percorso partecipato per coinvolgere la popolazione. Vennero quindi convocate assemblee dove furono coinvolti i cittadini dei quartieri, le associazioni e i rappresentanti del mondo della scuola, compresi gli studenti, per rendere partecipe la popolazione rispetto alle scelte che avrebbero determinato il futuro della città.



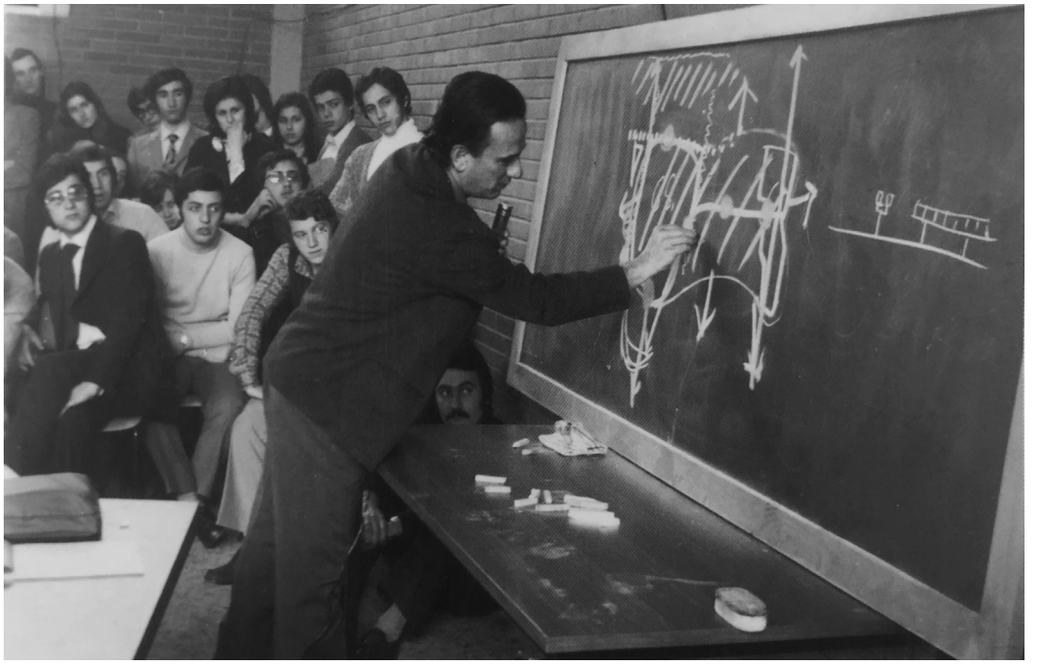
◁ Giancarlo De Carlo con gli studenti riminesi durante gli incontri di partecipazione previsti dal percorso di redazione del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, 1970-1972.

EO: *La vicenda della progettazione delle residenze del Villaggio Matteotti a Terni delinea una metodologia di partecipazione dal basso articolata in due mostre, una serie di dibattiti, confronti e assemblee. Una modalità di lavoro, applicata a partire da un impianto architettonico complessivo messo a punto dal progettista, che ha permesso ai futuri abitanti di esprimere le loro esigenze e di operare una scelta finale consapevole sulla distribuzione interna degli alloggi.*
Questo ha dato vita a tipologie edilizie differenziate per nucleo familiare, verde privato per ogni unità, verde pubblico, servizi di quartiere, percorsi per pedoni e altri per automobili.
Rispetto alla sua esperienza e a quello che ha potuto riscontrare nel lavoro a contatto con Giancarlo De Carlo, quale era lo scopo e in che misura i contributi raccolti nel corso del processo di partecipazione hanno poi inciso nell'esito finale del progetto, rispetto all'idea preliminare portata sul tavolo del confronto?

SV: Lo scopo della partecipazione, per Giancarlo, non era quello di ottenere un assenso rispetto alle sue proposte progettuali, ma, soprattutto durante tutta la prima fase, era innanzitutto di sollecitare la sensibilità dei cittadini nei confronti della città per indagare quelli che erano i loro desideri, le loro istanze, cosa gli sarebbe piaciuto che la città offrisse, avesse e funzionasse.
Nella seconda fase invece, quando si passava alla progettazione, non è che sollecitasse l'assenso, ma illustrava quello che lui intendeva fare. In questa fase trovò sempre numerosi ostacoli, soprattutto in occasione del Piano particolareggiato per il Centro di Rimini e in particolare tra la cittadinanza perché la città era stata completamente distrutta dalla guerra e De Carlo voleva intervenire, anche in maniera drastica, sui nuovi edifici appena ultimati.
Per Giancarlo De Carlo il rispetto dei ruoli era fondamentale, infatti non utilizzava quindi la partecipazione per costruire un progetto insieme agli utenti, ma piuttosto la utilizzava per cercare di far capire ai destinatari della sua architettura quali fossero le sue intenzioni.

EO: *Nel 2002 Giancarlo De Carlo in un testo dal titolo "Sulla progettazione partecipata", contenuto nel volume "Avventure urbane, progettare la città con gli abitanti" di Marianella Scavi, Iolanda Romano, Sergio Guercio, Andrea Pillon, Matteo Robiglio e Isabelle Touissant, scrive che «non esistono ricette per la partecipazione. Se cambiano i partecipanti e le ragioni per cui si sono incontrati, cambia la partecipazione: bisogna inventarla e esperirla ogni volta da capo». Quest'aspetto, riscontrabile anche nel carattere eterogeneo delle sue esperienze, concorre a rendere stimolante il confronto e unico il processo-progetto partecipato.*
È però possibile rintracciare una metodologia non scritta o comunque un approccio ricorrente che De Carlo utilizzava nei processi di partecipazione?

AT: Non tutti i progetti che abbiamo fatto insieme a Giancarlo [De Carlo] sono stati sviluppati di pari passo con la partecipazione, ma soltanto alcuni. Posso però affermare con certezza che in ogni progetto svolto con un percorso partecipato non è stato mai utilizzato lo stesso metodo. Oggi la partecipazione è stata istituzionalizzata, mentre per De Carlo non esisteva un modello replicabile in tutti i contesti e in tutti i progetti. Tutte le volte, secondo la comunità, i luoghi o le situazioni, era necessario costruire un modello di partecipazione che poteva assumere forme e scopi diversi, mentre adesso c'è una standardizzazione all'interno della quale i cosiddetti facilitatori introducono le persone, le guidano verso un percorso in genere già tracciato e le portano ad accogliere una determinata soluzione al progetto.



▷ Giancarlo De Carlo con gli studenti riminesi durante gli incontri di partecipazione previsti dal percorso di redazione del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini, 1970-1972.
In basso sotto alla lavagna è riconoscibile l'architetto Sandro Volta.

Immagine tratta da Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.

EO: *C'erano differenze tra l'approccio di De Carlo e le altre sperimentazioni del tempo?*

SW: De Carlo possedeva capacità oratorie uniche che gli anno permesso di caratterizzare il suo metodo partecipativo rispetto a quello che veniva praticato in altri contesti durante quegli anni.
Giancarlo [De Carlo] era come un teatrante e, a seconda del pubblico che aveva di fronte, di volta in volta variava l'approccio e il metodo della partecipazione.

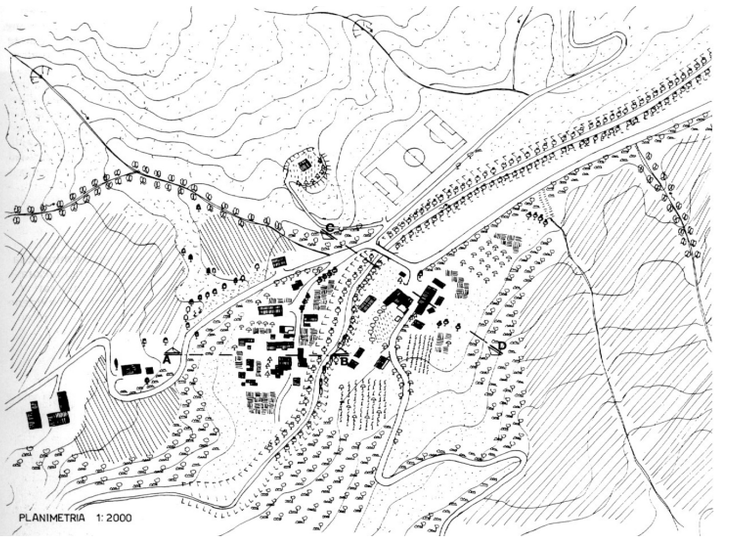
EO: *Quali sono le radici del suo modo di fare partecipazione e come la declina?*

MM: Credo che la sua capacità sia sempre stata quella di aver saputo importare, studiare e approfondire i modelli nord europei e americani che in Italia al tempo erano sconosciuti.
Nella sua idea di partecipazione considera prima di tutto la dimensione socio-politica. Infatti uno dei primi scritti in occasione della presentazione del Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini si intitolava "Scegliere la parte". Un titolo emblematico che sottolineava come quella che lui proponeva non era una posizione aperta a tutte le possibili discussioni, ma al contrario era la visione di un'architettura decisamente orientata che si sarebbe potuta arricchire del contributo derivante dal percorso partecipato.
Inoltre credo che per De Carlo fare partecipazione fosse importante per arricchire il vocabolario e la competenza degli utenti con lo scopo di aumentarne la consapevolezza e sottolineare la necessità di esercitare il loro ruolo manifestando il diritto di far parte dei processi decisionali che riguardavano la comunità.

EO: *All'interno delle iniziative programmate nel 1966 per il Piano del Nuovo Centro di Rimini, Giancarlo De Carlo aveva previsto di sottoporre delle interviste, che non verranno mai realizzate, ad un gruppo di testimoni privilegiati (amministratori, professionisti, uomini di cultura) per sondarne le necessità. Una forma di partecipazione e un confronto, quello con gli amministratori pubblici, che si ripete spesso anche attraverso l'attento ascolto delle reazioni e dei punti di vista rispetto alle proposte avanzate che De Carlo annota accuratamente ad ogni incontro, come nel caso del progetto per Piazzale della Pace a Parma. Di quali altri progetti ha memoria di un coinvolgimento e una condivisione dall'alto e quindi con enti pubblici, amministratori e gruppi culturali?*

MM: Per provare a rispondere alla tua domanda vorrei riportare l'esempio del lavoro che insieme a Giancarlo [De Carlo] abbiamo svolto a Lastra a Signa. In quell'occasione è stato molto interessante il modo in cui De Carlo ha declinato il tema della partecipazione.
Inizialmente chiese agli amministratori pubblici di mettere a nostra disposizione due stanze all'interno del Municipio per poter lavorare. Ricordo che eravamo in cinque e per una settimana intera abbiamo fatto una vera e propria campagna di progetto all'interno del centro storico. In un secondo momento, in accordo con la Pubblica Amministrazione, sono stati organizzati alcuni incontri specifici con gli operatori economici, con le banche e con gli stakeholders del territorio.
Dopo questa prima fase di indagine abbiamo lavorato sullo spazio pubblico costruendo modelli fisici e redigendo disegni, che venivano giornalmente revisionati da De Carlo, fino a giungere a un impianto planimetrico condiviso che conteneva tutte le linee di lavoro principali che erano basate su una lettura condivisa e sui punti prioritari discussi nelle riunioni che erano state organizzate.
Successivamente venne pianificato un incontro pubblico nel Palazzo Pretorio, il palazzo più importante di Lastra a Signa, a cui fu invitata tutta la cittadinanza e anche chi avrebbe potuto essere coinvolto dalle proposte e dalle ipotesi progettuali presentate e messe in discussione.
Ricordo che fu un'esperienza molto interessante; il Sindaco e la Giunta rimasero molto soddisfatti perché facilitò il loro compito di condivisione degli argomenti con la cittadinanza e perché non avevano mai sperimentato un processo progettuale in cui gli abitanti erano direttamente coinvolti.
Il progetto proponeva una sistemazione dei giardini e degli spazi pubblici e l'introduzione di nuove attività, le cui destinazioni vennero condivise con la popolazione, come un centro giovanile, un grande albergo e una serie di nuove abitazioni.
Il progetto era attuabile per comparti e qualcosa è stato realizzato, ma purtroppo è mancato il finanziamento pubblico necessario a realizzare quelle parti che economicamente avrebbero rivitalizzato la città.

EO: *È mancata quella che oggi potremmo definire partnership pubblico-privata?*

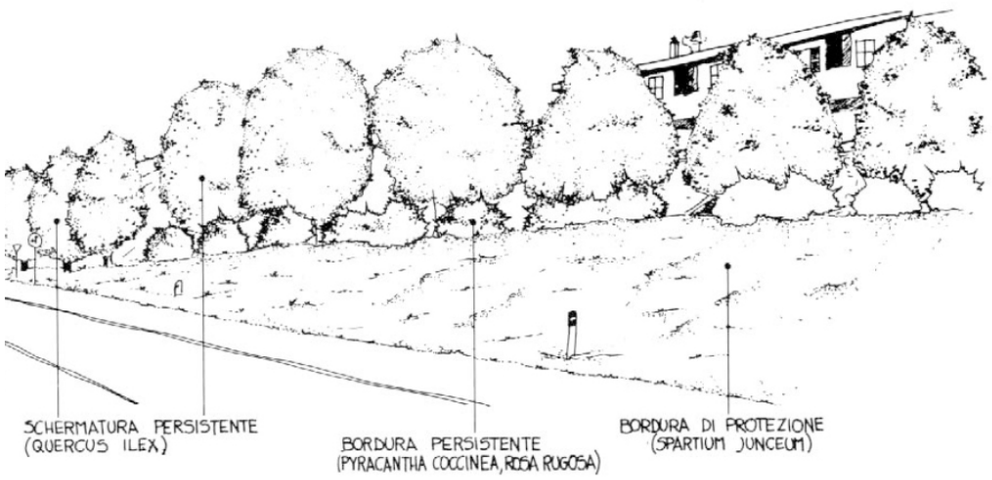


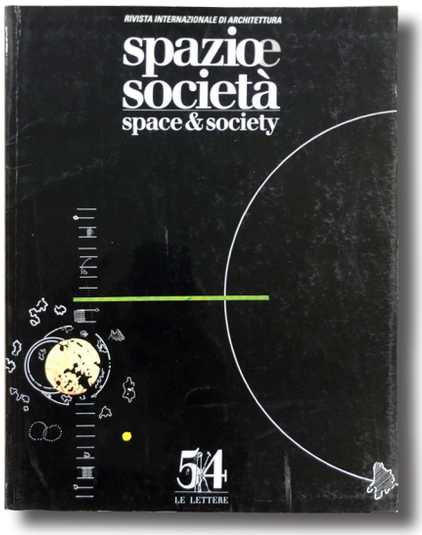
∇ De Carlo Giancarlo, *Nuovo Piano Regolatore Generale di Urbino*,1989-1994. Planimetria 1:2000 e vista prospettica con lo studio delle alberature e del verde.

▷ La copertina della rivista Spazio e Società, n°54, 1991 e il testo dell'articolo De Carlo Giancarlo, *È tempo di girare il cannocchiale*, pp.4-5.

AT: In quegli anni non esistevano ancora le forme di partenariato, perché parliamo degli anni Ottanta. Si tratta di un fenomeno che si è sviluppato in maniera importante soltanto recentemente in particolare nelle grandi città dove si è cominciato a comprendere che è possibile gestire un'attività di sviluppo economico e avere un beneficio pubblico.
A questo proposito può essere interessante parlare del Progetto Guida per l'area de Le Piagge[18] a Firenze nel 2003, forse uno degli ultimi fatti con Giancarlo De Carlo. Il progetto riguardava un'area periferica della città per la quale il Comune richiedeva una riorganizzazione complessiva a causa di una sovrapposizione di edilizia residenziale popolare degli anni Sessanta. Da qui l'esigenza di ricomporre l'intero assetto e costituire, in un sistema complesso di relazioni e di spazi pubblici, un insieme di nuove centralità capaci di sviluppare azioni di effettiva rigenerazione urbana, e di ricucitura del sistema insediativo. Tutto ciò finalizzato all'integrazione della parte storica della città con le cosiddette periferie, perché né l'una né le altre fossero corpi estranei. In quell'occasione avevamo mobilitato vari soggetti attivi nell'ambito sociale e culturale per promuovere l'autentica partecipazione dei cittadini in tutto l'arco che va dal momento delle scelte e delle decisioni a quello della manutenzione diretta delle opere compiute. Avevamo sviluppato un notevole lavoro di ascolto coinvolgendo associazioni, costruttori e imprenditori locali, costruendo anche una sostenibilità economica dell'operazione, ma pochi mesi dopo la giunta crollò e la nuova componente politico-amministrativa, rappresentata da Matteo Renzi, decretò la fine dell'esperienza e non se ne fece più nulla. Ricordo però che il lavoro era stato condiviso con la Pubblica Amministrazione durante assemblee pubbliche alla presenza di centinaia di persone che avevano accettato con entusiasmo gli interventi proposti.

EO: *Partendo dallo studio della bibliografia di riferimento sulla cosiddetta Smart City è possibile riscontrare l'affermarsi di un modello di sviluppo urbano che si fonda su un mix tecnologico di automazione, digitalizzazione, connessione e programmazione la cui conseguenza è un cambio totale dei paradigmi tecnologici e culturali.*
La pandemia, l'emergenza climatica, crisi politiche e sociali rappresentano alcune delle grandi sfide del nostro tempo. Tutte hanno in comune il dibattito tra l'individuo e la comunità. Nei modelli di Smart City però, raramente si riscontrano elementi di attenzione per le dinamiche di trasformazione fisica della città che possano mettere al centro il cittadino. L'architettura ha la possibilità di dare forma ai luoghi in cui vivono le persone e può rappresentare una risposta e una sintesi alle complesse questioni odierne. Questa responsabilità verso la collettività e il bene comune era evidente per De Carlo che più di ogni altro architetto, ha anche saputo coniugare architettura e urbanistica. Per continuare oggi Giancarlo De Carlo penso non sia sufficiente replicarne passivamente il lascito bensì reinterpretarlo criticamente e attualizzarlo alle domande della società di oggi. Nella stagione della Quarta rivoluzione industriale, in questa fase di trasformazione degli insediamenti, quali possono essere i punti fermi di quest'approccio di integrazione tra scale, tra territorio e città, che possono essere recuperati per rispondere ai bisogni della società?






È TEMPO DI GIRARE IL CANNOCCHIALE

AT: A un certo punto, siccome poi la pianificazione vera e propria De Carlo l'ha esercitata solo sulla città di Urbino, possiamo capire alcune cose osservando le differenze tra i due piani redatti a trent'anni di distanza: il Piano Regolatore Generale (1958-1964)[19] e il Nuovo Piano Regolatore Generale (1989-1994)[20].
Mentre il primo Piano era centrato sulla valorizzazione del centro storico e guardava al territorio, con il secondo De Carlo cambia completamente strategia e dal territorio, nuovo protagonista da tutelare, guarda alla città.
Esiste infatti un tema che come architetti abbiamo completamente rimosso, anche se non strettamente legato a questo contesto, che occorre considerare: cosa abbiamo perso e distrutto del paesaggio rurale italiano?
Che cosa resta della natura antropizzata che aveva una qualità straordinaria equivalente a quella delle città, perché era esercitata dalle stesse persone che l'abitavano?
Non ci rendiamo infatti conto che dagli anni Cinquanta in poi abbiamo distrutto qualcosa che aveva un'importanza immensa.
L'antropizzazione del territorio rappresentava un valore dal punto di vista materiale delle opere realizzate ed era un modello di rapporto con la natura perché attraverso i processi di modificazione dei luoghi era possibile conservare e trasformare il suolo in un'unità produttiva atta al sostentamento della vita di centinaia di famiglie e allo stesso tempo gli conferiva un carattere paesaggistico straordinario.
Il rapporto che esisteva tra la città, il paesaggio e la natura è un fattore che oggi si è perso quasi completamente e di conseguenza si è smarrita anche la dimensione della città legata al territorio.
La questione della Smart City è, a mio avviso, legata a una crescita di determinate città che hanno raggiunto una dimensione tale da non poter più essere in qualche modo vivibili e gestibili, con consumi e distruzioni del suolo immense.
A determinate realtà come queste si è quindi cercato di dare, attraverso una dimensione tecnologica, una risposta alle numerose istanze di governo della città contemporanea, ma penso che la soluzione vada cercata nell'individuazione di un nuovo equilibrio tra la città, l'uomo e l'ambiente. Questo passaggio Giancarlo De Carlo lo aveva compreso e riteneva che la salvezza della città, o comunque la sua economia, dovesse essere legata all'economia del territorio. Da questi ragionamenti, approfonditi anche in occasione del progetto per il Nuovo Piano Regolatore di Urbino[20], possiamo trarne una riflessione che vale anche per il tema della Smart City perché hanno implicazioni sulla densità, sulla presenza del verde, sui temi del governo delle acque e su tutte quelle componenti che possono cambiare la vita della città e migliorare l'ambiente dove le persone vivono.
Questo tipo di ragionamento porta poi ad un ulteriore livello che è legato all'idea dello spostamento e della velocità dello spostamento.
Le grandi città ormai si sono avvicinate in modo incontrollabile – soprattutto come comunità, non come luogo fisico – e sono diventate molto omogenee decretando al contempo un distacco dal territorio e dalle comunità rurali.
Un distacco che ha causato una perdita d'identità e che si comprende anche nelle dinamiche politiche. Facciamo quindi fatica a capire che cosa significa vivere, per esempio, in una scala di vicinato quando in realtà ci rendiamo conto che, se viviamo a Milano, siamo più vicini agli abitanti di Londra piuttosto che a quelli di Busto Arstizio.

EO: *A partire dalla sua esperienza, da quale o quali lezioni pensa sia necessario partire?*

AT: Una delle eredità più importanti credo sia rappresentata dal suo metodo di lavoro, dalla sua visione del progetto, composto prima da un processo esplorativo e di coinvolgimento e soltanto in seguito completato da un momento attuativo e di verifica.
Per lui infatti non si trattava solo di costruire edifici, ma prima di tutto di comprendere la realtà e guidarne i processi. Per fare questo occorre una particolare sensibilità nell'osservare i contesti, i fenomeni che li interessano e individuare le tensioni che spingono alla trasformazione. Si tratta di un processo lento, che precede la fase progettuale, in cui si osserva la città e gli edifici con 'mente progettante' e l'esito finale è il risultato di questa sapiente lettura.
De Carlo stesso scriveva «l'architettura è autentica e significante quando obbedisce alle proprietà dello stato organico, quando è un sistema sinergico dove il senso di ogni parte è solo nella relazione che stabilisce con tutte le altre parti e il senso dell'insieme delle parti è solo nelle relazioni spaziali».[22]
Una presa di coscienza da cui matura la consapevolezza che il processo edilizio, in tutte le sue fasi, deve appartenere alla comunità, origine e destinataria dei progetti di trasformazione.
La progettazione non può quindi essere svolta in autonomia dall'architetto che deve trovare proprio nello scambio empatico, diretto o indiretto con la comunità, le vere ragioni del suo operare e gli insegnamenti per agire nella continuità di crescita della città.
Il nostro obbligo oggi, verso questa eredità, è quello di pensare che l'architettura non è una categoria autonoma, che non può e non deve trasformarsi in una somma di procedure burocratiche, né accettare che produca distruzione del territorio senza alcun risarcimento. Tantomeno che l'architetto sia uno stilista che produce immagini, stereotipi, slogan per il mercato del consumo.[23]

[1] Monica Mazzolani e Antonio Troisi hanno conseguito la laurea in Architettura all'Università di Genova. Nel 1988 hanno cominciato la loro collaborazione con Giancarlo De Carlo nello studio di Milano e dal 1994 hanno assunto il ruolo di associati ai singoli progetti. Nel 2002 si è costituito lo Studio Giancarlo De Carlo e Associati, con l'obiettivo di concludere un lungo ciclo di collaborazione e condivisione di finalità e metodi progettuali portando a compimento i lavori in corso.
Nel dicembre 2005 costituiscono la MTA Associati, con le stesse finalità di ricerca e approfondimento nell'ambito dell'architettura e del disegno urbano.
[2] Susanne Wettstein è nata a Sorengo, Cantone Ticino, nel 1940. Frequenta la Textilfachschule di Johannes Itten, ma successivamente si iscrive al Politecnico Federale di Zurigo (ETH), dove si diploma nel 1966. Tra il 1966 e il 1968 è prima assistente di Paul Waltenspühl all'ETH, poi collaboratrice nello studio di Alberto Camenzind a Zurigo e infine nello studio di Gino Valle e Herbert Ohl a Milano. In Svizzera, durante tutta la carriera, partecipa autonomamente a numerosi concorsi di architettura e svolge diversi incarichi, mentre in Italia, oltre alla collaborazione con De Carlo lavora anche con Sandro Volta per incarichi pubblici a diverse scale.
[3] Sandro Volta ha conseguito la laurea in Architettura all'Università IUAV di Venezia nel 1969 e subito dopo ha collaborato con Giancarlo De Carlo per alcuni anni. Tra i progetti affrontati insieme il Piano Particolareggiato per il Centro di Rimini di cui è stato il principale collaboratore.
[4] Per il progetto di Piazzale della Pace si veda Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.13-39.
[5] Argan Giulio Carlo, *Una lettera di Argan al Consiglio comunale*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982. Pubblicata anche in "Parametro, n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983, pp.44-47.
[6] Nepi Carlo, Conservare, Trasformare, Governare, op. cit.
[7] Per il piano di Rimini (1966-72) si veda De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975, pp.4-77. Una ricostruzione delle vicende si trova in Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.
[8] Sul Progetto Guida per il Centro Storico di Lastra a Signa si veda De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989.
[9] Sul Piano Regolatore di Urbino (1958-64), si veda De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966 e Mingardi Lorenzo, *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, Quodlibet, Macerata, 2018.
[10] Risselada Max, Van Den Heuvel Dirk, *Team 10: In Search of a Utopia of the Present 1953-81*, NAi Publishers, Rotterdam, 2005.
[11] Per approfondire questi temi si veda Mazzolani Monica, *Fiori di pruno del nord*, in Mazzolani Monica, Troisi Antonio (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Il progetto come eredità*, About Cities, Euromilano, Milano, 2019, pp.160-163.
[12] L'Istituto di Tecnologia del Massachusetts (Massachusetts Institute of Technology, MIT) è una delle più importanti università di ricerca del mondo con sede a Cambridge, nel Massachusetts (Stati Uniti d'America). L'istituto è organizzato nelle seguenti scuole: Architettura e pianificazione del territorio, Ingegneria, Management, Scienze, Scienze umane, arte e scienze sociali.
[13] De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, op. cit.
[14] Una sintesi del progetto è disponibile in Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), *De Carlo Giancarlo, Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005, pp.204-207.
[15] De Carlo Giancarlo, ILA&UD: *A Project for Genova*, in "ILA&UD", YearBook. Multiplicity of Language vs. Eclecticism, Sansoni Editore, 1982, pp.4-15 e De Carlo Giancarlo, *Il retroterra del progetto*, in "Spazio e Società", 29, marzo 1985.
[16] De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, op. cit. e Mingardi Lorenzo, *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, op.cit.
[17] De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, op. cit.
[18] Una ricostruzione del progetto è contenuta in Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), *De Carlo Giancarlo, Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005, pp.72-73.
[19] De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, op. cit. e Mingardi Lorenzo, *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, op.cit.
[20] Una breve ricostruzione dell'esperienza è rintracciabile in Secchi Bernardo, *Urbino*, in "Casabella" n°613, giugno, 1994, pp.18-21.
[21] De Carlo Giancarlo, *È tempo di girare il cannocchiale*, in "Spazio e Società", n°54, 1991.
[22] De Carlo Giancarlo, *Dinocrate 1 e 2*, in "Spazio e Società", n°29, marzo, 1985.
[23] Per approfondire questi temi si veda Troisi Antonio, *Il progetto come eredità*, in Mazzolani Monica, Troisi Antonio (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Il progetto come eredità*, About Cities, Euromilano, Milano, 2019, pp.8-14.

Interviste sulla città della Quarta rivoluzione industriale

Intervista a Stefano Zamagni
Economista

Parma, 27.10.2020

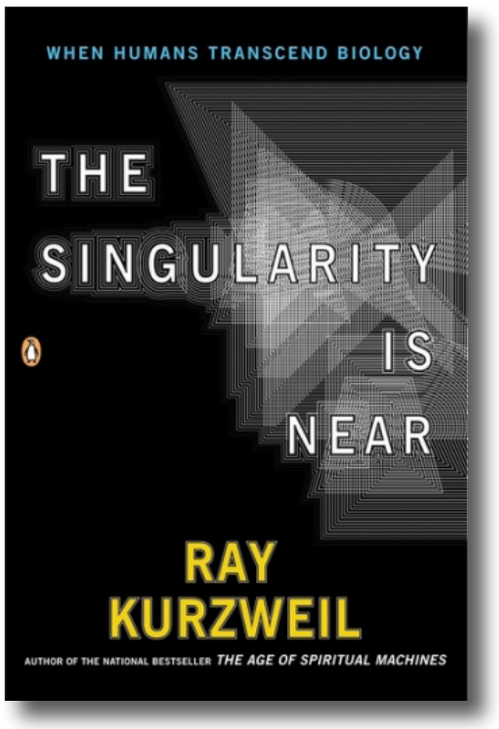
Conversazione sulla città della
Quarta Rivoluzione industriale
a cura di Dario Costi

DC: *Siamo qui oggi con Stefano Zamagni. È un economista italiano, ex presidente dell'Agenzia per il Terzo Settore apprezzato in tutto il mondo per i suoi studi in materia di economia civile. Dal 2019 è anche presidente della Pontificia Accademia delle Scienze Sociali. Si laurea all'università Cattolica del Sacro Cuore di Milano e si specializza all'Università di Oxford. Insegna a Parma, alla Bocconi di Milano e attualmente è professore ordinario di Economia Politica all'Università di Bologna e Adjunct Professor of International Political Economy alla Johns Hopkins University, Bologna Center oltre ad essere visiting professor all'Istituto Universitario Sophia di Loppiano.*
La sua riflessione scientifica sull'economia civile è un elemento di valore riconosciuto in tutto il mondo ed è anche la ragione per la quale, dopo un dialogo iniziato già da qualche anno, lo abbiamo invitato a fare questa intervista.
Perché un architetto intervista un economista per parlare di città? Sicuramente per i contenuti della sua riflessione sull'economia civile, per il suo interesse verso la Smart City e verso l'impatto che la quarta rivoluzione industriale sta avendo in termini di lavoro sulla società; poi perché si è sempre interessato, ha studiato e ha lavorato sui temi del terzo settore e della sostenibilità: temi essenziali della società contemporanea; e sicuramente perché c'è una riflessione sul tema della spiritualità che ci interessa molto.
C'è anche una ragione legata alla struttura della nostra ricerca; oggi avviamo una serie di interviste che faremo ad esperti di livello internazionale sui temi della città elaborate dallo Smart City 4.0 Sustainable Lab che coinvolge l'Università di Parma, l'Università di Reggio Emilia e Modena, l'Università di Bologna e l'Università Ferrara. L'attività di ricerca è partita con dieci dottorandi di questi atenei che hanno iniziato una riflessione critica sui temi della città contemporanea per provare a far coesistere le discipline oggi necessarie alla sua trasformazione.
Il primo passaggio è stato quello di una riflessione critica della letteratura scientifica sui temi della città contemporanea che ha condotto i dottorandi alla scrittura di un glossario che racchiude le tante definizioni che in tutto il mondo vengono date a concetti come Smart City, cultura della tecnica, ecc. attraverso una riflessione comparata su questi temi.
Il taglio interdisciplinare di questi dieci dottorandi è lo stesso taglio che abbiamo voluto rilanciare intervistando figure importanti, esterne all'ambito disciplinare dell'architettura, ma che in realtà sono essenziali perché sono da sempre uno stimolo della nostra riflessione anche progettuale sulla città.
L'intervista di oggi, come parte della nostra ricerca, inizia con tre domande di carattere generale che faremo anche agli altri intervistati: una sulla cultura della tecnica, una sul concetto di Smart City e una sul tema della città saggia, della Wise Town. Poi seguiranno una serie di domande di riflessione sull'opera scientifica di Stefano Zamagni rispetto ai temi della città contemporanea.
La prima domanda riguarda la parola tecnica che nasce come un'espressione dello spirito umano e, secondo l'enciclopedia Treccani, è la capacità pratica di operare per raggiungere un dato fine. Pensiamo che la costruzione analitica e dialettica di una "cultura della tecnica" sia una necessità etica e una questione centrale del pensiero contemporaneo non solo sulla città. A ogni rivoluzione industriale il pensiero critico si è interrogato sui rischi di un possibile rapporto di subordinazione degli esseri umani agli strumenti tecnici. Prima di noi intellettuali come Walter Benjamin, artisti come Paul Klee, teologi

come Romano Guardini e architetti come Mies van der Rohe si sono interrogati sui rischi dell'affermarsi della rivoluzione industriale che stavano attraversando. Nella situazione odierna diventa sempre più urgente la critica immanente di quella che Arjun Appadurai ha chiamato una "sempre più capillare dipendenza del mondo in cui viviamo dalle reti digitali e dalle tecnologie mobili (oltre che delle strutture opache sulle quali poggiano quei sistemi)". Lo sviluppo delle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) ha accentuato, infatti, una sempre maggiore delega del controllo ai dispositivi tecnologici, realizzando meccanismi che procedono indipendentemente dalla volontà dei singoli. Come possiamo oggi pensare una "tecnica più ponderata, più umana, una scienza spiritualizzata", come diceva proprio Romano Guardini, che metta al centro le persone, sviluppando le capacità e gli strumenti necessari per permettere una riappropriazione dei saperi e delle conoscenze da parte dei singoli e delle comunità?

SZ: Grazie, la domanda è di centrale rilevanza e rispondo in questi termini.
Ci stiamo confrontando oggi, nella stagione della cosiddetta rivoluzione digitale, con due paradigmi, o meglio due progetti.
Da un lato il progetto transumanista e dall'altro quello neoumanista.
Il primo ha la sua roccaforte in terra d'America, precisamente in California, dove circa 15 anni fa è nata una nuova università dal titolo rivelatore: The University of Singularity, cioè l'università della singolarità. L'obiettivo perseguito dal progetto transumanista, il cui massimo esponente è lo scienziato Raymond Kurzweil, è quello di arrivare entro l'orizzonte temporale fissato per l'anno 2050, quindi fra 30 anni, alla completa sostituzione dell'uomo da parte della macchina. In altre parole, i progressi che si sono registrati negli ultimi 20 anni sul fronte delle intelligenze artificiali, che sono di vario tipo oltre che delle tecnologie convergenti del gruppo NBIC (acronimo di Nanotechnology Biotechnology Information technology and Cognitive science), permettono ai transumanisti di sostenere l'ipotesi per cui non sia lontano il momento in cui l'uomo continuerà ad esistere ma sarà totalmente irrilevante. Il significato stesso del termine transumanista, trans in latino vuol dire oltre, cioè oltre l'uomo, implica un avanzamento nella direzione di una liberazione dell'uomo da tutta una serie di bisogni. Ne cito uno: Raymond Kurzweil ha promesso che entro il 2050 la vita media delle persone arriverà a 120 anni attraverso la sostituzione progressiva nel tempo degli organi che sono causa del decadimento fisico e quindi della morte. Sull'altro fronte c'è invece il progetto neoumanista, che ha la sua base soprattutto in Europa perché l'umanesimo è un fatto Europeo, o meglio Italiano, meglio ancora fiorentino e toscano. La cifra di questo progetto è quella di evitare il digital servitude, cioè la servitù digitale. La macchina, l'intelligenza artificiale e i robot sono cose da apprezzare e valorizzare ma devono essere complementari e non sostitutivi dell'umano. Ovviamente le nuove tecnologie devono rimanere strumento e non possono diventare ragione di vita. Il tempo dirà nel corso degli anni se prevarrà l'uno o l'altro progetto; quello che devo rilevare con molta amarezza è che mentre gli americani e i cinesi investono risorse ingenti sul fronte del progetto transumanista, non avviene altrettanto in Europa per quello neoumanista. Questa è una lacuna di non poco conto di noi italiani ed europei. Sappiamo di quanto poco l'Italia dedichi alla ricerca scientifica, in termini sia di risorse monetarie sia di attenzioni, ma neanche l'Unione Europea ha questo obiettivo; è evidente che non c'è, salvo voci singole, a livello di istituzione una consapevolezza di questi temi.
Ecco perché occorre alzare la voce, a meno ché gli europei decidano di andare al rimorchio dell'altro progetto e quindi accettare che sia la tecnica a guidare le loro coscienze. Io non sono di questo avviso.

DC: *Neanche noi, come capiremo dal tono delle prossime domande.*
La parola smart è al centro del dibattito culturale. Il significato del termine accoglie accezioni diverse che svariano da intelligente a vivace, ma anche acuto e rapido. In ambito urbano è stato coniato il neologismo Smart City applicato alla città. Nei modelli smart assistiamo a una serie di limiti che provengono da una riduzione della governance territoriale alla sua dimensione tecnica, dall'esternalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici e dalla divaricazione del digital divide. Come si può declinare l'intelligenza per la città al fine di sviluppare i diritti di cittadinanza e ridurre le disuguaglianze?

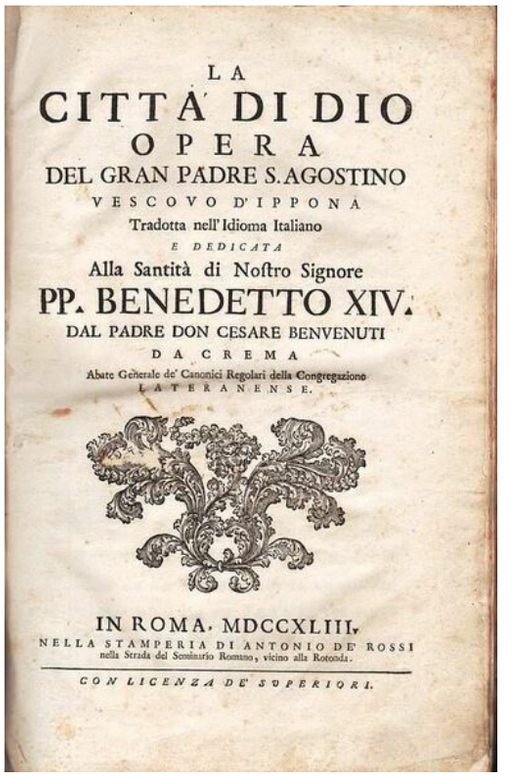


▷ Kurzweil Raymond, *The singularity is near*, Penguin, Londra, 2005.

SZ: So bene che l'espressione Smart City è ormai entrata nel lessico comune, ma è un'espressione pericolosa e fondamentalmente sbagliata. Mi meraviglio che certi intellettuali la usino senza pensare al significato proprio del termine. Fin tanto che si parla di Smart Factory si può anche accettare l'espressione, ma che la città debba essere smart è veramente "la notte del pensiero".
Noi sappiamo che l'Italia ha donato al mondo un modello di civiltà noto come il modello della civiltà cittadina. La città è un concetto italiano di cui non bisogna vergognarsi; gli altri popoli e culture non hanno mai avuto il concetto originale di città, anche se oggi lo usano tutti. Questo modello ebbe inizio nel dodicesimo secolo e raggiunse il suo apice nel Rinascimento quando si formò la città rinascimentale.
La cifra della città rinascimentale è la "Città opera" dove "opera" ha una valenza molto forte che sottintende una città intesa non solo come il luogo della produzione, il che rappresenta l'errore nel quale ricadono coloro che parlano di Smart City.
Gli esseri umani hanno bisogno anche di coltivare valori culturali e soprattutto valori spirituali. La Smart City non si occupa della spiritualità, ecco perché preferisco dire Care City cioè la "Città della Cura". Nella "Città della Cura" l'attenzione non è centrata solo sull'efficienza e sulla produttività. La città deve tornare al modello rinascimentale, al tempo in cui nacquero i primi ospedali, le case di ricovero, le confraternite; prima di allora le persone ammalate venivano messe nei boschi e lasciate morire divorate dalle bestie.
È a partire dal dodicesimo secolo che nascono istituzioni come le Misericordie, associazioni di volontariato nate in Toscana e chiamate così perché hanno dato vita alle prime case di accoglienza per i malati terminali.
Bisogna stare attenti all'uso delle parole e Smart City è un termine che va abbandonato perché sbagliato, a meno che non si voglia dare ragione ai transumanisti. Mi fa specie che troppo spesso cada in questa incoerenza; da una parte si vuole preservare il primato dell'essere umano e dall'altra parte si parla di Smart City.
È meglio parlare di "Città della Cura", in inglese Care City.

DC: *Come contrappunto dialettico e contrappeso culturale al concetto spesso semplificato e banalizzato di Smart City stiamo ragionando sull'idea di Wise Town. Quale approccio alternativo alla tecnologa può sviluppare una città che non sia solo veloce, rapida e connessa ma anche più a misura d'uomo, saggia, equa e inclusiva?*

SZ: Il concetto di Wise Town va già meglio e va nella direzione di cui ho parlato poco fa. La saggezza non è la stessa cosa dell'intelligenza e non sempre i due termini coincidono come ci hanno insegnato i greci che utilizzavano la parola phronesis. Parlare di città saggia è meglio che parlare di città smart.
Per chiarire il punto è bene ricordare Cicerone che circa duemila anni fa ci ha insegnato la distinzione tra civitas e urbs. La civitas è la città delle anime e la urbs, da cui urbe, è la città delle pietre.
Il modello della urbs vede la città come uno spazio, il modello della civitas vede la città come un luogo. Mentre lo spazio è una categoria geografica che si misura con variabili quantitative, il luogo invece si riferisce ad un ambiente di vita.
Ecco perché è importante parlare di città saggia, perché vuol dire recuperare quell'antica distinzione che già i romani ci avevano fornito.
Il problema è che se ci volgiamo alla storia, come gli architetti sanno benissimo, abbiamo trasformato il modello della civitas nel modello della urbs e adesso ne paghiamo le conseguenze.
Recuperare queste radici che sono tipiche della nostra matrice culturale è in questo momento storico un'opera di grande rilevanza. Occorre tornare a riflettere intorno alla città come luogo di convivenza organizzata. Il problema è al centro del libro XIX della Città di Dio, dove Agostino riprende il confronto con Cicerone. Ciò che il vescovo di Ippona chiarisce a tutto tondo è che la città è un luogo pubblico abitato da un popolo. Ma cosa rende possibile la convivenza dei diversi, trasformando un aggregato informe di individui in un vero e proprio popolo? Rispetto alla risposta ciceroniana che evoca il primato della giustizia, Agostino individuò nella concordia il collante che fa nascere un popolo: l'amore (cumcorde, porre insieme i cuori) non solo non indebolisce le istituzioni e non destabilizza la sfera politica, ma ne rappresenta piuttosto il vero principio generativo.


LA
CITTA' DI DIO
OPERA
DEL GRAN PADRE S. AGOSTINO
VESCOVO D'IPPONA
Tradotta nell'Idioma Italiano
E DEDICATA
Alla Santità di Nostro Signore
PP. BENEDETTO XIV.
DAL PADRE DON CESARE BENVENUTI
DA CREMA
Abate Generale de' Canonici Regolari della Congregazione LATERANENSE.
IN ROMA, MDCCXLIII.
NELLA STAMPERIA DI ANTONIO DE' ROSSI
nella Strada del Seminario Romano, vicino alla Rotonda.
CON LICENZA DE' SUPERIORI.

◁ Sant Agostino, *La città di Dio*, Stamperia Antonio De' Rossi, Roma, 1743.

DC: *Proviamo ad entrare nel merito dei suoi studi per provare a capire quali dei concetti, sui quali lei ha lavorato per anni, possano essere utili alla città contemporanea.*
Lei con la definizione di "Economia Civile" ha riscontrato nella storia dell'Occidente cristiano una serie di momenti che testimoniano la profondità storica di quella concezione di vita economica legata al "principio di reciprocità". Che contributo può dare questa tradizione alla messa a fuoco della "cultura della tecnica" di cui vogliamo discutere e di una Smart City che sia piuttosto una Wise Town?

SZ: Quelli dell'Economia Politica e dell'Economia Civile sono due paradigmi che oggi si contendono il campo delle attenzioni. Fino a pochi decenni fa il paradigma dell'Economia Civile, era ignoto, l'ho scoperto quasi per caso 27 anni fa, prima di allora non se ne parlava neppure in economia. Mentre il paradigma dell'Economia Politica ha la sua culla in terra di Scozia dove Adam Smith, grande economista e filosofo, ne è stato il padre putativo, Il paradigma dell'Economia Civile nasce a Napoli nel 1753 quando l'Università Federico II istituì la prima cattedra al mondo di economia; la cattedra venne denominata cattedra di economia civile e il primo cattedratico fu Antonio Genovesi, abate di Salerno. Tra i due paradigmi ci sono molto punti di sovrapposizione e di contatto ma anche molte differenze, e una di queste sta nell'assunto antropologico.
Il paradigma dell'Economia Politica è basato sull'assunto antropologico di homo oeconomicus, espressione che deriva a sua volta dal concetto discusso da Thomas Hobbes nel 1651 Homo homini lupus, secondo cui ogni uomo è un lupo nei confronti dell'altro uomo. Gli economisti politici accettano questo presupposto e vedono il mercato come il modo più efficace per controllare la voracità di lupi affamati.
Il paradigma dell'Economia Civile parte invece dall'assunto antropologico Homo homini natura amicus, secondo cui ogni uomo è per natura amico di un altro uomo. Capiamo subito la differenza tra i due assunti: la visione positiva dell'uomo da parte dell'economista civile e la visione negativa dell'uomo tipica dell'economista politico che vede la città come un luogo di difesa dagli attacchi esterni. La prospettiva dell'economia civile vede invece la città come luogo di amicizia sociale e civile, nel quale l'uomo, consapevole che ogni uomo è per natura amico di un altro uomo, costruirà la città in maniera tale da far risaltare il legame di amicizia sociale.
Ecco perché quando si parla delle città del futuro bisogna specificare questi concetti. Ognuno è libero di assecondare la prospettiva che predilige dichiarandolo, però, cosa che molti urbanisti ed architetti non fanno. Non mi meraviglio se, assumendo che gli uomini sono lupi, gli architetti della città cercano di progettarla in modo conseguente. Gli equivoci nascono quando non si ha il coraggio di dichiarare il punto di partenza dal quale si vuole iniziare il discorso.
Chiudo dicendo che la parola paradigma è una parola greca che significa sguardo, il modo in cui osservo la realtà. L'economista civile osserva la realtà con un occhiale diverso da quello dell'economista politico. Siamo liberi di scegliere l'uno o l'altro punto di vista ma è necessario specificare apertamente quale affinché "l'uomo della strada" sappia come indirizzare il proprio sostegno. Nel momento in cui manca la chiarezza si cade nel rischio della mistificazione.

DC: *Le categorie di valore dell'Economia Civile – reciprocità, gratuità, fraternità – possono essere quindi in qualche modo estesi all'insediamento contemporaneo? Come potranno aiutarci ad impostare la città della Quarta rivoluzione industriale?*

SZ: Per il paradigma dell'Economia Civile il concetto fondamentale è quello di reciprocità, mentre per l'Economia Politica è quello dello scambio di equivalenti. Quest'ultimo è il principio in forza del quale chi dà (o fa) ha il potere di pretendere il pagamento di un prezzo che costituisce l'equivalente di valore. La reciprocità, invece, e un dare senza perdere e un prendere senza togliere!
L'esempio più immediato di relazione di reciprocità, che è l'esplicitazione del principio di fraternità, è quello dei rapporti intrafamiliari. Il rapporto tra un genitore e un figlio è un rapporto di reciprocità nel quale non viene pattuito un prezzo per quel che si fa o si dà. Chi si muove per primo coltiva l'aspettativa che il gesto venga contraccambiato in un futuro nel quale si trovasse in una situazione di bisogno. Vengono chiamati opportunisti coloro che non mantengono l'impegno di reciprocare. Costoro esistono certamente ma, non superano il 10-15 % della popolazione. Al contrario, la gran parte delle persone reciproca il dono gratuito sulla base del principio di proporzionalità, per cui il valore del bene dato e quello del bene ricambiato può anche essere differente. Ciò dipende dalle condizioni e dalle capacità degli attori. Viceversa, nello scambio vige la regola dell'equivalenza di valore.
Ecco perché pensare alla città secondo l'una o l'altra prospettiva fa una differenza enorme. Ritengo che non si possa pensare ad una città a misura d'uomo, una città della cura o città saggia, se permettiamo che tutto lo spazio venga occupato dalla logica dello scambio. Lo scambio è tuttavia necessario, ma non deve prevalere all'interno della città della cura.

DC: *Da poco ha parlato di un fenomeno importante degli ultimi anni, la "Filantropia strategica" come recente stabilizzazione, in un assetto permanente, della "Responsabilità Sociale d'Impresa" fino*

ad alcuni anni fa svolta in maniera meno sistematica. Si pensi oltre al protagonismo del Terzo Settore, alla diffusione crescente delle aziende B Corp, alle associazioni di Imprese e cittadini cresciuti di numero e di attività in maniera esponenziale in questi ultimi tempi. Questa straordinaria occasione vede affiancare alla nuova determinazione del Privato le difficoltà di una relazione del Pubblico con le Amministrazioni, in gran parte impreparate e in ritardo su molti temi come sostenibilità, visione strategica, apertura al confronto, capacità di programmazione, intraprendenza dell'azione politica. Stiamo tornando all'età del Principe? Come il Pubblico potrà recuperare questa distanza e questo ritardo?

SZ: È quanto mai urgente distinguere le due forme principali di esercizio dell'autorità: la forma del government e la forma della governance. Purtroppo, bisogna dirlo in inglese perché nella lingua italiana c'è una sola parola per significare le due cose ed è la parola governo.
In inglese government corrisponde al nostro governo inteso in senso stretto, mentre la governance indica i modi in cui le decisioni prese dal government, da chi cioè esercita l'autorità formale, possono essere implementate.
Il guaio della situazione italiana, che è emerso soprattutto nell'evento pandemico, è provocato dalla confusione dei due concetti. Se pensiamo che al governo nazionale, regionale o comunale, che ha il compito di prendere le decisioni, spetti anche il compito di implementarle, stiamo cadendo in grave errore. Il governo deve prendere le decisioni ma la gestione implementativa di esse va affidata ai cosiddetti corpi intermedi della società, cioè a quei soggetti che non si identificano né con la sfera pubblica né con la sfera privata, ma si identificano con la sfera della società civile organizzata.
È necessario uscire dalla dicotomia pubblico-privato affidando compiti ben precisi di co-progettazione e co-programmazione alla società civile.
Dobbiamo liberarci dalla gabbia di forza dello schema dicotomico, stato-mercato, per passare ad uno schema tricotomico, stato-mercato-comunità.
La nostra costituzione già prevedeva questo schema nell'articolo 42 e nell'articolo 43. L'articolo 42 parla di pubblico e privato mentre l'articolo 43 parla di comune, ovvero di comunità che si prendono cura di determinati servizi che servono a rendere esecutorie e ad implementare le decisioni prese al livello del government.
Non possiamo continuare a pensare che laddove il Privato non arriva, debba necessariamente intervenire il Pubblico: chi ragiona così dimostra una certa obsolescenza mentale. In alcuni casi deve intervenire il Pubblico, in altri deve intervenire la comunità. A livello di città la governance non può essere affidata solo al Sindaco o al Consiglio comunale ai quali spetta la decisione finale. Una volta presa la decisione finale l'implementazione deve essere congiunta come è sancito dalla legge 329 dell'anno 2000, che è stata una grande legge, ma purtroppo mai applicata.

DC: *Lei ha scritto dell'impatto della Quarta rivoluzione industriale sulla società. Quali rischi e quali occasioni prospetta?*

SZ: Principalmente intravedo due rischi.
Il primo rischio è la graduale scomparsa del pensiero critico. Con le macchine, anche le più intelligenti, e con la tecnica non si può discutere o argomentare, mentre si può discutere con la scienza. Questo rischio fu il cavallo di battaglia del filosofo, da poco scomparso, Emanuele Severino il quale aveva visto prima di tanti altri che il dominio oggi non è della scienza ma è della tecnica. Basti pensare alla modalità di utilizzo della tecnologia odierna dove la procedura viene imposta dall'algoritmo.
Il secondo rischio è invece la progressiva scarsità di beni relazionali. Questi beni hanno la caratteristica di esigere per la loro produzione e generazione un investimento di tempo. Esempio tipico di bene relazionale è l'amicizia, che non può essere coltivata solo con il contatto da remoto. Il rischio connesso all'ingresso massiccio delle nuove tecnologie del digitale è quello di sottrarre il tempo necessario a tale scopo. I social network da questo punto di vista sono il vero pericolo, perché fanno credere di essere il sostituto dei beni relazionali. Si confonde la relazione con il contatto: i social ti consentono il contatto ma non la relazione perché questo presuppone la vicinanza fisica.
Siccome i beni relazionali sono l'ingrediente fondamentale per soddisfare il bisogno di felicità che c'è in ogni persona umana, è chiaro che la prospettiva di una graduale diminuzione di beni relazionali pone un problema serio.

DC: *Si è poi soffermato sul significato di forte attualità della parola "Responsabilità" come anticorpo da rafforzare contro i rischi di sostituzione che le "Smart Machine" prospettano quando sapranno "pensare" e potranno decidere. Cosa vuole dire essere "responsabili" per evitare questo pericolo?*

SZ: Sono due i concetti di responsabilità che vanno attentamente tenuti distinti.
Il primo è legato al termine latino respondeo che vuol dire rispondere. Responsabile è chi sa dare risposte delle azioni che compie. Nella letteratura recente, in particolare in quella giuridica, la responsabilità è intesa come imputabilità. Gli americani utilizzano il termine accountability, in altre parole tu sei responsabile di quello che fai e paghi per le conseguenze se queste sono negative.
L' altra nozione, fa derivare il concetto

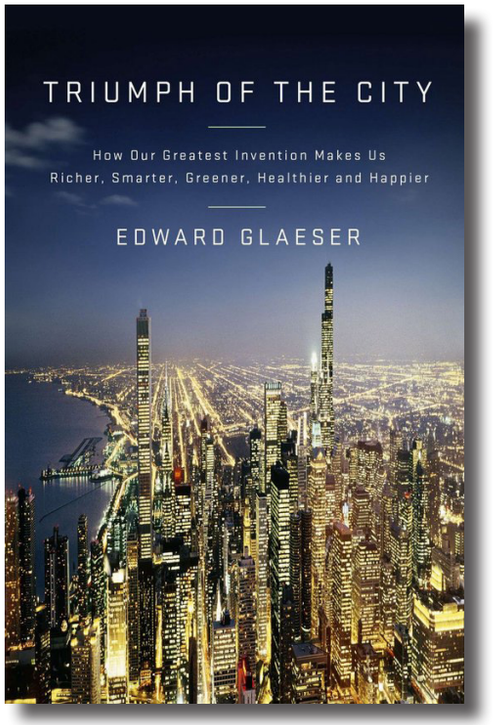
di responsabilità dal latino respondus, cioè il peso delle cose. Secondo questa accezione è responsabile colui che si carica sulle spalle il peso delle cose, ovvero chi si prende cura dei bisogni individuali o collettivi dell'ambiente in cui si trova ad agire. Mentre nella prima accezione si è responsabili per quello che si fa, nella seconda accezione si è responsabili per quel che non si fa pur potendolo fare.
In altre parole, il peccato di omissione è sempre più grave dell'errore.
L'ipocrisia di tanti risiede nella paura di sbagliare che li porta ad assistere passivamente. È necessario invece scendere in pista, sporcarsi le mani per cercare di fare il bene di cui ognuno di noi è capace piuttosto che non fare nulla, in nome di una sorta di narcisismo moralistico secondo cui non è consentito sbagliare.
È necessario, in questo momento storico, essere responsabili soprattutto verso l'ambiente cercando di assecondare il raggiungimento dei 17 obbiettivi dell'agenda delle Nazioni Unite.
Recuperare la dimensione della responsabilità verso i bisogni individuali e collettivi è oggi l'imperativo, più pressante e rilevante.

DC: *Da Alcuni anni ha assunto il ruolo di Presidente della Pontificia Accademia delle Scienze Sociali.*
Abbiamo insieme iniziato a ragionare sulla Sfida delle culture urbane contenuta nell'Esortazione apostolica Evangelii Gaudium. In quell'occasione Papa Francesco suggerisce di cogliere la dimensione spirituale esistente della periferia da interpretare e mettere in valore nella sua spontaneità.
Ci sarà spazio per lo "Spirito" nella Smart City?

SZ: No, nella Smart City non può esserci spazio per lo spirito, c'è invece nella Wise City o nella Care City.

Come abbiamo detto sopra la Smart City corrisponde ad un'esigenza di efficienza. Nell'ultimo libro dell'economista americano Edward Glaeser "Triumph of the City: How Urban Spaces Make Us Human", l'autore, date le sue coordinate culturali, spiega come il problema dell'umanità sia solo quello dell'efficienza.
L'efficienza è un valore importante ma anche lo spirito lo è. Questa consapevolezza deve portarci ad un'azione propositiva. Ad esempio, dobbiamo arrivare a creare delle City Schools, come sono state create nel secolo scorso le Business School, ovvero delle scuole dove si insegna alle persone a gestire la città intesa come bene comune. Fin tanto che questi temi non diventeranno oggetto di insegnamento non saranno accolti.
Non possiamo pensare che le cose che ho detto in questa breve intervista possano nascere e divulgarsi da sole senza una opera di riflessione e di insegnamento e questo potrebbe essere un esempio concreto per dare ali ad un progetto alternativo rispetto a quello fino ad ora implementato. Una città che si illude di "vendersi" come spazio di consumo totale, contenitore di pulsioni individualistiche non avrebbe nulla da dire ma alle formazioni sociali più generative, come fa la famiglia, né alle grandi battaglie per i diritti, la salute globale, la giustizia sociale.

DC: *Noi abbiamo intenzione di fare un'azione di formazione per le amministrazioni oltre che per i professionisti e per gli studenti e prenderemo spunto da questo nome che ci suggerisce e la coinvolgeremo sicuramente. È anche per noi una questione fondamentale quella di avvicinare la pubblica amministrazione per condividere un pensiero critico su questi temi: dagli aspetti tecnologici di efficienza agli aspetti di carattere spirituale e culturale. Grazie professore per il contributo veramente stimolante.*



▷ Glaeser Edward, *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin, Londra, 2011.

Intervista a Derrick de Kerckhove
Sociologo

Parma, 02.11.2020

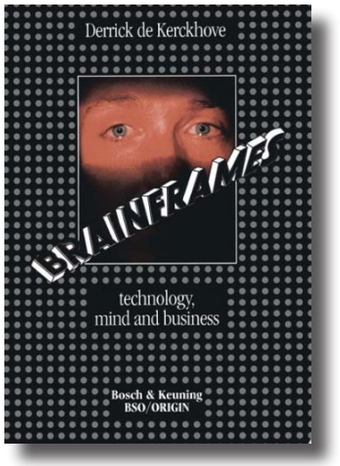
Conversazione sulla città della
Quarta Rivoluzione industriale
a cura di Andrea Fanfoni

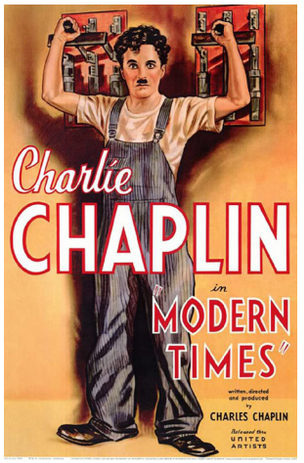
Introduzione di Dario Costi

DC: *Siamo qui oggi con il Prof. Derrick De Kerckhove. Sociologo belga, naturalizzato canadese, è considerato uno dei massimi esperti al mondo dei nuovi media.*
Già professore ordinario presso l'Università di Toronto in Canada e all'Università Federico II di Napoli, dopo gli studi con il maestro Marshall McLuhan, del quale è considerato l'erede spirituale, ha intrapreso un'approfondita ricerca sulle capacità dei media di influenzare la capacità percettiva umana partendo dall'assunto che i mezzi di comunicazione di massa sono definibili in realtà come delle psico-tecnologie.
Questa è la ragione per cui lo abbiamo invitato a fare quest'intervista perché nell'ambito del Laboratorio di ricerca regionale sulla Smart City ci siamo interrogati sul senso che possiamo dare ai termini del dibattito attuale. La città contemporanea si confronta con la grande transizione della quarta rivoluzione industriale e lo scenario della Smart City apre la questione fondamentale dell'impatto e dell'influenza che l'interattività e l'interconnessione esercitano nella nostra vita quotidiana e nei nostri costumi sociali. È quindi cruciale comprendere al meglio quali sono le dinamiche che stanno influenzando il nostro modo di stare insieme. Il professore ha scritto dei libri importantissimi su questi temi: già negli anni '90 Brainframes e Skin of colture e ha elaborato il concetto di "intelligenza connettiva" riprendendo la definizione di "intelligenza collettiva" del filosofo francese Levy. Noi da architetti e studiosi di città abbiamo bisogno del suo aiuto per mettere a fuoco alcuni concetti centrali della nostra riflessione progettuale con l'obbiettivo di fornire un ragionamento complessivo alla Regione Emilia-Romagna per l'elaborazione degli indirizzi per la città contemporanea.

AF: *Iniziamo con tre domande che emergono da una riflessione multidisciplinare sulla città contemporanea. La prima domanda riguarda la parola tecnica. La tecnica nasce come un'espressione dello spirito umano e secondo l'enciclopedia Treccani è la capacità pratica di operare per raggiungere un dato fine. Pensiamo che la costruzione analitica e dialettica di una "cultura della tecnica" sia una questione centrale del pensiero contemporaneo non solo sulla città.*
A ogni rivoluzione industriale il pensiero critico si è interrogato sui rischi di un possibile rapporto di subordinazione degli esseri umani agli strumenti tecnici. Prima di noi intellettuali come Walter Benjamin, artisti come Paul Klee, teologi come Romano Guardini e architetti come Mies van der Rohe si sono interrogati sui rischi dell'affermarsi della modernità.
Nella situazione odierna diventa sempre più urgente la critica immanente di quella che Arjun Appadurai ha chiamato una "sempre più capillare dipendenza del mondo in cui viviamo dalle reti digitali e dalle tecnologie mobili (oltre che delle strutture opache sulle quali poggiano quei sistemi)". Lo sviluppo delle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) ha accentuato, infatti, una sempre maggiore delega del controllo ai dispositivi tecnologici, realizzando meccanismi che procedono indipendentemente dalla volontà dei singoli. Come possiamo oggi pensare una "cultura della tecnica" più ponderata, che metta al centro le persone, sviluppando le capacità e gli strumenti necessari per permettere una riappropriazione dei saperi e delle conoscenze da parte dei singoli e delle comunità?

DK: Come si parlava già alla fine del mio libro degli anni '90, la cui versione italiana è uscita nel 1992, la prime rivoluzioni industriali erano legate all'uso meccanico del corpo, tipo Pinocchio o Modern Times di Charlie Chaplin.







▷ Da sinistra a destra

De Kerckhove Derrick, *Brainframes*, Bosch and Keuning, Utrecht, 1991.

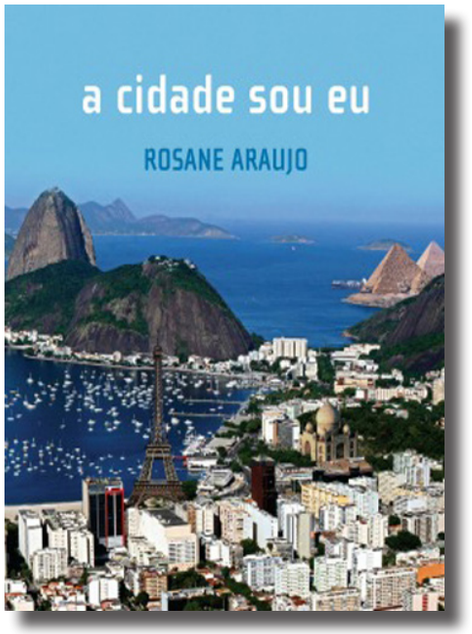
Il manifesto pubblicitario del film Tempi Moderni, regia di Charlie Chaplin, con Charlie Chaplin, 1936.

Prima edizione di Collodi Carlo, *Le avventure di Pinocchio. Storia di un burattino*, Felice Paggi Editore, Firenze, 1883.

La rivoluzione che viviamo oggi è quella cognitiva, dei software, che corrisponde agli strumenti digitali. Questo livello mentale, cognitivo e percettivo non è ancora stato assimilato a livello spirituale. La dimensione spirituale si impara oltre che dalla cultura religiosa anche dalla poesia. Se pensiamo ai surrealisti hanno fatto cose superbe sulle problematiche della spiritualità umana come parte della natura definendo la teoria del punto supremo, cioè il punto che riconcilia tutti gli opposti, vita e morte, amore e odio e che risulta essere assimilabile in altre culture, ad esempio, al Dharma per l'Induismo o il Nirvana per il Buddhismo. Osserviamo quindi traiettoria parallele e non sempre convergenti tra le varie fonti di spiritualità. L'intelligenza e Il corpo umano, di conseguenza, fanno le esperienze che lo influenzano sensorialmente e ad ogni rivoluzione si trovano di fronte a sfide differenti. La prossima tappa potrebbe essere quella dell'esperienza quantistica cioè la riconciliazione degli opposti.
È ancora un concetto molto complicato, che conosciamo poco, ma rappresenta un'alternativa radicale alla situazione attuale. Non so quando nascerà una cultura quantica ma potrebbe rappresentare la soluzione al problema contemporaneo della dimensione spirituale.
L'idea è che la fisica quantica possa superare le rigorose leggi della nostra fisica newtoniana, che giustifica la nostra separazione tra natura e tecnologia, la nostra ignoranza completa dell'ambiente e la preoccupante situazione di disarmonia che ci ha portato alla più grande crisi epistemologica della storia.
Anche il linguaggio ha cessato di essere pertinente e non servono più i sensi nel momento in cui l'algoritmo prende il suo posto.
L'algoritmo ha bisogno di ordine ma non di esperienza sensoriale.

AF: *La parola Smart è al centro del dibattito culturale.*
Il significato del termine accoglie accezioni diverse che svariano da intelligente a vivace, ma anche acuto e rapido.
In ambito urbano è stato coniato il neologismo Smart City applicato alla città.
Nei modelli smart assistiamo a una serie di limiti che provengono da una riduzione della governance territoriale alla sua dimensione tecnica, dall'esternalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici e dalla divaricazione del digital divide.
Come si può declinare l'intelligenza per la città al fine di sviluppare i diritti di cittadinanza e ridurre le disuguaglianze?

DK: Sono innanzitutto molto interessato al problema dei diritti di cittadinanza perché faccio parte di un gruppo che ha creato un manifesto sulla cittadinanza digitale.
Con i miei studenti del Politecnico di Milano, dove sono professore di un corso di antropologia della comunicazione, abbiamo deciso di cambiare la base, di cambiare il fondo dell'esperienza culturale, sociale, tecnologica e politica del nostro mondo.
Affinché ciò avvenga non si può cambiare la gente, questo è impossibile, si deve cambiare la base di organizzazione della società. In un esperimento, ho chiesto ad un gruppo di studenti di studiare il modo di unire il Ministero dell'Ambiente e il Ministero della Salute per incrociare le responsabilità culturali dei due ministeri. L'obiettivo dell'esperimento è quello di porre fine al problema dell'ignoranza ambientale e credo che l'intelligenza della città venga, prima di tutto, dal sentimento di appartenenza e di orgoglio dei suoi cittadini.
Le città del sud Italia non sono orgogliose di loro stesse e lo si vede dallo stato di abbandono dei luoghi. Un tempo le città italiane erano in competizione l'una contro l'altra per essere più belle ma oggi questa sana competizione non esiste più. Abbiamo bisogno dell'intelligenza che viene dal cuore della città e non dalla tecnologia.



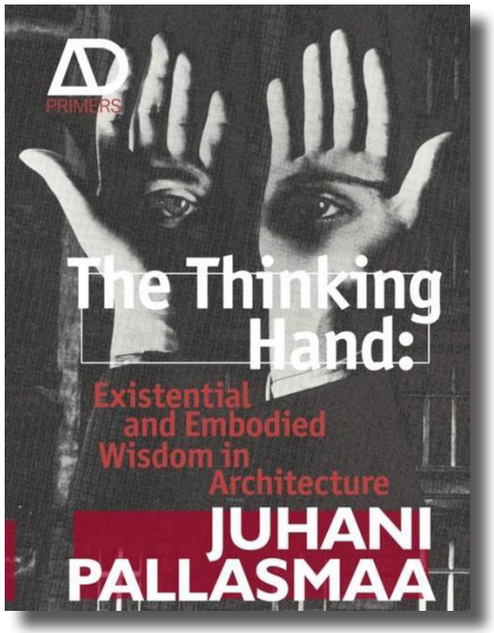
◁ Araujo Rosane, *A cidade sou eu*, Novamente Editora, Rio de Janeiro, 2011.

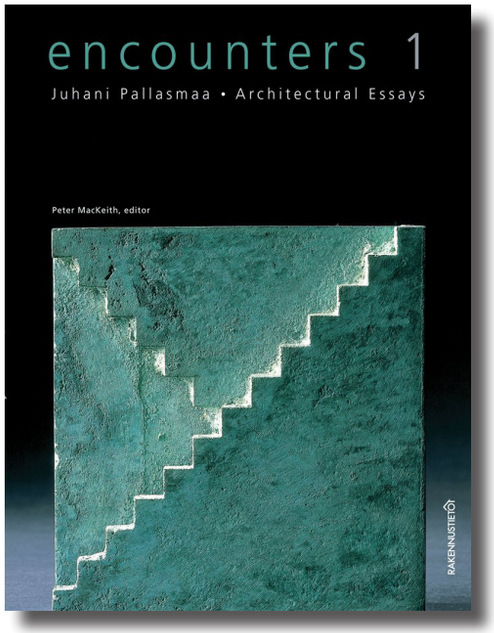
AF: *A questo proposito come contrappunto dialettico e contrappeso culturale al concetto spesso semplificato e banalizzato di Smart City stiamo ragionando sull'idea di Wise Town. Quale approccio alternativo alla tecnologa può sviluppare una città che non sia solo veloce, rapida e connessa ma anche più a misura d'uomo, saggia, equa e inclusiva?*

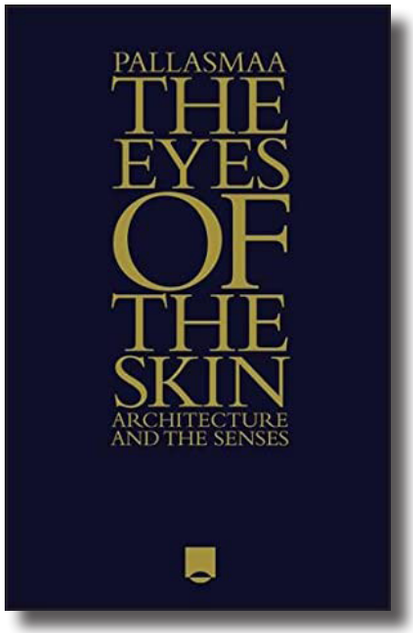
DK: Mi piace molto Wise Town. È un concetto immaginabile che potrebbe veramente realizzarsi come anche la Proud Town, la città orgogliosa.
Il primo lockdown provocato dall'epidemia di Covid-19 è stata una lezione di saggezza. Abbiamo intravisto i benefici che possono emergere da una città saggia. Abbiamo eliminato gli eccessi di traffico, di rumore e di consumo, ma appena terminato il confinamento forzato abbiamo dimenticato tutto. I governi non sono intelligenti e abbiamo avuto una seconda ondata e poi una terza.
La gente è stanca e abbiamo veramente bisogno di Wise Town.

AF: *Partendo dal concetto di intelligenza collettiva lei ha coniato il termine di intelligenza connettiva cioè il confronto di intelligenze che interagiscono individualmente all'interno del network. Successivamente parla di architettura connettiva cioè un'architettura che provvede all'interconnettività fisica e mentale dei corpi e delle menti.*
Le chiedo quindi se possiamo parlare anche di città connettive e quali caratteristiche devono avere?

DK: Questa domanda mi ha messo un po' in difficoltà. L'idea di una città smart è l'idea di una città interconnessa dove tutto converge, dove i corpi sono interamente connessi. Il futuro dell'umanità sulla terra è rappresentato da questa interazione elettrica che adesso passa dalla fase elettronica e poi passerà dalla fase quantica.
Questo significa che niente può sfuggire a questo legame di connessione. Questa condizione evidentemente crea delle difficoltà sul piano delle identità individuali e delle autonomie della persona. Si deve negoziare. Abbiamo un grande problema e dobbiamo riconoscere che l'interazione digitale ci porta all'interconnessione totale, alla città smart, ma non possiamo perdere la nostra autonomia. La nostra indipendenza mentale, fisica e sociale è dentro ogni dispositivo portatile personale. L'alternativa è cambiare la base, accettare la connessione mantenendo i valori personali. L'etica sta nel capire come armonizzare la presenza dell'individuo nel mondo, come essere utile nella città.
I grandi "malati" del nostro tempo sono quelli che non hanno capito questo concetto e che mirano solo al profitto economico. Sono malati, non sono cattivi. Le grandi compagnie capitalistiche americane fanno incassi miliardari senza sapere come spenderli.







▷ Da sinistra a destra

Pallasmaa Juhani, *The Thinking Hand*: *Existential and Embodied Wisdom in Architecture*, John Wiley & Sons Inc, Haboken, New Jersey (USA), 2009.

Pallasmaa Juhani, MacKeith Peter (a cura di), *Encounters,* vol.1, Rakennustieto, Hesinki, 2012.

Pallasmaa Juhani, *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses,* John Wiley & Sons Inc. Haboken, New Jersey, Stati Uniti,1996.

Credo che nel futuro sia necessario introdurre il salario universale. Il futuro sta nella robotica, nell'automazione del lavoro che sarà sempre più raro e diventerà una forma d'arte, uno sport, un lusso.
Ci sono già state persone che hanno fatto del proprio lavoro una forma d'arte però adesso gli algoritmi e le macchine prenderanno il nostro posto in tutti i settori.
Nella medicina i pazienti saranno conosciuti molto meglio dalla macchina che dal dottore. La società deve essere preparata al cambiamento.

AF: *Riprendendo le sue parole, lei parla del passaggio dalla visione rinascimentale del "punto di vista" alla visione contemporanea del "punto di essere" cioè la sensazione fisica della nostra presenza nel mondo. Lei crede che l'organizzazione razionale dello spazio fisico degli ambienti urbani in cui viviamo possa essere stravolta dalla rivoluzione spaziale e culturale a cui siamo sottoposti?*

DK: È una domanda complessa.
Il passaggio dal "punto di vista" al "punto di essere" non è solo una problematica sensoriale benché i sensi siano fondamentali per comprenderlo.
La questione è il passaggio dal punto dello spettatore al punto del partecipante.
Il "punto di essere" richiede una dimensione sensoriale che permetta di non credere solo nelle cose che si vedono ma anche nelle cose che si sentono.
Da questo punto di vista le donne sono molto meglio degli uomini, hanno sensibilità tattili e auditive molto più forti ed è per questo che rappresenteranno i governi del futuro.
Ci sono donne che hanno salvato il loro paese dal Covid-19, dalla Norvegia, alla Nuova Zelanda, passando dalla Danimarca.
La città del futuro dovrà sostenere una dimensione sensoriale complessa e un fattore determinante sarà rappresentato dall'intuizione cioè la percezione totale dell'ambiente e delle variazioni degli intervalli tra i corpi.
Ci sono due autori che posso citare.
Il primo è finlandese e si chiama Juhani Pallasmaa ed è l'unico architetto che ha veramente provato a pensare all'architettura partendo dal tatto, superando completamente l'occhio, sostenendo l'idea che la vista è una maniera di toccare.
L'altra autrice è brasiliana e si chiama Rosane Araujo per la quale ho fatto anche la prefazione del suo libro "A cidade sou eu" (La città sono io) dove vengono studiate tutte le forme di identificazione della persona individuale passando da Immanuel Kant, a Sigmund Freud fino a Ludwig Von Bertalanffy. Infine, viene presentata la sua teoria di urbanismo nella quale, dice "la città sono io": i luoghi della città che conosco fanno parte del mio essere individuale che si relaziona in un ambiente sempre mutevole. Meraviglioso. Sono assolutamente due autori a cui studenti e ricercatori dovrebbero guardare.

AF: *In un contesto in cui i dispositivi tecnologici sono estensioni sensoriali e in cui la realtà cognitiva è estesa dall'ambiente della rete, possiamo controllare i dispositivi tecnologici coi quali interagiamo? Il filosofo Adriano Fabris sottolinea che ci sia il rischio che venga meno la nostra stessa responsabilità nei confronti di azioni non direttamente prodotte da noi. In quale misura saremo ancora noi responsabili degli effetti che tali dispositivi hanno sul territorio?*

DK: La seconda domanda è una precisazione della prima ma entrambe meritano una risposta. Stiamo sostituendo la nostra memoria con quella dei nostri smart phone rinunciando alla nostra intelligenza, al discernimento consapevole. Affidiamo agli assistenti digitali, ad Alexa, a Siri, a Cortana, la capacità di prendere le decisioni per noi e questo è solo l'inizio. L'assistente digitale è una sorta di "cavallo di Troia" per l'arrivo del gemello digitale, del quale parliamo nell'ultimo libro con Maria Pia Rossignaud. L'interattività strumentale, prodotta dall'interazione fisica con i dispositivi, ci dà un'illusione di autonomia e un'illusione di scelta. Ma nel futuro il tema della responsabilità rispetto alle scelte sarà fondamentale. Come possiamo immaginare, dopo aver dato tutte le nostre facoltà ad una macchina, di essere ancora capaci di rispondere delle nostre azioni? La responsabilità etica e morale, personale e collettiva, verso noi stessi o verso la comunità richiede un processo di resistenza a tutti i livelli. In Cina oggi si sta provando, con successo da parte del governo, la nuova strategia dei crediti sociali, cioè la valutazione permanente di tutti i cittadini attraverso sanzioni o premi secondo il comportamento. A quasi due milioni di cinesi è stato negato l'accesso ai mezzi di trasporto pubblico perché i loro punti non erano sufficientemente alti per essere viaggiatori sicuri o ancora peggio perché avevano troppi amici con punteggi bassi. Stiamo parlando quindi di prigionieri di fatto ai quali viene preclusa la possibilità di discernere. La stessa cosa succede in occidente, ma in maniera meno visibile. Il docufilm "The Social Dilemma" parla di questo. Gli utenti vengono manipolati dai grandi social network, Facebook, Twitter, Google, sulla base di un profilo algoritmico che organizza i contenuti, orienta il gusto, a partire dalle informazioni fornite. Perché Google mostra risultati diversi di una ricerca sulla base della stessa domanda, posta nella stessa lingua, con le stesse parole, nello stesso momento, da due utenti distinti? I comportamenti dei ragazzi sono studiati nello stesso modo in cui Cambridge Analytica studiava i comportamenti dei possibili elettori americani che hanno portato alla vittoria di Trump nelle elezioni presidenziali statunitensi. La responsabilità di oggi deve essere animata dal desiderio di cura dell'ambiente, che abbiamo capito essere importante. La lezione del Covid-19 ci aiuterà in questa presa di coscienza generale.

AF: *Questa domanda prosegue il suo ragionamento. Il grande sviluppo dei modelli di pianificazione smart spinge a interrogarsi sulla maniera di interagire con le tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Nel suo libro scritto con Maria Pia Rossignaud, Oltre Orwell, il gemello digitale, lei sottolinea la necessità di porre le basi di un'"etica dell'algoritmo". È quantomai necessaria la regolamentazione del rapporto tra etica e tecnologia?*

DK: Si assolutamente. È bene fare un paragone per capire cosa significa etica e che potere ha la tecnologia su di essa. Quando i greci hanno inventato l'alfabeto hanno inventato un sistema univoco di traduzione in segno visibile della sequenza delle parole umane. Questo ha offerto la possibilità di fare due cose: leggere privatamente e integrare tutto il linguaggio, tutte le sue connotazioni, sfumature e possibilità, come sistema di produzione appropriato al livello personale. L'impatto della tecnologia dell'alfabeto sull'uomo ha permesso la sua formazione integrando tutte le cose che ha letto. Poi scrivendo diventa produttore e responsabile di un percorso di vita futura. Ciò sta a significare che la responsabilità che anteriormente era interamente legata al clan, alla famiglia, alla tradizione orale, trasforma l'uomo che ha interiorizzato il linguaggio in un individuo con una coscienza privata inviolabile che è capace di pensare al proprio destino. Questo è fondamentale per capire quello che succede oggi. Oggi esiste una dimensione nuova della responsabilità umana che supera quella individuale e quella della comunità locale. La responsabilità del futuro è una responsabilità collettiva verso l'ambiente e la terra che abitiamo.

AF: *Lei parla di e-nquisizione cioè un processo che smaschererà le nostre anime grazie all'ispezione elettronica di un codice. Il fatto che il cyberspazio sia uno spazio pubblico dove l'individuo è sottoposto in maniera ubiquitaria al controllo delle sue azioni ci pone senza dubbio di fronte ad un problema etico. Perdere la libertà dell'identità privata a favore dei Big data la allarma o crede che porterà dei benefici al nostro sistema democratico?*

DK: Il sistema democratico non esiste più; si chiama sistema algoritmico. La democrazia è stata inventata dai greci con due parole greche: demos che vuol dire "popolo" e kratos che significa "potere". È una bella idea, un'ideologia favolosa che abbiamo più o meno imparato e seguito anche noi occidentali come loro discendenti. Ma altre culture, ad esempio quella cinese, non provengono dalla nostra

stessa radice e noi gli abbiamo imposto il nostro punto di vista ideologico.
Non condivido in assoluto l'operato di Xi Jinping, ad esempio, ma come occidentali non possiamo immaginare di imporre il nostro sistema culturale in tutto il mondo.
Non sono quindi allarmato dalla possibilità di perdere qualche libertà individuale anche se ci saranno cambiamenti, molti dei quali spiacevoli, basti pensare alla privazione della libertà provocata dal lockdown.
Perderemo sicuramente la dimensione democratica, della quale abbiamo abusato in passato, ma come contrappunto il potere algoritmico porterà alcuni benefici.
Dal momento che il mondo sta passando dalla tradizione alfabetica a quella digitale siamo di fronte ad una trasformazione profonda dove la tecnologia rappresenta una "possessione". La democrazia come la conoscevamo non esiste più. Rimane quindi da ripensare il modo di essere sociale in un mondo dove la dimensione privata della cultura greco-romana è finita.

Dobbiamo capire come negoziare alcuni benefici che provengono dalla condizione del passato come le libertà, l'etica personale, non come un diritto, perché è già troppo tardi per farlo, ma come un modo di essere cittadini.

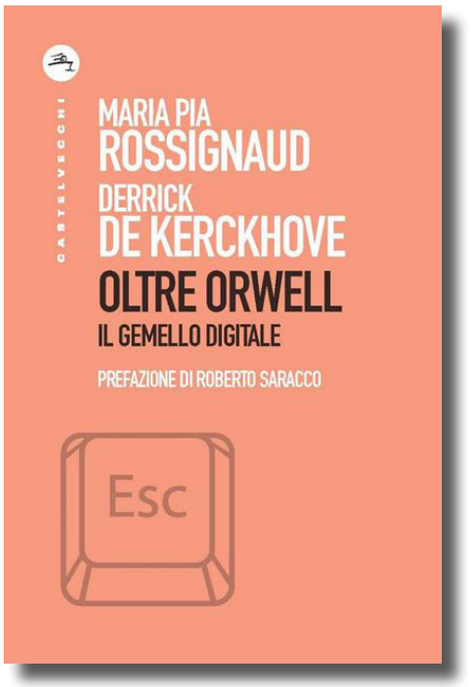
AF: *Lo spazio digitale può riavvicinare i cittadini alla partecipazione della cosa pubblica, oggi fortemente vista con sfiducia, favorendo un continuo dialogo con i rappresentanti e ampliando i momenti della consultazione. In che modo i nuovi media e la rete possono favorire nuove forme di partecipazione o innovare quelle tradizionali?*

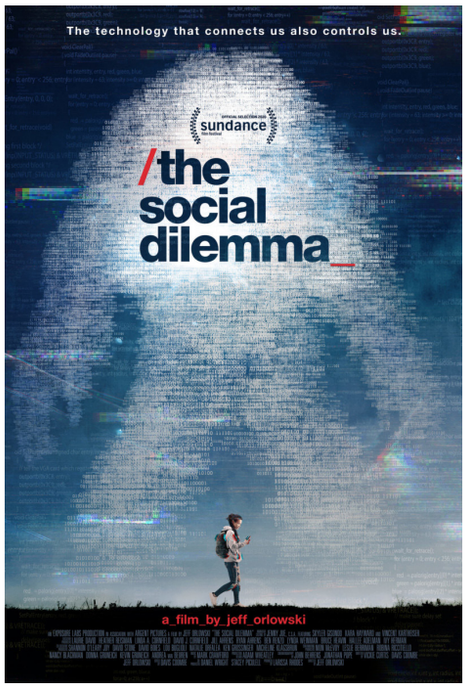
DK: Per salvare l'illusione della democrazia dobbiamo imparare a utilizzare nel modo migliore le risorse della rete. Ad esempio, a Taiwan la rete viene utilizzata per negoziare le leggi, i diritti con il popolo.
Non dobbiamo pensare che la politica partecipativa sia impossibile. Come ho già detto sono a favore del salario universale e poi dobbiamo pensare ad una "datacrazia" o "algocrazia" cioè il potere della rete.
La partecipazione della gente può veramente rappresentare un successo a patto che si faccia uno sforzo enorme di educazione. Abbiamo abbandonato i ragazzi ad una educazione tragicamente estranea al contesto reale attraverso la perdita dei valori civici. Sempre nell'esperimento che accennavo prima ho chiesto ai miei studenti di unire il Ministero dell'Istruzione con quello della Difesa perché non è pensabile che nel tempo della cultura e dell'economia dell'informazione le maggiori risorse economiche siano indirizzate verso gli eserciti piuttosto che verso l'educazione. Il ragazzo "educato" è la miglior difesa del paese. È necessario superare la tappa dell'incoerenza dell'essere umano attraverso la negoziazione di un rapporto sociale partecipativo con individui intellettualmente capaci di difendere questi valori.

▷ Da sinistra a destra

Rossignaud Maria Pia, De Kerckhove Derrick, *Oltre Orwell. Il gemello digitale*, Castelvecchi, Roma, 2020.

Il manifesto pubblicitario del docufilm *The social dilemma*, regia di Jeff Orlowski, Stati Uniti d'America, 2020.





Intervista a Paolo Broggi
Ingegnere dell'informazione

Parma, 23.11.2020

Conversazione sulla città della
Quarta Rivoluzione industriale
a cura di Emanuele Ortolan

Introduzione di Roberto Menozzi
e Francesco Leali

RM: *Siamo qui oggi con il Prof. Alberto Broggi, una delle figure di riferimento a livello internazionale nell'ambito della visione artificiale applicata ai veicoli autonomi. Oltre ad essere un illustre collega, è anche un compagno di strada di lunga data. Dal mio arrivo all'Università di Parma, Alberto divenne il primo laureato in Ingegneria Elettronica e insieme abbiamo visto svilupparsi prima la Facoltà di Ingegneria e poi il Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione confluito recentemente nel Dipartimento di Ingegneria e Architettura. Fin dalla Tesi di Laurea, sotto la guida di Gianni Conte, si è occupato delle tematiche legate alla visione artificiale applicate ai veicoli autonomi, attività che ha portato, verso la fine degli anni '90, alla fondazione di VisLab S.r.l., divenuto nel 2005 spin-off dell'Università di Parma. Grazie al lavoro e alle competenze del professor Broggi e dei suoi collaboratori VisLab si è posta come una realtà importante a livello mondiale in questo campo, al punto da sollecitare l'interesse da parte delle compagnie che operano nella Silicon-Valley che ha dato luogo, nel 2015, all'acquisizione da parte della società americana Ambarella Inc. L'acquisizione ha previsto la permanenza in Italia della società e del team di ricerca, ma anche e soprattutto lo sviluppo della parte Research & Development con l'assunzione di ulteriori risorse umane, che oggi ammontano a oltre 50. Ad inizio 2018, nel Campus Scienze e Tecnologie dell'Università di Parma è stata inaugurata la sede VisLab/Ambarella. Le tematiche di cui si occupa il professor Broggi, hanno un'importanza rilevante nel presente e nel futuro della nostra società, infatti la mobilità efficiente e sostenibile è una delle grandi partite su cui si gioca lo sviluppo delle nostre società negli anni a venire. Sarà molto interessante avere il punto di vista da ricercatore, manager e imprenditore che Broggi potrà portare agli argomenti sollevati dalle domande preparate dai dottorandi del gruppo coordinato dal professor Dario Costi. Tra queste trovo particolarmente stimolante il riferimento al teologo cattolico Romano Guardini che ci introduce ad una serie di riflessioni molto importanti: noi come scienziati e tecnologi abbiamo il compito di inventare, sviluppare e mettere a disposizione della società nuove tecnologie sempre più sofisticate e potenti, ma abbiamo anche, come esseri umani pensanti e coscienti, il compito di capire come queste tecnologie possono portare ad uno sviluppo armonico dell'essere umano nel suo contesto ambientale, l'essere umano visto nella sua interezza e non solo come produttore o consumatore di ricchezza. Scorrendo le domande trovo importante la giustapposizione dei termini Smart e Wise: viviamo difatti in un ambiente, in una società, in città che sono sempre più smart nel senso che sono sempre più automatizzate, interconnesse, informate e comunicanti. Penso che sia lecito porsi la domanda se questo sviluppo ci porterà a città e società sempre più Wise oppure no. Le tematiche di cui si occupa il professor Broggi, sono certamente una tessera molto significativa ed importante di queste grandi questioni che stiamo trattando.*

FL: *Credo che ci sia molto da imparare da questo dialogo con il Prof. Broggi e sono molto curioso di conoscere direttamente da lui le risposte alle domande, molto interessanti, che gli verranno poste. Oggi siamo in un momento di grandiosa trasformazione di tutto ciò che è mobilità e tutto ciò che è automotive. Il professor Broggi l'aveva intuito con grandissimo anticipo rispetto a tutti coloro che operano in questo settore e per questo lo si può definire il padre di questi temi, perché ha cominciato a lavorarci quando ancora nessuno se ne occupava. I primi risultati che ha ottenuto risalgono a diversi anni fa.*

Oggi i temi legati alla guida autonoma, all'utilizzo di sistemi elettronici ed informatici finalizzati al miglioramento delle condizioni di guida, è un tema di grandissima attualità rappresentando uno dei grandi trend di trasformazione che vengono identificati a livello internazionale insieme alla sostenibilità, all'invecchiamento della popolazione, insieme al progressivo inurbamento della città. Anche se in questo momento di pandemia si può riscontrare una leggera controtendenza, sono tutte trasformazioni estremamente profonde che interessano il sistema globale sia dal punto di vista tecnologico, sia dal punto di vista sociale e culturale. Ringrazio il professor Costi che coordina il Laboratorio di Ricerca Smart City 4.0 Sustainable LAB che insieme ad altri colleghi stiamo portando avanti a livello regionale e voglio sottolineare l'importanza di interrogarsi sulla profondità dei cambiamenti in atto e su quanto incidono e incideranno sulla vita quotidiana di tutti noi. La convinzione che abbiamo oggi è che la tecnologia sia pronta e sia ad un ottimo punto di sviluppo per introdurre un certo tipo di trasformazione, ma quello che è necessario è fare uno sforzo di cambiamento culturale, sociale e di attitudine verso un tipo di tecnologie che, come sappiamo bene, non sono né buone né cattive per definizione, ma semplicemente possono essere utilizzate in modo positivo o negativo, cioè creando o risolvendo problemi o come spesso accade entrambe le cose. Parliamo di tecnologie che non vanno viste solo nel settore automotive, ma vanno inquadrate in un contesto più ampio che è quello della mobilità, della città e dell'ambiente nel quale viviamo. Tutte le tecnologie di cui parleremo difficilmente possono funzionare senza essere all'interno di un'infrastruttura digitale che consenta di scambiare informazioni, di elaborarle, di trasmetterle. Tecnologie che non possono sussistere se non c'è la possibilità di uno scambio di informazioni non solo con l'infrastruttura delle strade o delle città ma anche tra i veicoli stessi, aprendo a numerosi temi che fanno della connettività uno dei loro aspetti principali.

EO: *Partiamo da tre domande che emergono da una riflessione multidisciplinare e che riguardano tre concetti chiave come contributo di riflessione per la ricerca sulla città contemporanea. Il primo interrogativo riguarda la tecnica.*
La tecnica nasce come un'espressione dello spirito umano e, secondo l'enciclopedia Treccani, è la capacità pratica di operare per raggiungere un dato fine. Pensiamo che la costruzione analitica e dialettica di una "cultura della tecnica" sia una necessità etica e una questione centrale del pensiero contemporaneo non solo sulla città. A ogni rivoluzione industriale il pensiero critico si è interrogato sui rischi di un possibile rapporto di subordinazione degli esseri umani agli strumenti tecnici. Prima di noi intellettuali come Walter Benjamin, artisti come Paul Klee, teologi come Romano Guardini e architetti come Mies van der Rohe si sono interrogati sui rischi dell'affermarsi della rivoluzione industriale che stavano attraversando. Nella situazione odierna diventa sempre più urgente la critica immanente di quella che Arjun Appadurai ha chiamato una "sempre più capillare dipendenza del mondo in cui viviamo dalle reti digitali e dalle tecnologie mobili (oltre che delle strutture opache sulle quali poggiano quei sistemi)". Lo sviluppo delle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) ha accentuato, infatti, una sempre maggiore delega del controllo ai dispositivi tecnologici, realizzando meccanismi che procedono indipendentemente dalla volontà dei singoli. Come possiamo oggi pensare una "tecnica più ponderata, più umana, una scienza spiritualizzata", come diceva proprio Romano Guardini, che metta al centro le persone, sviluppando le capacità e gli strumenti necessari per permettere una riappropriazione dei saperi e delle conoscenze da parte dei singoli e delle comunità?

AB: Forse prima di discutere su come pensare una scienza più spiritualizzata, varrebbe la pena chiedersi come la scienza e la spiritualità possano convivere.
La scienza e la spiritualità sono due concetti nettamente diversi. Il primo è basato su numeri, è deterministico, quadrato, potremmo definirlo dimostrabile. Il secondo invece è qualcosa di più personale, interiore e talvolta non dimostrabile.
Personalmente faccio fatica a mettere insieme questi due concetti che sono altissimi, ma anche abbastanza diversi e per questo ritengo debbano rimanere separati. Sempre più frequentemente, la dipendenza dalla tecnologia dell'essere umano viene vista in maniera negativa e spesso si sente parlare di subordinazione dell'umanità o di schiavitù alla tecnologia e agli strumenti tecnici che sono stati inventati per rispondere a qualche bisogno. Quando una nuova tecnologia viene inventata, valutata, modificata e poi finalmente implementata se ne capiscono i vantaggi, e inizia a diventare parte di noi stessi che arriviamo a non poterne più fare a meno. Quando ci manca qualche cosa ne sentiamo subito la mancanza, non soltanto per quanto riguarda la tecnologia ultima, quella dell'informazione, delle tecnologie mobili e della comunicazione. Banalmente un esempio calzante è quello del riscaldamento: in inverno, in caso di assenza di riscaldamento siamo a disagio, insorgono delle complicazioni e sentiamo una mancanza. È una tecnologia banale, ma che ormai fa parte di noi. Non appena si inventa qualche cosa, questa comincia a far parte di noi. Altro concetto che solitamente si associa alla tecnologia è quello che

la vede procedere indipendentemente dalla volontà delle persone, quasi in maniera autonoma. La tecnologia non evolve da sola, serve qualcuno che la faccia progredire, che la conosca bene, in profondità per poterla governare. Questa accezione negativa che, non di rado, viene attribuita alla tecnologia, o quanto meno alla necessità di spiritualizzarla e portarla vicino alle persone, è frutto di una scarsa conoscenza della tecnologia. Di solito la non conoscenza genera paura e, in questo caso, una risposta dovrebbe essere cercata nella dimestichezza con la tecnologia che potrebbe aiutarci ad ottenere più fiducia. Un esempio che faccio spesso è il veicolo: nel momento della sua invenzione il veicolo faceva paura a tutti, era visto come un oggetto diabolico perché faceva rumore, si scaldava e si muoveva da solo. Una visione distorta dal fatto che la gente non conosceva i dettagli del veicolo, le caratteristiche del motore, mentre oggi non è più così. Più arriveremo a conoscere i dettagli, più non avremo paura della tecnologia e riusciremo a gestirla. Personalmente ho una visione un po' pragmatica e distaccata, non vedo differenze tra una tecnologia molto avanzata come la nostra basata sull'intelligenza artificiale per la guida di veicoli e un frullino per la panna montata. Sono tutti attrezzi che permettono di svolgere dei compiti in modo più piacevole e più veloce. Quindi il messaggio che vorrei far passare è quello di conoscere la tecnologia, imparare a gestirla e beneficiare dei vantaggi che ci può dare.

EO: *All'interno di questo discorso sarebbe interessante parlare del termine Smart che è attualmente al centro del dibattito culturale. Il significato del termine accoglie accezioni diverse che svariano da intelligente a vivace, ma anche acuto e rapido. In ambito urbano è stato coniato il neologismo Smart City applicato alla città. Nei modelli Smart assistiamo a una serie di limiti che provengono da una riduzione della governance territoriale alla sua dimensione tecnica, dall'esternalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici e dalla divaricazione del digital divide.*
Come si può declinare l'intelligenza per la città al fine di sviluppare i diritti di cittadinanza e ridurre le disuguaglianze?

AB: La Smart City non è solamente un centro abitato che fa un uso massiccio della tecnologia senza porsi il problema di come gestirla per non creare disuguaglianze e assicurare i diritti a tutti limitando il digital divide. Per me la Smart City integra due aspetti: quello legato alla rilevante presenza delle tecnologie e quello che vede una distribuzione egualitaria e fruibile da parte di tutti di queste risorse. Ritengo infatti che una città estremamente tecnologica, dove nessuno ha la possibilità di accedere a queste risorse, non sia da considerare diversa da una città priva di tecnologia. Il vantaggio si può riscontrare dal momento in cui tutti iniziano ad accedere e a utilizzare la tecnologia. Da qui nasce, spontanea, la necessità di un piano per la sua distribuzione, cioè un default-deployment gestito da una figura sopra le parti che possa governare lo sfruttamento della tecnologia nella giusta direzione. Questo per garantire una distribuzione equa della tecnologia senza che possa portare vantaggi solamente a chi la conosce e a chi la sa dominare. Faccio due esempi legati al mondo dell'educazione e della sanità: se l'insegnante educasse solo i suoi figli e chi lo retribuisce, non sarebbe la situazione migliore, allo stesso modo se il medico curasse solo i suoi familiari e chi lo paga, non avremmo la sanità. Al contrario abbiamo delle figure al di sopra delle parti che gestiscono il sistema scolastico e quello sanitario assicurandone l'accesso a tutti. La chiave è quindi nella gestione e nella distribuzione della tecnologia.

EO: *Lei ha parlato di una figura sopra le parti che possa gestire tutti gli aspetti di una Smart City che conosca e possa governare lo sfruttamento della tecnologia nella giusta direzione, noi come contrappunto dialettico e contrappeso culturale al concetto spesso semplificato e banalizzato di Smart City stiamo ragionando sull'idea di una Wise Town.*
Quale approccio alternativo alla tecnologa può sviluppare una città che non sia solo veloce, rapida e connessa ma anche più a misura d'uomo, saggia, equa e inclusiva?

AB: Più che approccio alternativo alla tecnologia parlerei di un approccio coordinato con la tecnologia. La tecnologia una volta sviluppata va gestita, e ci serve qualcuno che ponga delle regole, che definisca lo sfruttamento e il suo utilizzo. In generale non c'è una regola per definire come gestire la tecnologia, dipende dalla particolare specificità di quest'ultima. L'importante è la sua conoscenza profonda, per capirne i vantaggi e i possibili problemi che si celano dietro ad essa. È necessaria un'azione coordinata tra chi sviluppa e chi gestisce la tecnologia con questi ultimi che devono possedere una conoscenza profonda per poterla governare nel modo più accurato possibile. La gestione dal punto di vista di terzi, come un governo superiore, deve riuscire a convogliarla nella direzione migliore. Faccio l'esempio del digital divide geografico: è ovvio che una compagnia telefonica ha più interesse legato al business nell'espandere una linea ad alta velocità a Milano piuttosto che portarla in una remota località sull'Appennino. Per questo motivo ci vuole qualcuno che stia sopra le parti e che ponga delle regole come, ad esempio, mettere una tassazione per la distribuzione della linea telefonica in città e la contemporanea detassazione o incentivazione per portarla nei centri urbani più isolati. Senza un governo super partes,



▷ La SAE – Society of Automotive Engineers International è una associazione formata da oltre 128.000 ingegneri e tecnici del settore automotive e aerospaziale. Nel 2014 ha emanato lo standard *SAE J3016* per classificare i diversi livelli di guida autonoma. I livelli SAE sono sei: da Level 0 a Level 5.

la tecnologia va dove c'è business e questa non è la situazione migliore se abbiamo a cuore la sua distribuzione equa.

EO: *La Society of Automotive Engineers ha codificato 5 livelli di automazione per le automobili: dal livello 0 dove non è previsto nessun tipo di automazione al livello 5 dove l'auto è capace di assolvere in piena autonomia ogni aspetto che riguarda la guida del veicolo. Attualmente in che livello di autonomia si trovano la maggior parte dei veicoli in circolazione e che miglioramenti sulla sicurezza dei fruitori della strada riscontriamo oggi grazie ai processi automatizzati installati sui veicoli?*

AB: La domanda mi dà la possibilità di sottolineare un aspetto fondamentale dei livelli SAE che è rappresentato dalla loro chiarezza, specificità e definizione. Purtroppo, c'è molta confusione all'interno dei media, e addirittura si vedono pubblicità in cui parlano di livello 3 applicato a veicoli, ma leggendo i dettagli dello stesso risulta assolutamente evidente che non si tratta di un livello 3. Sottolineo quale è la differenza principale: i livelli più bassi da 0 a 2 sono i livelli in cui il guidatore ha la responsabilità del veicolo, mentre nei livelli successivi da 3 a 5, la responsabilità può essere demandata a qualcun altro. In particolare, 0 non ha automazione, con 1 viene automatizzato un compito di guida e con il livello 2 risultano automatizzati due o più compiti come, ad esempio, mantenere la distanza dal veicolo di fronte e contemporaneamente mantenersi all'interno della carreggiata. Questi sono i livelli fino al 2 e sono le capacità dei veicoli che abbiamo oggi sulle strade. Personalmente non conosco alcun veicolo che oggigiorno sia presente sulle strade e che sia dotato di un livello superiore al 2. In questo istante non esistono veicoli di livello 3, e quindi completamente autonomi, a bordo dei quali il guidatore può anche dimenticarsi di essere all'interno di un veicolo fino a quando

questo non riscontrerà un problema o avrà una particolare situazione da gestire e richiamerà l'attenzione del guidatore che in un certo lasso di tempo potrà riprenderne il controllo. Normalmente si fa molta confusione, perché il livello 3 lo si associa erroneamente a delle capacità che hanno i veicoli odierni come mantenere la corsia, tenere la distanza con il veicolo che lo precede, intervenire con una frenata d'emergenza.
Sulle strade, in fase di test, ci sono anche livelli successivi, ad esempio noi stiamo testando veicoli a guida autonoma lungo tragitti tra Parma e il suo centro, però è presente sempre qualcuno pronto a prendere il controllo del veicolo, quindi non si può affermare che siano livelli superiori al 3. Il vantaggio principale di queste possibili automazioni integrate ai veicoli è la sicurezza stradale. Ricordo infatti che il 93% degli incidenti stradali è dovuto a cause di natura umana, non legate a malfunzionamenti del veicolo, ma è un problema da ricondurre al conducente che non ha la capacità di mantenere il veicolo in strada, oppure non ha la lucidità perché guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o si distrae. Rimpiazzando il conducente con un sistema di guida autonoma sarebbe possibile quantomeno mitigare o diminuire il numero di incidenti stradali. A questi benefici ne seguono altri, definiti side effects, vantaggi collaterali, come il miglioramento dei consumi e l'ottimizzazione del tempo di percorrenza del tragitto.

EO: *Ad ogni livello di automazione corrispondono un numero maggiore di interazioni tra il veicolo e il contesto che lo circonda. Lei in alcune sue interviste ha parlato del fatto che in contesti "semplici", tipo autostrade, le nostre auto sarebbero già pronte a guidare in completa autonomia. Quando sarà possibile raggiungere situazioni di automazione completa in un contesto urbano e quali sono, se necessarie, le modifiche strutturali che dovranno essere fatte in questi contesti per accogliere al meglio questi nuovi tipi di veicoli?*

AB: Le previsioni sono sempre difficili da fare, soprattutto quando si guarda così avanti nel tempo. Sulla strada ci sono veicoli che hanno capacità evolute, ma che hanno comunque bisogno di qualcuno (safe driver) che sia pronto ad intervenire in caso di imprevisto. È difficile stabilire quando si raggiungerà la situazione di automazione completa, perché automazione completa vuol dire livello 5 non livello 4 o quelli sottostanti.
L'automazione completa si avrà quando io potrò rintracciare il veicolo, il mezzo mi verrà a prendere sotto casa, salirò a bordo e quest'ultimo mi porterà in maniera autonoma alla destinazione richiesta andando poi a parcheggiarsi o a servire qualche altro utente. Per questo scenario servono ancora anni dato che le innovazioni sul veicolo impiegano del tempo ad essere integrate.
Oggigiorno le case automobilistiche stanno testando e portando la tecnologia attuale sui veicoli che saranno marcianti a partire del 2024-2025.
Per quanto riguarda le infrastrutture dedicate ci sono due scuole di pensiero. La prima ritiene necessarie le infrastrutture come prerequisito per i veicoli e senza di esse il veicolo automatico non può funzionare. La seconda reputa che il veicolo autonomo debba sapersi gestire in autonomia, senza bisogno di nessun aiuto da parte dell'infrastruttura. Io appartengo alla seconda linea di pensiero, quella che vede il veicolo autonomo in ogni contesto senza fare riferimento ad altri sottosistemi gestiti da terze parti.
Alcuni menzionano il 5G come requisito per la guida autonoma, altri la pensano diversamente, personalmente ritengo che non sia un prerequisito per la guida autonoma. Una volta che il 5G sarà attivo tanto meglio, perché si potranno utilizzare tutte le informazioni che riesce a veicolare, si avranno informazioni sulla strada in anticipo rispetto a quanto l'occhio umano riesca a vedere e rispetto a quanto i sensori riescano a rilevare. Porterà sicuramente dei vantaggi, però il veicolo deve essere in grado di gestirsi in sicurezza anche senza il 5G e senza le infrastrutture dedicate. Le infrastrutture dedicate potrebbero avere una loro utilità e una volta che ci saranno potranno dare risultati migliori per l'ottimizzazione del sistema, ma il veicolo deve essere in grado di gestirsi autonomamente a prescindere dall'ambiente che lo circonda.

EO: *La guida autonoma porterà un cambio di paradigma della mobilità: il passaggio dalla proprietà esclusiva del veicolo al veicolo condiviso. Questa rivoluzione avrà sicuramente delle implicazioni sulla città e sulle dimensioni delle infrastrutture stradali nei nostri centri urbani. Combinata alla diffusione della mobilità elettrica si stima sia possibile raggiungere l'obiettivo 2050 dell'Unione Europea per una riduzione del 80% di emissioni. La visione dello spostamento veicolare come una esigenza da soddisfare a richiesta innescata dall'automazione dei veicoli potrebbe portare ad una conseguente riduzione dell'80% dei parcheggi necessari e dell'80% in meno di incidenti. Uno studio del 2019 di Transport & Environment (TE), Less (cars) is more: how to go from new to sustainable mobility ha una visione più pessimistica sostenendo che l'espansione senza regole delle auto a guida autonoma potrebbe aumentare, entro il 2050, il traffico nelle città europee dal 50% al 150% perché potrebbero diventare talmente economiche e facili da utilizzare che incoraggerebbero le persone a viaggiare di più e più a lungo in automobile. Lo studio sostiene che*

l'automazione non risolverà il problema del traffico e dei parcheggi senza un'adeguata pianificazione progettuale strategica dello spazio urbano e della mobilità. Le chiedo quindi il suo parere sulla rivoluzione urbana che attenderà le nostre città e se lei crede che la guida autonoma possa veramente portare i benefici attesi alle nostre città e in che misura?

AB: Entrambi questi due scenari sono assolutamente possibili. Il primo vede una condivisione dei veicoli che porterà ad avere meno mezzi in circolazione.
Il secondo scenario ipotizza un costo accessibile del veicolo con il rischio di avere in circolazione un numero elevato di mezzi a guida autonoma che assolvano alle più svariate mansioni: prendere i figli a scuola, ritirare un determinato prodotto, ecc.
Sono due scenari possibili e personalmente preferisco il primo, quello che contempla la condivisione del veicolo e al tempo stesso garantirebbe più efficienza e minor inquinamento. Ricordo infatti che quando acquistiamo un veicolo facciamo l'acquisto meno efficiente possibile, perché lo acquistiamo e lo teniamo parcheggiato e inutilizzato per il 95% del tempo. Se potessimo condividerlo con gli altri, il veicolo sarebbe sempre in moto, sempre efficiente e il vantaggio sarebbe tangibile. Come dicevo prima, sono due scenari diversi ed entrambi possibili.
Serve qualcuno sopra le parti che decreti una direzione, possibilmente favorendo la proliferazione di flotte di veicoli per la condivisione in modo tale da eliminare il secondo scenario. Questo porterà vantaggi alla mobilità e inciderà radicalmente sull'assetto urbano che cambierà notevolmente. Se dovesse prevalere il primo scenario e quindi il veicolo non sarà più di proprietà, ma diventerà condiviso, non avrà bisogno di un parcheggio sotto casa, perché può, in autonomia, andare a parcheggiarsi anche fuori città.
I parcheggi saranno diversi: non ci sarà bisogno di avere un parcheggio in cui tutti i veicoli siano posizionati per poter uscire quando vogliono, ma se i veicoli diverranno condivisi si potrà raggrupparli uno dietro l'altro e, all'occorrenza, fare uscire il primo della fila. L'idea del parcheggio cambierà radicalmente andando ad eliminare anche il garage personale che diverrà superfluo con mezzi condivisi. Oltre all'assetto urbano dei parcheggi e dei garage muterà drasticamente anche l'ambiente urbano delle strade che non avranno più necessità di semafori o sistemi per la regolazione dei flussi del traffico perché i mezzi saranno in grado di comunicare tra di loro stabilendo con anticipo la velocità giusta da mantenere per potersi incrociare.

EO: *Gli ormai evidenti impatti negativi sulla città, derivati dall'utilizzo dell'automobile, hanno portato, a partire dalla fine del secolo scorso, ad un nuovo approccio pianificatorio basato sulla ridistribuzione funzionale dello spazio e delle infrastrutture. Ciò ha determinato un utilizzo delle risorse nell'ambito della mobilità più bilanciato e finalizzato a rivedere l'ordine delle priorità fra i vari utenti dello spazio della strada e anche dello spazio pubblico a vantaggio degli spostamenti sostenibili e collettivi. A questo processo di ridistribuzione spaziale si stanno sommando altri elementi di cambiamento legati alle nuove tecnologie: la mobilità elettrica, i sistemi di sharing e la guida autonoma. Tutte insieme, queste innovazioni stanno aprendo a nuove opzioni di mobilità, tali da rendere molto meno marcato il confine tra trasporto pubblico e privato. Cosa significa quindi per la città l'arrivo di queste nuove tecnologie? Possiamo immaginare che generino scenari di radicale cambiamento anche nel modo di usare i mezzi di trasporto?*

AB: La tecnologia della guida autonoma, anche se noi la pensiamo applicata all'automobile, si può applicare anche agli autobus. I due sistemi, il veicolo condiviso e l'autobus ovvero un mezzo di trasporto pubblico condiviso, si mescoleranno e l'obiettivo sarà quello di riuscire ad ottenere i vantaggi dell'uno e dell'altro. Ad esempio, l'autovettura autonoma ha il vantaggio di essere libera, con un percorso definito dall'utenza, mentre il trasporto pubblico ha il vantaggio dell'enorme capienza che l'autovettura non possiede, ma ha il limite rappresentato dal percorso predefinito. Cercare di mettere insieme i vantaggi dell'uno e dell'altro aprirebbe a scenari interessanti come quello rappresentato da flotte di veicoli di medie dimensioni (da una decina di persone) in grado di riorganizzare il proprio tragitto, il cui percorso viene definito dall'utenza istantanea nel momento in cui sale a bordo. Questo potrebbe essere un esempio del modo in cui fondere il trasporto a flotte a quello pubblico.
Gli scenari sarebbero molteplici e aprirebbero ad un mercato di servizi ampi e dedicati alle diverse classi e comfort di viaggio. Ad esempio, potrebbe esserci l'utente che vuole raggiungere la propria destinazione in totale relax viaggiando su di una piccola vettura seduto sulla poltrona, oppure l'utente che vuole adottare una soluzione più economica e condividere un mezzo più grande. In entrambe i casi la tecnologia sarà sempre la stessa: ovvero un veicolo che modifica il suo percorso a seconda della committenza. A cambiare radicalmente sarà lo scenario: non ci sarà più il trasporto pubblico e quello privato, ma quello privato diventerà a flotte e quello pubblico si avvicinerà di più agli standard di quello privato.

EO: *Nelle parti rurali del territorio, spesso percepite come residuali ed escluse dalle dinamiche economiche e sociali più vitali, si concentrano importanti segmenti non solo di popolazione, ma anche di risorse ambientali e culturali dal potenziale*

inespresso o addirittura a rischio estinzione. Possiamo immaginare, in questi contesti, un impatto straordinario determinato dalle nuove tecnologie che potranno introdurre nuove opzioni di trasporto disponibili e, di conseguenza, cambiamenti nelle abitudini di spostamento delle persone? Sempre alla scala territoriale, come le nuove tecnologie potrebbero offrire l'opportunità per una mobilità più democratica e inclusiva, meno impattante su territorio, ambiente e risorse economiche?

AB: Questo è uno spunto interessante. Prima parlavo della possibilità di non possedere più nemmeno un garage, ma se si spingesse questo concetto al limite si aprirebbe uno scenario di mobilità ancora più estesa che potrebbe favorire lo spostamento della popolazione fuori dalle città. Adesso invece si assiste alla situazione opposta, le persone si spostano verso la città perché hanno le facility e tutti i servizi di cui necessitano all'interno di un'area circoscritta.
Al contrario, con una tecnologia che permetta di avere una mobilità molto efficiente, potremmo favorire le persone che vivono fuori dalla città accompagnandole al lavoro con un veicolo automatico nel quale potrebbero già iniziare a lavorare. Questa mobilità dovrebbe essere organizzata per far si che le persone si possano spostare al di fuori della cerchia della città con importanti ricadute positive, paragonabili al digital divide di cui parlavo all'inizio. Anche in questo caso è necessaria una terza parte che governi la tecnologia e che abbia chiari vantaggi e svantaggi di tutti gli scenari possibili. Sarebbe opportuno favorire le nuove compagnie che vorranno creare delle flotte di veicoli e fare un deployment per utilizzarlo in prima battuta nelle zone periferiche e successivamente nelle zone centrali dei centri urbani maggiori, incentivando chi vuole spostare la mobilità automatica verso l'esterno della città piuttosto che chi vuole fare deployment all'interno della città dove il business è maggiore.

EO: *Attualmente l'ossatura dei trasposti su scala territoriale a livello nazionale si basa sull'infrastruttura ferroviaria. Un sistema pesante, avido di territorio e paesaggio che offre canali di movimento limitati alla giacitura rigida dei binari. La propulsione elettrica insieme alla connettività fra veicoli e infrastruttura può svincolare i servizi di mobilità da percorsi rigidi e predefiniti andando a garantire una capillarità maggiore sul territorio con benefici che possono avere ricadute positive in vari settori. In aggiunta a ciò, la guida assistita e le soluzioni autonome stanno permettendo di estendere al trasporto su gomma gli standard di sicurezza che possono garantire i sistemi vincolati. E' quindi possibile questo passaggio dai sistemi fissi, basati sull'infrastruttura rigida, a sistemi diffusi e adattivi rispetto alla domanda per esportare nelle aree rurali a bassa densità livelli di servizio e copertura pari a quelli ipotizzabili nelle aree urbane?*

AB: La tecnologia di guida automatica accorcia le distanze e per dimostrarlo di solito uso quest'esempio: per presenziare ad un meeting a Parigi partendo da Milano e volessi spostarmi in giornata, l'unica possibilità che ho è rappresentata dall'aereo o dal treno. Con l'aumento della tecnologia e l'implementazione della guida autonoma sui veicoli gli scenari cambieranno radicalmente offrendo ulteriori possibilità di spostamento, Ad oggi è impensabile mettersi alla guida del proprio veicolo tutta la notte e, il giorno dopo, affrontare un meeting a Parigi.
Una volta che la tecnologia di guida automatica sarà stata messa a punto, funzionante e ben distribuita si potrà immaginare di entrare in un veicolo, mangiare, dormire e il giorno seguente arrivare a destinazione pronto per il meeting. Tutto questo accorcia le distanze perché apre a scenari inediti, fino ad oggi irrealizzabili. Questi profondi cambiamenti porteranno con sé numerose dinamiche che andranno ad impattare su vari contesti, non soltanto sulla sicurezza e sul design urbano. L'intera industria del trasporto sarà interessata: a cominciare dal trasporto aereo a quello ferroviario, per giungere alle compagnie di assicurazione. Tutte queste dinamiche e le situazioni che si andranno ad innescare dovranno essere prese in considerazione da una regia che conosca la tecnologia a fondo per capirne i settori di impatto e riesca a darne una visione futura utile e fruibile dall'intera comunità.

EO: *Lei si è occupato a lungo di etica dell'automobile e del fatto che il veicolo automatico dovrà essere dotato di un'autonomia decisionale nelle situazioni di pericolo. In un interessante esperimento dell'ingegnere francese Matthieu Cherubini del 2013 dal titolo Ethical Autonomous Vehicles vengono ipotizzati tre scenari etici/comportamentali distinti per situazioni di pericolo dove sono coinvolte auto a guida autonoma: il primo scenario è quello dell'etica umana dove l'algoritmo divide il danno dell'incidente sulle persone coinvolte, proteggendo maggiormente le persone più deboli e più esposte; il secondo scenario è quello dell'etica protezionistica dove il veicolo tenta di proteggere se stesso e il suo guidatore ad ogni costo; e il terzo scenario prevede un' etica di profitto basata sui costi minori da affrontare da parte dell'assicurazione. Lei crede quindi che sia necessario normare a livello legislativo l'etica comportamentale delle auto del futuro prima che questa venga messa su strada e secondo quale spirito comportamentale? Come integrare le questioni etiche, e quali quadri etici integrare (quelli del produttore, quelli del progettista, quelli governativi etc..), nei dispositivi tecnologici?*

AB: Ciò di cui stiamo parlando è il primo esempio, nella storia dell'umanità, di un sistema con capacità decisionali autonome che vanno ad avere un impatto sulla vita delle persone. È una premessa importante da fare per rendersi conto che chi lavora in questo settore è un pioniere. È un problema estremamente difficile da affrontare perché sono scenari mai posti prima all'attenzione della comunità e che quindi necessitano di regole ben definite a priori. La regola più semplice che si possa definire è quella riguardante la creazione del minor danno possibile nel caso in cui il veicolo dovesse trovarsi coinvolto in un sinistro: supponiamo che il veicolo si muova in un ambito tradizionale, una strada vuota, e all'ultimo istante due utenti della strada, due motociclisti, attraversano la strada.
Il veicolo deve decidere dove impattare e i due motocilisti sembrano simili, ma uno ha il casco e l'altro no. La domanda che a questo punto si porrà il veicolo sarà: contro quale utente devo impattare?
La risposta evidente sarebbe di impattare contro il motociclista con il casco che grazie alla protezione avrà conseguenze minori e quindi più probabilità di sopravvivere all'urto. Questo però genererà dei comportamenti indesiderati causati dal timore di subire collisioni da parte di chi indosserà il casco rispetto a chi, per evitare ciò, deciderà anche trasgredendo alle regole, di non utilizzarlo. Quindi anche la regola più semplice come questa, ovvero cercare di creare meno danno possibile nasconde delle problematiche che vanno approfondite. Si stanno progettando dei veicoli che si troveranno in situazioni di pericolo e pertanto vanno programmati anche per gestire queste situazioni.
Oggi nelle scuole guida non viene insegnato come comportarsi in caso di possibile impatto o situazione di pericolo lungo le strade.
Al contrario, i veicoli a guida autonoma andranno progettati e definiti in modo chiaro e completo rispetto a tutte le situazioni di pericolo in cui si potrà trovare. Vorrei sottolineare che è difficile trovare una regola etica condivisa da tutti e per di più credo che non sia sempre possibile per un veicolo dotato di sistemi avanzati di guida autonoma percepire tutta l'informazione densa dell'ambiente e i dettagli sufficienti per prendere una decisione informata.
Tornando al discorso precedente, per poter operare una scelta tra il motociclista col casco o quello senza devo presupporre che il veicolo sia in grado di capire se una persona ha o meno il casco.
Ad oggi la tecnologia permette capacità percettive di base che consentono al veicolo di capire se c'è un ostacolo e permettono di interpretare l'andamento della strada, ma non è ancora possibile, per questi mezzi, dedurre l'età di una persona o tantomeno stabilire se questa indossa i dispositivi di sicurezza. Per adesso è impossibile percepire questi dettagli necessari a prendere una decisione informata.
Inoltre, tutti questi progetti che vengono fatti sull'etica del veicolo, si basano su una considerazione che ritengo sbagliata dal momento in cui si tratta di situazioni utopiche nelle quali è necessario decidere con quale utente o ostacolo impattare.
Penso invece che ci siano molte altre soluzioni alternative che potrebbero essere la soluzione ottimale. Ad esempio, potrei sterzare un po' ed evitare sia una persona sia l'altra. Detto questo è molto difficile percepire l'ambiente e definire quali siano le manovre possibili e quale sia quella ottimale da compiere.
Personalmente penso che una soluzione convincente sia quella che ricalca di più il modo con cui guidiamo normalmente che è caratterizzato dalla prevedibilità.
Fin tanto che il veicolo riesce ad essere prevedibile evitiamo gli incidenti. Quello che dovremmo insegnare nelle scuole guida è essere prevedibili, così da far capire agli altri utenti della strada le nostre azioni per i successivi 3-10 secondi. Se riuscissimo ad essere prevedibili è molto probabile che assisteremmo ad un calo dei sinistri stradali. C'è un concetto nascosto nella prevedibilità, ovvero che cambia in base alla cultura di guida. La prevedibilità è figlia del modo in cui le persone si comportano generalmente e per questo è difficile da definire, ma sono abbastanza sicuro che se riusciamo a sfruttarla a nostro favore avremmo un utile parametro che ci consentirà di diminuire gli incidenti su strada.

EO: *Ovviamente la prevedibilità è influenzata anche dal numero di veicoli a guida autonoma che potrebbero essere sulla strada in un determinato istante. Più veicoli autonomi saranno presenti sulle strade e più si riuscirà a prevedere il comportamento di essi. Il problema semmai sarà causato dei veicoli che non possiederanno la guida autonoma e quindi non saranno prevedibili.*

AB: È verissimo, infatti se noi riuscissimo a passare dalla sera alla mattina dalla situazione attuale a quella totalmente autonoma, avremmo già risolto gran parte dei problemi. Purtroppo, ci arriveremo gradualmente e quindi i veicoli autonomi dovranno muoversi insieme a quelli guidati manualmente con tutta l'imprevedibilità e la scorrettezza dei veicoli che sono condotti in modo manuale. È ovvio che nel futuro il veicolo dovrà essere autonomo e la guida manuale sarà proibita perché troppo pericolosa. L'attività di guida è l'azione più pericolosa che facciamo giornalmente e in futuro andrà eliminata, consentendo di divertirci al volante solamente in circuiti prestabiliti e in totale sicurezza. Oggi il veicolo è sia mezzo di trasporto, sia oggetto di divertimento, mentre questi due aspetti andrebbero divisi e il primo dovrebbe essere garantito in assoluta sicurezza.

Intervista a Giovanni Maria Flick
Giurista

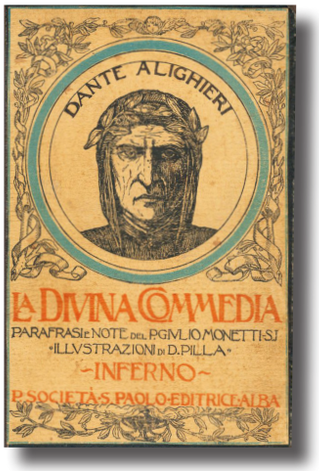
Parma, 10.12.2020

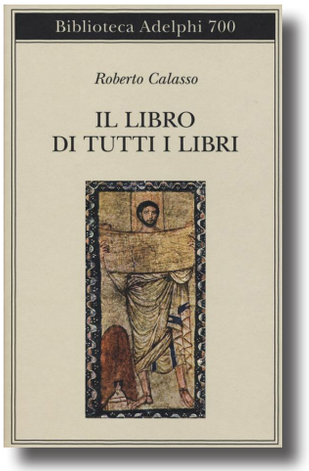
Conversazione sulla città della
Quarta Rivoluzione industriale
a cura di Andrea Fanfoni

Introduzione di Dario Costi
e Antonio D'Aloia

DC: *Siamo qui oggi con il Prof. Giovanni Maria Flick.*
È una delle interviste che abbiamo immaginato come Laboratorio di ricerca sulla Smart City per ragionare su una serie di termini e concetti relativi alla città contemporanea.
Dentro questo percorso ci siamo affidati ad esperti e studiosi che affrontano il tema della città da discipline molto diverse.
Oggi parliamo con un docente di diritto penale che ha scritto un libro per noi molto importante che è Elogio della città?
In questo libro il professor Flick parla della città come formazione sociale prevista dalla costituzione, come un luogo e uno strumento attraverso il quale l'individuo realizza la sua personalità.
Dentro questa definizione della costituzione ci sta l'importanza della città stessa e forse ragionare di diritto alla città è una questione che ha un fondamento costituzionale.
Per noi questa presa di posizione scientifica e culturale e molto importante perché il diritto costituzionale quando affronta i temi della città e una questione che interessa tutti e che tutti i cittadini devono rivendicare.
Ho chiesto al professor Antonio D'Aloia che fa parte del laboratorio di ricerca di portare un saluto e di presentare il professore.

AD: *Non è la prima volta che abbiamo l'occasione di parlare con il professor Flick dei temi contemporanei della società affrontandoli in una forma che non è mai solo giuridica. Peraltro, anche dal punto di vista del diritto, il professor Flick viene da un'esperienza davvero straordinaria perché racchiude in sé un po' tutte le proiezioni della scienza giuridica.*
Lui è stato magistrato, avvocato, professore universitario ma anche uomo delle istituzioni con importanti incarichi Istituzionali.
Voglio ricordare l'incarico come Ministro della Giustizia, come Giudice Costituzionale e come Presidente della Corte costituzionale che è l'organo di garanzia fondamentale della nostra carta costituzionale, la voce della costituzione come qualcuno ha detto. È importante sottolineare il lavoro che il professor Flick sta facendo in questi anni: un lavoro di costruzione di un lessico civile, di analisi delle dimensioni del diritto attraverso il confronto con l'attualità dei problemi e delle dinamiche di evoluzione delle nostre società.
Il libro Elogio della città? È l'ultimo, ma solo in ordine di tempo, degli scritti che parlano di città, della costituzione, di dignità, di giustizia, di patrimonio, in un viaggio attraverso le categorie fondamentali della nostra identità costituzionale e dei problemi della nostra convivenza.
Oggi parleremo di città e lo faremo attraverso questa forma nuova e interessante del dialogo interdisciplinare.
La città è un luogo di rifrazione della vitalità dei principi costituzionali. Dice il professor Flick nel suo libro che la città è una delle forme di organizzazione della socialità, una di quelle forme attraverso le quali l'articolo 2 della Costituzione pone il presupposto per la tutela dei principi inviolabili dell'uomo, non solo come singolo, ma nelle formazioni sociali dove si sviluppa la sua personalità.
La città è spazio, ma è anche uno spazio dove il tempo ha una sua storia. Lo spazio e il tempo sono le due grandi coordinate del vivere umano e quindi anche del diritto.
La città diventa luogo sia di ricostruzione di un'identità, di una memoria, di un passato e di una storia rivolta alle grandi sfide del futuro. La città è oggi il luogo di verifica delle grandi questioni che abbiamo davanti: la sostenibilità, la lotta alla diseguaglianza, la sfida del come coniugare la città intelligente con la città inclusiva, capace cioè di testimoniare e di amplificare il valore costituzionale della solidarietà. In questa ottica la città non è semplicemente un segmento del disegno delle autonomie locali, dalle città metropolitane ai piccoli





▷ Da sinistra a destra

ALIGHIERI Dante, *La divina commedia, Inferno*, Ristampa San Paolo Editrice, Alba, 1930.

CALASSO Roberto, *Il libro di tutti i libri*, Adelphi Edizioni, Milano, 2019.

comuni, ma è il luogo di verifica della tenuta dei principi costituzionali, in particolare dei principi di eguaglianza e di dignità. La città nella sua veste plurale, dalle megalopoli alle città informazionali, dovrà sempre fare i conti con le grandi traiettorie assiologiche e valoriali senza le quali rischiamo di smarrire la nostra identità.
Sono molto contento di essere coinvolto quest'oggi in questo dialogo con il professor Flick e lascio la parola al dottore Andrea Fanfoni.

AF: *Partirei con tre domande, su tre concetti, che crediamo chiave come contributo di ragionamento per la nostra ricerca sulla città. La prima domanda ci porta a fare una riflessione sulla parola tecnica.*
La tecnica nasce come un'espressione dello spirito umano e secondo l'enciclopedia Treccani è la capacità pratica di operare per raggiungere un dato fine. Pensiamo che la costruzione analitica e dialettica di una "cultura della tecnica" sia una questione centrale del pensiero contemporaneo non solo sulla città.
A ogni rivoluzione industriale il pensiero critico si è interrogato sui rischi di un possibile rapporto di subordinazione degli esseri umani agli strumenti tecnici. Prima di noi intellettuali come Walter Benjamin, artisti come Paul Klee, teologi come Romano Guardini e architetti come Mies van der Rohe si sono interrogati sui rischi dell'affermarsi della modernità.
Nella situazione odierna diventa sempre più urgente la critica immanente di quella che Arjun Appadurai ha chiamato una "sempre più capillare dipendenza del mondo in cui viviamo dalle reti digitali e dalle tecnologie mobili (oltre che delle strutture opache sulle quali poggiano quei sistemi)".
Lo sviluppo delle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione) ha accentuato, infatti, una sempre maggiore delega del controllo ai dispositivi tecnologici, realizzando meccanismi che procedono indipendentemente dalla volontà dei singoli.
Come possiamo oggi pensare una "cultura della tecnica" più ponderata, che metta al centro le persone, sviluppando le capacità e gli strumenti necessari per permettere una riappropriazione dei saperi e delle conoscenze da parte dei singoli e delle comunità?

GF: Vorrei partire da Dante: «de' remi facemmo ali al folle volo» che portò Ulisse a varcare le Colonne d'Ercole per arrivare ad una dimensione che rispondeva al famoso motto «fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e canoscenza»[1].
Questa premessa è necessaria in un momento in cui l'evoluzione del nostro modo di vivere e del nostro pensiero è orientata molto di più verso la conoscenza che non verso la virtù. Allora c'è una domanda fondamentale posta dalla definizione di tecnica che lei mi citava: la capacità di lavorare per raggiungere un fine. Ma quale fine? Quale prospettiva dobbiamo pensare di coltivare?
Credo sia utile riprendere il passato per potermi preoccupare del futuro.
Nel passato dei passati, nella Genesi, c'è una bellissima pagina in cui Roberto Calasso[2] descrive il giardino dell'Eden: «Iahvè Elohim piantò un giardino dell'Eden e vi pose l'uomo che aveva plasmato.
In questo luogo aveva fatto crescere alberi e piante e l'uomo venne introdotto per coltivarlo e custodirlo. Fra tutte le piante Iahvè Elohim ne indicò soltanto due: l'albero della vita, che stava al centro, e l'albero della conoscenza del bene e del male, di cui non si dice esattamente dove fosse. Solo all'albero della conoscenza Iahvè Elohim associò il divieto di mangiarne il frutto». [...] A chi ne mangiava i frutti, i due alberi che Iahvè Elohim aveva indicato, permettevano di assimilare due qualità di

Iahvè Elohim: la conoscenza e la durata perenne. Se l'uomo e la donna fossero andati al centro del giardino, se avessero guardato l'albero della vita e ne avessero mangiato il frutto, apparentemente nulla sarebbe cambiato. La vita sarebbe continuata esattamente come prima. ma l'uomo e la donna avrebbero avuto accesso, una volta per tutte, alla vita perenne». Mentre per quanto riguardava la qualità della vita perenne derivante dall'albero della vita Iahvè Elohim non sollevò problemi, li sollevò con chiarezza su quello della conoscenza del bene e del male: «L'attenzione si concentrò non sulla vita ma sulla conoscenza».
La donna venne attratta dal serpente che a sua volta convinse l'uomo il quale si lasciò convincere, mangiarono il frutto di quell'albero e «le conseguenze sono state istantanee e percepibili. L'uomo, disse allora Iahvè Elohim, rivolgendosi bene non si sa a chi, era diventato come uno di noi. Occorreva subito evitare che stenda la mano, prenda anche dall'albero della vita, ne mangi e viva per sempre». È in questo momento che l'uomo diventò mortale. Preferì la conoscenza all'immortalità pur senza alcun divieto ad attingere all'albero della vita perché Iahvè Elohim non avrebbe mai tollerato che l'uomo diventasse come lui. Questo discorso si salda ad un'altra presa di posizione molto poetica e molto chiara che riprende il tema della città di Pietro Citati[3]: «Nella Gerusalemme Celeste, non troviamo più l'albero della conoscenza del bene e del male, dal quale Adamo ed Eva avevano mangiato il frutto». «L'albero della conoscenza aveva diviso l'universo secondo le forme opposte del bene e del male: aveva instaurato nel mondo unitario delle origini la separazione e l'antitesi: da una parte il bene e dall'altra il male, da una parte il sacro dall'altra il profano; e poi via via il puro e l'impuro, la virtù e il peccato, il permesso e il proibito, la legge e la violazione, la vita e la morte».
Rimane soltanto alla fine nella Gerusalemme Celeste l'albero della vita. Credo che questi due punti di riferimento siano abbastanza importanti in un momento in cui stiamo attraversando una crisi che ci porta, attraverso un'evoluzione della scienza e della tecnica, ad un cambio radicale del nostro modo di vivere insieme. Il passaggio dalla società analogica alla società digitale ossia l'esaltazione della conoscenza tecnica attraverso una serie di modifiche non solo di comportamenti, ma di strutture fondamentali della società.
La società analogica è destinata ad esaurirsi, è il patrimonio di noi anziani. Certo è che il passaggio dalla società analogica alla società digitale ha travolto il principio di rappresentanza. La società digitale è caratterizzata dalla disintermediazione e dalla democrazia diretta (resta capire diretta da chi e diretta dove).
Non abbiamo ancora capito, deciso o individuato lo scopo verso cui siamo diretti.

AF: *Professore, anche la parola smart è al centro del dibattito culturale.*
Il significato del termine accoglie accezioni diverse che svariano da intelligente a vivace, ma anche acuto e rapido. In ambito urbano è stato coniato il neologismo Smart City applicato alla città. Nei modelli smart assistiamo a una serie di limiti che provengono da una riduzione della governance territoriale alla sua dimensione tecnica, dall'esternalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici e dalla divaricazione del digital divide.
Come si può declinare l'intelligenza per la città al fine di sviluppare i diritti di cittadinanza e ridurre le disuguaglianze?

GF: Apriamo il discorso sulle città digitali, per me molto interessante, anche per i pericoli che propone la società digitale. Una società nella quale, ad esempio, scompaiono le intermediazioni istituzionali a partire dalle delegittimazioni dei parlamenti sostituiti dalle piattaforme digitali e dove riscontriamo la mancanza di considerazione di tutti quegli strumenti che si sono accumulati lentamente durante la formazione delle democrazie. Questo apre una serie di problemi giuridici sul come regolare questa nuova società digitale nella quale l'orgoglio umano ha portato l'informazione, come strumento, a diventare scienza in sé. L'informatica apre la via ad una serie di problemi: la robotica, l'internet delle cose, l'apprendimento da parte della materia. Proprio in questi giorni si parla di un raggiungimento del peso delle realizzazioni umane superiore al peso delle situazioni preesistenti nel mondo. Oggi il prodotto dell'uomo supera il prodotto della natura.
Parlo con tutta questa attenzione della società digitale perché è utile ricordare che la digitalizzazione della società è una delle



◁ Citati Pietro, *L'armonia del mondo*, Adelphi Edizioni, Milano, 2015.

prime diseguaglianze non introdotte, ma scoperte ed enfatizzate dalla pandemia. La differenza sostanziale esiste tra gli anziani e i giovani, cioè il divario tra chi sta crescendo nell'ambito di una società digitale e si forma attorno ad essa e chi è rimasto agganciato alle vecchie tecniche della società analogica e si trova a dover faticare nel maneggiare gli strumenti nuovi. Questa disparità conduce ad un problema enorme di diseguaglianza aggravato dalla pandemia, che ha sostituito la relazione umana con la connessione digitale dal momento in cui abbiamo teorizzato che l'unica forma di reazione e di difesa è rappresentata dall'evitare i contatti fisici. La connessione fisica era la ragione per cui nacquero le città seppure con altre ragioni come il difendersi dalla paura.
Da questo ultimo punto di vista le città hanno tradito il loro compito nella storia. Le città nacquero per proteggerci dalla paura di ciò che accadeva all'esterno ma non ci siamo resi conto che piano piano la paura entrava all'interno della città attraverso la pandemia. Le mura esterne cadevano in disuso, quelle che dovevano difendere l'incontro degli uomini dalle avversità esterne, dal clima, dalle fiere. Oggi il vero problema è che la paura sta dentro la città. La città violenta, la città ingiusta, fino ad arrivare al paradosso del muro di Berlino che ha diviso a metà le strade, le facciate e le finestre delle case. Questo discorso è importante perché in realtà il riferimento alla pandemia e alla necessità di evitare i contatti è stata la premessa per una maggior efficacia, ritenuta tale o effettiva, della connessione digitale rispetto alla connessione umana. Questo tema, non so se perché condizionato dalla mia origine analogica, mi preoccupa fortemente.
C'è stato inoltre un passaggio dall'alternativa del dubbio all'alternativa della certezza. O sì o no. O bianco o nero. Non esiste più quella situazione di ambiguità ed incertezza che ad esempio nel campo della giustizia era una forma di salvezza.
Pensiamo ad uno dei concetti più interessanti nel diritto, parlo da penalista, cioè quello del ragionevole dubbio per la condanna o della ragionevole durata del processo, valori fondamentali contenuti nella Costituzione. Che cosa è il ragionevole? Dove comincia e finisce il ragionevole e dove comincia l'irragionevole? È chiaro che il problema è l'importanza di apprendere e di adattarsi, cioè far fronte alla nuova realtà. Abbiamo soltanto due modi estremi di affrontarla: rifiutarla o accettarla in blocco ed esaltarla. Nel campo del diritto lo abbiamo verificato sacrificando il principio della certezza del diritto attraverso la legge. Io personalmente, ad esempio, ero partito da una ricerca di sicurezze attraverso il diritto come matrice della certezza; sono arrivato a capire che la legge non ha niente di certo, anzi ho scoperto che la vera maturità è quella che si allontana dai dogmi e accetta l'idea del dubbio costruttivo. Allora credo che la terza via tra l'accettare o il rifiutare sia rappresentata dal cercare di adattarsi. La vera forza non è caratteristica delle razze più brillanti e capaci, ma lo è delle razze più adattabili alla realtà. La figura del futuro è la figura del meticciato.
Faccio un'altra considerazione che mi sembra importante. Abbiamo vissuto tutte le sere sui teleschermi, attraverso le liti dei virologi e dei medici, uno scambio di posizioni che hanno fatto sì che non capissimo più niente. La scienza, che doveva presentare alla politica le premesse per le decisioni, ha messo in piazza le proprie rivalità. Si è detto che la scienza descrive, esamina, approfondisce ciò che c'è. La politica descrive, esamina e cerca di mettere in funzione le scelte attraverso cui costruire una realtà che può essere diversa. La scienza è conoscenza, la politica è decisione. Pensate alla confusione che nell'inverno scorso abbiamo vissuto a questo proposito quando non si capiva più se le decisioni le prendeva la politica oppure se la scienza poneva le premesse e le scelte per arrivare a quelle decisioni. Da questo è emerso il pericolo che la tecnica, peggio ancora che la scienza, prenda il sopravvento.

AF: *Come contrappunto dialettico e contrappeso culturale al concetto spesso semplificato e banalizzato di smart stiamo ragionando sull'idea di Wise City. Quale approccio alternativo alla tecnologa può sviluppare una città che non sia solo veloce, rapida e connessa ma anche saggia, più equa e inclusiva?*

GF: Qual è il percorso che si immagina per le città?
La città come ho già accennato nasce dalla paura e dalla violenza.
Riprendendo la Bibbia, la prima città, Enoch, chiamata così come il figlio di Caino, era l'emblema della violenza.
La seconda città è Babele, centro della presunzione, che finisce con un castigo e con la disseminazione per il mondo del popolo, rappresentando un vantaggio per lo sviluppo successivo delle idee e del pluralismo.
La terza città è Sodoma, che finisce malissimo, ed è l'emblema dello sfruttamento dello straniero, dell'ospite, del diverso; allora per la sodomia, oggi per la raccolta dei pomodori, ma il concetto rimane invariato.
La quarta è la città del profitto con i grandi porti affacciati sul Mediterraneo di Tiro e Sidone ad esempio.
La quinta città, quella di cui parla Pietro Citati, è la Gerusalemme, che al tempo stesso unisce nella sua ambiguità la caratteristica di essere la Sponsa Dei da un lato e dall'altro la grande meretrice. Gerusalemme è inoltre la città nella quale, quando diventa la città celeste, scompare il

problema della conoscenza del bene e del male. In questo percorso io credo che la città abbia tradito in un modo fondamentale l'uomo: nata per combattere la paura ne è diventata la sede elettiva.
La città è come una impresa, che produce servizi, che produce fogne ma anche istituti di cultura e produce ospedali a volte dimenticando quelli di campagna. Dopo la mia esperienza alla Corte costituzionale, per circa un anno sono stato chiamato a dare una mano per evitare il crollo del San Raffaele. Questa grande struttura medico-scientifica di Milano era nata con molti mezzi e anche molti sprechi. La sensazione che ho avuto lavorando a quel problema è stata quella di una sanità che era confinata soprattutto nei grandi complessi urbani, dimenticando la sanità di campagna, la sanità della quotidianità, la sanità delle cure a domicilio. Problema che si è presentato molto più drammaticamente, che abbiamo sperimentato in questo periodo durante la pandemia. Se ci guardiamo indietro la storia ci dà le lezioni di cui abbiamo bisogno.
Il sogno della Smart City, che attraverso le soluzioni tecnologiche trova il benessere e trova la felicità temo sia una delusione. Anche perché una Smart City che si ferma a questo è una Smart City nella quale i problemi della città giusta, i problemi della coesione, i problemi della convivenza, i problemi della compartecipazione trovano soluzione fino ad un certo punto. Allora se dovessi dare un sottotitolo giornalistico direi che la Smart City è la città dell'illusione.
La tecnica è necessaria per arrivare a realizzare condizioni di vivibilità e per la mobilità urbana. Pensiamo a quanto è capitato due anni fa quando la Liguria intera è andata in crisi profondissima per il crollo del Ponte Morandi capendo il significato di separazione della città. Non credo ci si possa fidare solo della città smart.
C'è poi la tappa della città saggia: la Wise City, cioè una città che realizza l'equilibrio. Attenzione però perché c'è un pericolo molto grande: la città dell'equilibrio, che richiede delle regole per garantirlo, potrebbe finire soltanto per diventare la città delle istituzioni, della burocrazia, del rapporto tra le autonomie locali e il potere centrale. Anche qui abbiamo una lezione formidabile dalla pandemia.
Il rapporto tra Stato e Regioni e il caos che si è creato nello scontro tra dimensione centrale e dimensioni locali ha avuto come prezzo una grande confusione nella regolamentazione causando un rapporto conflittivo nella gestione delle risorse.
Le soluzioni che ha trovato lo Stato sono state inconcludenti, come ad esempio quelle sul discorso della riforma costituzionale del 2001 del nostro paese; con essa, in materia di sanità, è stato detto che allo Stato spettano i principi generali e alle Regioni spettano le applicazioni.
In questi giorni ci stiamo rendendo conto di quanto effettivamente questo sia un problema. La riforma è stata frettolosa e non ha guardato alla Costituzione in sé, ma faceva eco ad esigenze politiche per non dispiacere troppo alle forze in campo nella speranza che si accontentassero.
Credo che la città saggia sia ancora un'utopia e dovremmo lavorarci ancora molto per arrivarci.

AF: *In una sua recente intervista all'HuffPost del 24 aprile scorso lei parla della Costituzione come manuale di sopravvivenza che si ispira a valori solidali contro gli scossoni provocati dal Covid-19 per non abbandonare le nostre città a cinque grandi disuguaglianze che riguardano gli ebrei, i migranti, la donna, e dopo il covid-19 anche gli anziani e i detenuti. Anche Papa Francesco nella sua prima udienza pubblica dopo la riapertura parla di solidarietà. Dice: "Per uscire migliori da questa crisi bisogna farlo insieme, risvegliando la solidarietà, che indica molto di più di qualche atto sporadico di generosità e che richiede una nuova mentalità che pensi in termini di comunità". Le chiedo quindi se secondo lei è stato fatto qualcosa in questa direzione in questi mesi e quali sono le priorità attuali?*

GF: Mi ha colpito molto, in questo senso, un'affermazione di Rita Levi Montalcini, la quale è l'emblema delle differenze che la pandemia ha esasperato. Era una donna e sappiamo come dalla pandemia sia emerso un aggravamento della condizione femminile perché realizza in termini coattivi il detto Kinder, Küche, Kirche[4] (bambini, cucina, chiesa); quindi un ritorno negativo alle origini di sviluppo della donna. Era una migrante, dovette emigrare dall'Italia al Belgio per sfuggire alle persecuzioni, ed era un'ebrea, appartenente ad una "razza diversa" che la portò ad una condizione ulteriore di diversità.
In una società che costruisce a sistema la connessione anziché la relazione abbiamo altre due categorie di diseguali che appaiono notevolmente danneggiate dalla pandemia: i detenuti in carcere, condannati ad una convivenza coatta, e gli anziani, i quali se ne vanno nella solitudine non trovando neanche un posto dove riposare in pace. In questa situazione l'appello di Rita Levi Montalcini mi sembra importantissimo. Quando le conferirono il premio Nobel tenne un discorso memorabile in cui si interrogava del perché dell'esistenza di solo una Carta dei Diritti e non di una "Carta dei Doveri".
Vi cito un altro esempio che mi sembra abbastanza pertinente nel campo della pandemia che stiamo attraversando, cioè il diritto a rifiutare il farmaco. Quando è stata scritta la nostra Costituzione era fresco il ricordo dei processi ai medici nazisti e dei loro ignobili esperimenti ed era vitale affermare la capacità di autodeterminazione nel rifiutare il farmaco.
Successivamente si è cominciato a capire, e la Costituzione lo riafferma, che la salute è un diritto fondamentale per il



▷ Flick Giovanni Maria, Elogio alla città? *Dal luogo delle paure alla comunità della gioia*, Paoline Editoriale, Roma, 2019.

singolo, ma che è anche interesse della collettività. Quindi il diritto si coniuga con il dovere. Pensiamo ai temi della vaccinazione, ai no vax, e alle polemiche che accompagnano questo tipo di evoluzione. La radicalizzazione tra la posizione per il sì e la posizione per il no, tra l'obbligo e il rifiuto, è sintomatica dei problemi ai quali stiamo andando incontro in una società nella quale ormai solo il sì e il no sono accettati senza valutare posizioni intermedie. Concludo con un riferimento preoccupato al confinamento. Questo rifiuto del contatto con l'altro, se non attraverso la connessione digitale, finisce per risolvere l'uomo in un isolamento preoccupante nel quale si perde la capacità di contatto con i suoi simili. Il contatto è limitato per la modalità in cui si svolge e per i contenuti che contiene. Ad esempio, trasmettere una poesia per via digitale è molto difficile. È molto più facile esprimere un logaritmo. Credo che tutto quanto detto sia importante per fare i conti non solo con la pandemia ma con la società che ci attende dopo la pandemia.

AF: *Lei nel suo libro Elogio della Città? parla di una esigenza di una maggior cultura urbana, cioè superare l'approccio meramente urbanistico mediante un disegno organico di interventi di recupero. La città muore se non è saggia e inclusiva e se dimentica la memoria del proprio passato.*
Lei ha detto che stiamo perdendo le nostre città. Siamo ancora in tempo perché ciò non accada?

GF: C'è un terzo tipo di città che è importantissima il cui anello di saldatura è la riconciliazione tra l'uomo e l'ambiente. Da un lato tra l'uomo e la natura e dall'altro lato il riconoscimento del principio fondamentale della solidarietà. Ricordate che non ci può essere eguaglianza senza solidarietà e la solidarietà è, citando la Costituzione, ciò che consente di raggiungere un equilibrio di pari dignità sociale attraverso la rimozione degli ostacoli che si traducono in sopraffazione o in discriminazione.
Sono ammirato dallo sforzo con cui Papa Francesco ha riproposto il Cantico delle creature ricordandoci dei valori che avevamo dimenticato sull'importanza della natura. Abbiamo celebrato l'Esposizione Universale del 2015 prendendo come emblema, non un albero millenario di cui siamo ricchi in Italia, ma un albero di nichel, di acciaio e di led. Avrei preferito che a rappresentare l'Expo fosse stato un ulivo millenario della Puglia.
La terza ipotesi è quindi la Green City, che con qualche piccola esperienza abbiamo tentato di fare. Il verde urbano non è solo la casa albero o il condominio con gli alberi dentro ad ogni balcone. Il verde urbano sono i giardini reali, poi diventati patrimonio di tutti come parchi ecologici.
Un inizio di ripensamento sul godimento dello spazio.
C'è una grande missione per gli architetti che è quella di graduare una capacità di distinzione tra lo spazio pubblico e lo spazio privato, tra il godimento dello spazio di tutti e lo spazio in cui ciascuno si ritira.
È interessantissimo proprio il discorso della valorizzazione del verde urbano.

AF: *Sempre leggendo il suo libro Elogio della città? si sente la necessità di ritrovare una concezione etica della città, nella quale la città è considerata in quanto "bene comune". Quali sono secondo lei i concetti sui quali cominciare a riflettere per sviluppare il rapporto tra etica e città? In che modo l'architettura può favorire "il governo partecipato dei beni comuni"?*

GF: Oltre alla città come bene comune parlerei anche di foresta come bene comune. Le comunità montane che avevano diritto di macchiatico, di legnatico, di utilizzazione comune, al di là di quella che era l'etichetta formale di patrimonio pubblico o privato, anticipavano il discorso di bene comune, cioè quei beni dei quali la fruizione deve essere assicurata a tutti al di là di quella che è la proprietà e al di là di quelli che sono gli schemi civilistici nati nel secolo della proprietà. Nella dichiarazione dei diritti dell'uomo "Liberté, Égalité, Fraternité" la fraternità viene persa per strada e diventa proprietà. Dal secolo della proprietà siamo passati al secolo dell'informazione senza tener conto di quell'anello che è la solidarietà e che era fondamentale per continuare a convivere insieme. Questa è la mia idea del rapporto tra città e foresta e l'idea che ho del futuro che ci aspetta se non sarete voi capaci di affrontare il problema meglio di quanto lo abbiamo affrontato noi.

AF: *Il sociologo Evgeny Morozov considera che la narrazione dei modelli smart porti*

a una semplificazione dei problemi urbani riducendoli alla loro dimensione tecnica. Tale processo sarebbe necessario per le imprese private della tecnologia per poter presentare i loro servizi come risposta indispensabile. Cosa pensa lei del rapporto tra tecnologie dell'informazione e della comunicazione e città? I modelli di pianificazione urbana basati sullo sviluppo tecnologico possono essere un modello per il futuro delle nostre città?

GF: Uno dei drammi che stiamo vivendo con la globalizzazione, con l'efficientismo e con la digitalizzazione è il fatto che viviamo prevalentemente nel presente. Abbiamo abolito con la virtualità del rapporto digitale il problema del passato e il problema del futuro. Il diritto alla memoria del passato e il diritto alla speranza del futuro sono le condizioni che stiamo perdendo in una prospettiva di presentismo nella quale l'elemento dominante è il profitto e nella quale abbiamo l'illusione di non essere diventati quelle macchine necessarie per far funzionare il sistema dei Big Data dove noi formiamo, più o meno consapevolmente, i fattori che qualcun altro manipola per poi restituirceli a pagamento sotto forma di predizioni.

AF: *Il contesto urbano italiano, e più nello specifico quello emiliano è rappresentato in prevalenza da un tessuto di piccole e medie città collegate in maniera capillare nell'ambito di un paesaggio di prevalente campagna. Ciascuna di queste città ha una profonda identità storica, culturale, paesaggistica ed enogastronomica. Proprio da questi aspetti legati alla geografia, al clima e alla cultura si spiega, parafrasando il pensiero dello storico d'architettura Joseph Rykwert, il modo in cui abitiamo le nostre città, che non è altro che l'esito di sedimentazioni millenarie che in ogni contesto hanno trovato una propria declinazione. Ogni forma urbana ha infatti una propria unicità, un proprio carattere, una ragione costitutiva specifica che trova in alcuni edifici precisi e in alcune strutture speciali i luoghi riconosciuti dalla propria comunità. Oggi, di fronte a luoghi interrotti, incompleti e per molti versi sbagliati i centri urbani sono da ripensare partendo dal rilancio di una idea di città, per una messa in valore delle identità e di una immagine urbana unitaria utile alla valorizzazione di questi contesti. Quale modello di città, pensata come comunità, è quindi necessario immaginare per un rilancio delle eccellenze e per la promozione territoriale?*

GF: Vorrei tornare sul rapporto tra la città e la foresta, per rispondere.
La foresta è l'emblema tipico dell'ambiente. L'ambiente è formato dalla biodiversità e dall'unità nella diversità perché il bosco è unico ma dentro il bosco c'è una varietà di vita che sorprende. Il bosco è il ritorno alla natura e occorre trovare un equilibrio tra l'eccesso di cura, quello che chiamo l'ambientalismo talebano dove non si tocca niente, e la distruzione incontrollata.
Il bosco va coltivato. Mi viene sempre in mente il bellissimo esordio di Dino Buzzati nel "Segreto del Bosco Vecchio".
Buzzati dice che Antonio Morro possedeva tantissima terra, ma quando morì si scoprì che c'era una parte di terra in cui vi erano gli alberi che non si tagliavano, che continuavano a vivere e che venivano accuditi. L'erede, il colonnello Procolo, quando arrivò disse che si doveva tagliare tutto, per poi capire, attraverso un dialogo con gli alberi e con il vento, che gli sarebbe convenuto di più usare ragionevolmente il bosco.
Ho scritto un libro che si chiama Elogio della foresta. Dalla selva oscura alla tutela costituzionale (dopo l'elogio della città col punto interrogativo) proprio in questa prospettiva. Di fronte alle città deliranti l'alternativa della natura sta ricominciando ad avere una grande capacità di richiamo e credo che la tendenza centripeta verso la città adesso cominci ad invertirsi.
È stato affermato che entro il 2050, l'80% della popolazione vivrà in città, mentre il rimanente 20% in campagna e nelle foreste. Io non ci sarò per ragioni anagrafiche, ma se ci fossi sarei in quel 20%. Se non altro per recuperare lo spazio del contrasto all'inquinamento luminoso e sonoro che è diventato costante ed assillante per noi.
Ho scritto questo ultimo saggio proprio perché mi sembrava giusto riconoscere tra le tante cose negative che questi governi hanno fatto almeno un fatto positivo: la storia della regolamentazione della foresta passa attraverso diversi stati, il primo dei quali è la tutela del vincolo idrogeologico.
La presa di coscienza avvenne quando ci rendemmo conto che disboscare porta a perdere terreno che viene sciolto e che sparisce con la pioggia portando alle conseguenze a cui assistiamo, ai disastri



◁ Buzzati Traverso Dino, *Il segreto del bosco vecchio*, Fratelli Traverso Editori, Milano, 1935.

come alluvioni e frane. Per ogni pista da sci che prepariamo in montagna disboscando mettiamo una targhetta alle alluvioni che le faranno seguito. La Legge Serpieri del 1923, con regole molto rigide per evitare il dissesto idrogeologico, cercava di evitare questi eventi catastrofici. Troviamo poi il riconoscimento della congiunzione tra il valore dei beni che sono patrimonio artistico e culturale e i beni ambientali nella legge Bottai del 1939. Poi l'arrivo della Costituzione, nella quale l'articolo 9, che è collocato tra i principi fondamentali, dice che lo stato ha l'obbligo di tutela sia del passato, inteso come patrimonio storico e artistico della Nazione, sia del paesaggio in vista di quella che è la progettazione del futuro. Quello che la Costituzione chiama paesaggio è anche e soprattutto l'ambiente. Dopodiché il recupero di una dimensione ragionevolmente produttiva non eccessiva e le premesse per un equilibrio tra Stato e regioni nella gestione del patrimonio forestale vanno in fumo con la modifica costituzionale del 2001. Infine, la Corte costituzionale ha riconosciuto e ha sottolineato il valore del paesaggio e della foresta ed è arrivato nel 2018 un Testo Unico in materia forestale (D.Lgs. 34/2018 – TUFF) nel quale il legislatore ha cercato di contemperare la dimensione di profitto e la dimensione ambientale.
Queste due dimensioni nella città si sono perse completamente e rimangono solo nella campagna.

AF: *La ringrazio Professore per questo prezioso contributo.*

AD: *È stata una riflessione bellissima sulla città, non solo come luogo fisico, come spazio di concentrazione delle questioni, dei conflitti e dei problemi della società contemporanea, ma anche dell'idea di città come comunità che deve ritrovarsi nella definizione reale e dinamica dei principi identitari della nostra storia costituzionale.*

GF: Il luogo in cui si svolge la personalità del singolo, in una formazione sociale in cui la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili e i doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale (art. 9 della Costituzione).

AD: *Esatto! Gli aspetti che ha sollevato hanno sicuramente dato risposta vera a quei dubbi che emergevano anche dalle domande poste dal gruppo che lavora assieme al Professor Costi. Domande sul futuro della città e sulla città come microcosmo di quello che vogliamo essere nel prossimo futuro.*
Ho apprezzato molto questa discussione che avviene su un range temporale che viene continuamente rimescolato tra passato e futuro che è in fondo la dimensione del diritto e della costituzione che vivono di passato guardando alla capacità di progettare il futuro e di rispondere ai problemi che si presentano nella storia dell'umanità e della convivenza sociale.
Sul concetto di patrimonio aggiungo che il patrimonio implica la trasmissione.
La trasmissione a sua volta presuppone la conservazione, cioè l'idea di un uso delle cose che sia anche un modo di custodirle per poterle rendere sempre fruibili nel ripetersi dei presenti che il futuro ci metterà a disposizione.
Credo che questo legame tra città, bene comune, patrimonio sia veramente importante per definire questo quadro di valori.

GF: Sono io che vi ringrazio e mi auguro che avremo prima o poi l'occasione di poterci vedere e di discutere di persona su questi temi fondamentali per la nostra sopravvivenza; penso ad esempio al rischio di un mix incestuoso tra mercato e ambiente nella battaglia per la diminuzione delle emissioni di CO_2 e per evitare il cambiamento del clima.

[1] Alighieri Dante, *La divina commedia*, Inferno, XXVI.
[2] Calasso Roberto, *Il libro di tutti i libri*, Adelphi Edizioni, Milano, 2019, pp.349-350.
[3] Citati Pietro, *L'armonia del mondo*, Adelphi Edizioni, Milano, 2015.
[4] È uno slogan tedesco usato per indicare i tre valori che dovrebbe rispettare una donna retta nella società occidentale, ovvero la famiglia, le faccende domestiche e i valori cristiani.

Intervista a Sébastien Marot
Filosofo

Parigi, 12.01.2021

Conversazione sulla città della
Quarta Rivoluzione industriale
a cura di Federico Diodato

Introduzione di Andrea Borsari

AB: *Buongiorno a tutti, grazie al Professor Sébastien Marot che ha accettato di essere intervistato nell'ambito della nostra ricerca sulla città intelligente. Si tratta di un progetto di supporto alla ricerca di un gruppo di 10 dottorandi che lavora sulla Smart City 4.0.*
Il Professor Marot insegna all'École di Paris-Est, in precedenza ha insegnato in molte altre università di architettura e paesaggio in Europa e negli Stati Uniti: a Ginevra, Versailles, Londra, Harvard, Philadelphia, Cornell, all'Università di Montreal e a Zurigo.
All'École di Paris-Est tiene i corsi di storia dell'ambiente e di problematiche ambientali, questi temi sono il fulcro del suo lavoro da diversi anni.
Ha scritto e pubblicato diversi libri, tra cui L'Art de la mémoire, le territoire et l'architecture nel 2010, ha curato la raccolta di saggi di Andre Corboz, Le territoire comme palimpseste negli anni 2000 e ha inoltre tradotto l'opera di John Brinckerhoff Jackson, De la nécessité des ruines et autres sujets.
Il pensiero del Professor Marot è quindi per noi particolarmente interessante per il lavoro che stiamo conducendo sulla città, ma anche sul rapporto tra la città e la campagna, argomento sul quale recentemente ha curato la mostra a Lisbona Taking the Country's Side, sul rapporto tra la dimensione urbana e la dimensione della campagna, che potremmo definire naturale, in un in un senso storico del termine.

FD: *La prima domanda riguarda la tecnica. Come possiamo oggi pensare una "cultura della tecnica" più ponderata, che metta al centro le persone, sviluppando le capacità e gli strumenti necessari per permettere una riappropriazione dei saperi e delle conoscenze da parte dei singoli e delle comunità?*

SM: È ovviamente una domanda molto ampia quella che mi state ponendo, e allo stesso tempo una domanda che mi appassiona, ma alla quale non sono affatto sicuro di poter dare una risposta precisa. D'altra parte, visto che lei la affronta introducendo un certo numero di riferimenti, vorrei semplicemente ricordargliene altri. Vale a dire, pensatori, storici, antropologi, che hanno dato, secondo me, contributi essenziali su questo tema, e che alimentano il lavoro che ho cercato di fare di storia ambientale a beneficio di progettisti, architetti, paesaggisti.
Non farò una lista molto lunga.
Tra gli autori che penso dovrebbero essere riletti con attenzione c'è André Leroi-Gourhan, che ha fatto una storia tecnica dell'umanità e dell'ambiente che va molto indietro nel tempo. All'inizio era uno studioso di preistoria, ma fu soprattutto uno straordinario storico delle tecniche e di ciò che Alfred Lotka chiamò più tardi organi esosomatici.
Questa è una distinzione fondamentale, che mi sembra faccia riflettere oggi sulla proposta di quel biologo ed economista che è stato Lotka:
In primo luogo abbiamo gli organi endosomatici che sono l'oggetto dello sviluppo tecnico, come diceva Marcel Mauss ci sono tecniche del corpo che consistono nel padroneggiare i gesti.
Si potrebbe dire che la danza sia una formidabile tecnica corporea, ma tutte le professioni implicano una sorta di "danza".
La storia delle tecniche è la storia dello sviluppo di organi del corpo esosomatici, che chiamiamo strumenti, organi che possono assumere la forma di un milieu.
In questo senso, altri rilevanti riferimenti che mi vengono in mente, al quale dobbiamo attingere, e che molti architetti ben conoscono, sono quei pensatori che hanno collegato la storia degli ambienti alla storia dello sviluppo delle tecniche.



▷ Da sinistra a destra

MUMFORD Lewis, *Technics and civilization*, Harcourt Brace and Company, New York, 1934.

GIEDION Sigfried, *Mechanization Takes Command: a contribution to anonymous history*, Oxford University Press, New York, 1948.

LEROI-GOURHAN André, *Tecnica e linguaggio*, Einaudi, Milano, 1977.

LEROI-GOURHAN André, *La memoria e i ritimi*, Einaudi, Milano, 1977.

LOTKA Alfred, *Elements of mathematical biology*, 1957.

Tra questi, c'è ovviamente Lewis Mumford, che nei suoi due brillanti libri "Technics and civilization" e "The Culture of city", apparsi negli anni '30, si pone con forza questo problema. Vorrei aggiungere a Mumford, Sigfried Giedion che qualche anno dopo, nel suo famoso testo "Mechanisation takes command", esamina l'importanza, o meglio l'invasione, che lo sviluppo tecnico ha assunto nella formazione degli ambienti che ci circondano.
A questi riferimenti vorrei aggiungerne un altro, molto noto negli ambienti accademici italiani: Gilbert Simondon, filosofo, si inserisce in una lunga serie di riflessioni su queste questioni, che hanno le loro radici in André Leroi-Gourhan, ma che si sviluppano già a partire dall'Encyclopedie française e che culminano negli anni '50 del '900 in una riflessione estremamente potente e originale, che Simondon intitola "Du mode d'existence des objets techniques".
In questo testo, e in molti altri in cui egli continuerà la riflessione su questi temi, gli oggetti tecnici vengono distinti in tre livelli:
Il primo è rappresentato dagli individui tecnici cioè quelli che Leroi-Gourhan e Lotka hanno chiamato organi esosomatici; sono gli oggetti con cui lavoriamo comunemente, un computer, una casa, un edificio, un'automobile.
Ci sono altri due livelli che sono importanti da distinguere: gli elementi tecnici e gli organi tecnici.
I primi sono oggetti tecnici che entrano nella composizione degli individui tecnici che sono necessari alla loro costituzione e che noi conosciamo sempre peggio, ossessionati dagli individui tecnici.
I secondi sono gli organi tecnici. Per esempio la macchina a vapore, non è un individuo tecnico, è un elemento tecnico che fa parte della composizione di una locomotiva, un pozzo di miniera, ecc.
Infine, gli individui tecnici non esistono mai indipendentemente da insiemi tecnici di cui fanno parte.
Una delle affascinanti tesi di Simondon è sostenere che gli oggetti tecnici formano un regno particolare e distante nei modi di funzionamento da quelli del regno minerale, vegetale o animale, o almeno di quello vegetale e animale. In questi regni, gli individui tecnici, secondo modalità diverse, danno vita a una nuova generazione di individui. Nel mondo degli oggetti tecnici, secondo lui, un insieme tecnico in un dato momento genera un nuovo elemento tecnico, che darà luogo a una trasformazione, o a una generazione di nuovi individui tecnici: si tratta di una diversa modalità di generazione.
Questo rende il mondo della tecnologia abbastanza complesso da comprendere.
Secondo Simondon, esiste una "legge di rilassamento": per esempio un insieme tecnico corrispondente alla società agraria tipica del XVIII secolo.
Questo tipo di insieme, molto ben descritto dall'Encyclopedie di Diderot e Alembert, consente la nascita di un nuovo elemento, che per esempio è la macchina a vapore.
La macchina a vapore, inserita in individui tecnici che potevano già esistere, mulini, pozzi, carri, ecc. modifica questi individui che formano così un nuovo insieme, l'insieme termodinamico.
Un secolo dopo, l'insieme termodinamico genera un nuovo elemento, il motore elettrico, che modificherà gli individui tecnici e quindi darà vita a un insieme elettrotecnico.
Più tardi, questo insieme si sovrapporrà all'insieme termotecnico, che un secolo dopo darà vita ai magneti elettronici, che a loro volta produrranno nuovi insiemi tecnici. La questione oggi intorno alla Smart City ha a che fare con la costituzione o il rifiuto di un nuovo insieme.

FD: *Riguardo a questo termine smart, è un termine che oggi è al centro del dibattito culturale.*

Il significato del termine accoglie accezioni diverse che svariano da intelligente a vivace, acuto e rapido. In ambito urbano è stato coniato il neologismo Smart City applicato alla città.
Nei modelli smart assistiamo a una serie di limiti che provengono da una riduzione della governance territoriale alla sua dimensione tecnica, dall'esternalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici e dalla divaricazione del digital divide.
Come si può declinare l'intelligenza per la città al fine di sviluppare i diritti di cittadinanza e ridurre le disuguaglianze?
Come contrappunto dialettico e contrappeso culturale al concetto spesso semplificato e banalizzato di smart stiamo ragionando sull'idea di Wise City.
Quale approccio alternativo alla tecnologa può sviluppare una città che non sia solo veloce, rapida e connessa ma anche saggia, più equa e inclusiva?

SM: Non ho una risposta a questa domanda. Per quel che vedo darò una risposta un po' paradossale.
Ciò che chiamiamo smart è lo sviluppo e la colonizzazione dei nostri "milieux" da parte di una serie di tecnologie di comunicazione e trasmissione.
Quando dico una risposta paradossale, significa che si tratta di collegare la distinzione che lei sottolinea tra smart e wise: smart significa, come ben sapete, furbo, intelligente, veloce. Fondamentalmente evoca soluzioni tecniche che sono, come si dice in inglese, non abbiamo il termine in francese, "scalable". Cioè, funzionano molto bene in qualsiasi situazione. Si tratta di routine, ricette intelligenti, routine tecniche che hanno una certa efficacia in quasi tutte le situazioni, quindi sono spesso fuori strada. La parola wise, o wisdom, significa una forma di intelligenza che si riferisce anche alla prudenza, all'equilibrio, al bilanciamento delle cose.
Wise è sempre una considerazione piuttosto fine e attenta, si riferisce all'ambito dell'attenzione, della situazione che dobbiamo affrontare. C'è qualcosa di molto casuistico nella saggezza.
Quello che mi preoccupa, come preoccupa molti altri e non si può nascondersi dietro la propria preoccupazione, è il pericolo che si precipiti verso soluzioni scalable, che possiamo comprare, e che, con un adattamento abbastanza rapido, possono funzionare insieme. E quindi di dimenticare, aldilà l'efficacia degli strumenti che ne permettono il funzionamento, la ragione stessa dei milieux che in grazie a questi mezzi vengono trasformati.

FD: *Il precursore della cibernetica, il matematico Norbert Wiener, già nel 1948 metteva in guardia riguardo alla potenza dello sviluppo tecnologico:*
Se la tecnologia esaudisse i nostri desideri alla lettera, domandandole di procurarci dei vantaggi, siamo sicuri di chiedere ciò che vogliamo veramente e non ciò che crediamo volere? Riferito ai modelli di pianificazione smart, non le sembra che ci sia il rischio che l'impatto reale sul territorio sia diverso di ciò che ci auguriamo?

SM: Sì, per le stesse ragioni che abbiamo appena discusso, lo smart è una logica dell'offerta.
È una logica dell'offerta per un certo numero di risorse tecnologiche efficaci che dovremmo scegliere o di cui non potremmo fare a meno, perché gli altri non ne fanno a meno. È la corsa all'acquisizione le tecnologie del momento. C'è una corsa, una competizione e le tecnologie smart sono armi. Ovviamente c'è un rischio nel focalizzare il dibattito solo sulle tecnologie o sui mezzi di acquisizione delle tecnologie più avanzate sul mercato, piuttosto che porre la questione di quali Mondi dovremmo costruire con esse, utilizzo il termine Mondi, al plurale.



Si tratta di un problema davvero notevole che Simondon ha evocato fortemente nella sua opera, anche se era un amante degli oggetti tecnici, che conosceva molto bene. Nelle sue lezioni di filosofia, quando era un insegnante di liceo, faceva costruire ai suoi studenti filosofi televisori e radio, perché diceva che era molto importante per gli intellettuali e i filosofi sapere di cosa stavano trattando, conoscere gli oggetti tecnici, o gli oggetti elettronici, in modo da poterne parlare. È quindi di reale importanza che gli intellettuali, i politici e la cultura assumano con attenzione gli oggetti tecnici quali oggetti di conoscenza.
Era anche cosciente del fatto che questi oggetti tecnici avevano la tendenza ad evolvere verso l'incomprensibile, e così dedicò una riflessione estremamente importante alla questione dell'accesso agli oggetti tecnici. Ha sottolineato il fatto che le tecnologie aperte sono tecnologie che permettono all'intelligenza come alle mani di penetrare nella loro costituzione interna. Ha anche detto un'altra cosa che penso sia importante: gli oggetti tecnici devono essere conosciuti e amati, ma perché questo accada devono poter essere amabili.

FD: *Sempre riguardo a ciò che ha detto all'inizio riguardo agli oggetti esosomatici, l'oggetto tecnico ha da sempre avuto il*

◁ Diderot Denis, d'Alembert, Jean-Baptiste Le Rond, *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers*, Parigi, 1751.

ruolo di mediatore tra la natura e l'essere umano, tuttavia diversi pensatori e storici della tecnica hanno sottolineato come negli ultimi decenni sia stato un cambiamento di tale rapporto e che il milieu tecnico si sia imposto sul milieu naturale. Nel libro Le Système technicien del 1977, Jacques Ellul ritiene che il milieu tecnico agisca direttamente sull'uomo chiedendogli adattamenti paragonabili a quelli che l'ambiente naturale aveva originariamente richiesto. In questo contesto che potremmo definire di determinismo tecnico, qual è secondo lei il nostro grado di "libertà"?

SM: Posso solo sottolineare l'importanza di porre questa domanda. Come comunità, o come società, e come individui, non siamo sempre liberi di usare tecnologie che non padroneggiamo o comprendiamo, o di cui non comprendiamo pienamente le questioni che mettono in gioco. Ma nelle nostre società, riconoscere e convivere con questa ignoranza tecnica è una necessità senza la quale non si vive.
Come comunità, ma anche come individui, mi sembra che si debba fare uno sforzo notevole per rendere leggibili i processi che regolano i mondi in cui viviamo evitando di diventare degli analfabeti. Questo implica che noi stessi ci sforziamo di acquisire una certa cultura delle tecnologie che ci circondano, ma implica anche che controlliamo collettivamente queste stesse tecnologie affinché esse non diventino illeggibili nel loro funzionamento e per gli scopi a cui possono servire. Questo è stato l'oggetto di una riflessione estremamente importante, che mi sembra sia stata ignorata anche nell'ambiente architettonico da cui proveniva, di un giovane architetto degli anni '70, che si chiama Colin Moorcroft, che aveva 25 anni all'epoca e che descrive quella che secondo lui sarebbe dovuta essere una tecnologia post-industriale.
Per tecnologia post-industriale intendeva una tecnologia che viene utilizzata per costruire mondi resilienti, evidenziando tre qualità essenziali, caratteristiche o virtù che dovrebbero essere presenti in una tecnologia o sistema tecnico post-industriale.
Il primo principio è il principio di cooperazione, cioè un sistema tecnico post-industriale in cui ogni elemento svolge diverse funzioni e ogni funzione è svolta da ogni elemento.
È entusiasmante, dopo cinquant'anni di dominio del funzionalismo, ecco qualcuno che propone un alter-funzionalismo in contrasto con il funzionalismo storico, il cui modello era la macchina nella quale ogni elemento svolgeva una sola funzione ma superbamente, in modo ultra-efficiente, sostituisce a questo un modello in cui, al contrario, ogni elemento compie diverse funzioni e ogni funzione è compiuta da diversi elementi, legando il modello all'ecosistema e non più alla macchina, e di cui la resilienza, più che l'efficienza, è virtù fondamentale.
Il secondo principio che vede in questi sistemi post-industriali è quello che chiama integrato. Per "integrato" egli intendeva un sistema circolare, cioè in cui le esternalità sono reintegrate come input, un sistema che non crea una catena di esternalità negative o positive. È questa l'idea di riciclaggio, o più esattamente di riutilizzo, o di riparazione.
L'ultimo principio è la flessibilità dei sistemi tecnici che possono essere riparati dai loro utenti. Il concetto di "riparabile dall'utente" è più o meno lo stesso dell'idea di tecnologia intermedia, o tecnologia alternativa, o tecnologia radicale, che negli anni '70 è stata così fertile.

FD: *Riguardo la tecnologia intermedia, una concezione della tecnologia dal volto umano, che mette al centro sia le esigenze e i limiti umani, sia l'uso appropriato della tecnologia.*
Nella recente mostra da lei curata alla Triennale d'architettura di Lisbona, Taking the Country's Side, lei si riferisce a una forma particolare di intermediate technology: la permacultura.
Secondo lei quali sono gli insegnamenti della permacultura che possiamo applicare alla pianificazione territoriale?

SM: Sì, la permacultura, in un certo senso, è l'attuazione quasi letterale dei tre principi di Colin Moorcraft che ho appena enunciato, applicati all'amministrazione, la gestione ragionata dei luoghi di produzione alimentare locale.
La permacultura é un sintagma che sintetizza permanent agriculture, l'agricoltura permanente, o sostenibile nel senso in cui questo termine è stato usato per molto tempo.
L'idea è quella di progettare siti, che possono essere una famiglia individuale o avere dimensione più collettiva, in cui ogni elemento soddisfa ogni funzione e ogni funzione è soddisfatta da più elementi. In questi siti gli input all'interno del sistema sono in ciclo e il tutto risulta un sistema tecnologico aperto, riparabile e direttamente amministrabile dai suoi utenti, riducendo al minimo la dipendenza dai grandi sistemi tecnici.
Questo mi sembra fondamentale perché la permacultura è all'avanguardia di tutta una serie di altri movimenti, a partire dall'agroecologia e altre proposte entusiasmanti, per esempio l'agricoltura biologica. Allo stesso tempo la permacultura è all'avanguardia della messa in discussione dei principi che hanno portato all'industrializzazione dell'agricoltura.
Nel campo dell'architettura e dell'urbanistica, che secondo me non è così avanzato nella critica dei sistemi urbanistici precedenti, credo che la permacultura sia interessante non solo per quello che fa direttamente, ma anche per

tutte le estrapolazioni che si possono fare a partire dai suoi principi. Questo era il senso della mostra Agriculture and architecture, dove abbiamo riflettuto su ciò che possiamo trarre oggi dalla permacultura. Per dirla in sintesi, prenderei la famosa triade di Vitruvio e dell'Alberti: i tre grandi principi dell'architettura, utilità, solidità e bellezza, che sono in ripensati da questi movimenti come ergonomia, e in un mondo in cui ci sarà sempre meno energia, la questione dell'ergonomia è fondamentale, intendendo per ergonomia il risparmio radicale dei materiali e dell'energia, la solidità, solidatas, viene così interpretata alla luce della questione della resilienza, e infine la bellezza diventa l'espressione di un mondo sobrio, in cui questi altri principi sono perfettamente articolati.

FD: *Vorrei porle una domanda sull'attualità francese. In Francia c'è un dibattito a proposito della 5G, poco dopo la domanda di moratoria sullo sviluppo di questa tecnologia formulata da parte dei rappresentati della sinistra e del partito ecologista, il Presidente della Repubblica francese Emmanuel Macron ha ironizzato opponendo l'innovazione dalla 5G al "modello Amish" e alla "lampada a olio". Secondo lei, l'innovazione tecnologica promessa dalla 5G può portare alla soluzione alle sfide dell'ecologia contemporanea?*

SM: Vorrei semplicemente dire, come altri hanno sottolineato, che non può essere trascurata in quanto tecnologia che può migliorare il nostro mondo e la sua leggibilità, la retro-innovazione.
Vale a dire, esaminare come potenzialmente rilevante tutta un insieme di tecniche più economiche in termini di energia e di materiali, che potrebbero acquisire grande importanza per l'attualità.
Il riferimento agli Amish è, secondo me, particolarmente maldestro, poiché c'è certamente molto da imparare dagli Amish. Non è un caso che Wendell Berry, un grande filosofo dell'evoluzione dell'agricoltura e dei mezzi di sussistenza negli Stati Uniti, abbia dedicato un intero capitolo del suo libro The unsettling of America a un modello che potrebbe rappresentare in molti aspetti tecnici la comunità Amish da lui a suo tempo difesa. L'assurdità è mettere queste due cose l'una contro l'altra in questo modo. Ma trovare qualcosa di cui ridere o pensare di poter ridicolizzare gli oppositori del 5g prendendo il modello degli Amish significa mostrarsi, a mio parere, piuttosto ignorante del contributo che gli Amish hanno dato alla cultura.

FD: *Un'ultima domanda, secondo lei possiamo opporci a uno sviluppo della società dettato dal progresso e dallo sviluppo tecnologico? Oppure lo sviluppo tecnologico è imprescindibile per la sopravvivenza?*

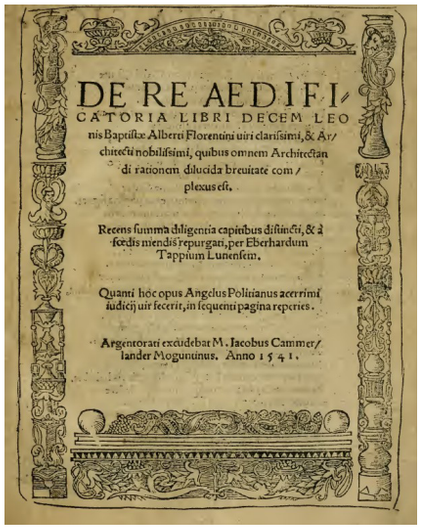
SM: Siamo "embarqués", non possiamo che constatare che siamo costretti alle fughe in avanti, in una continua competizione su questi temi. La domanda che possiamo porci è se sia possibile resistere a tutto questo, ma possiamo anche dubitare che questa corsa a capofitto continui ancora per molto tempo. Con tutti i dubbi che possiamo avere su questo argomento, ci sono ovviamente due questioni fondamentali riguardanti l'energia e i materiali. Fino a prova contraria, tutte queste tecnologie, anche quando pretendono di risparmiarli, sono straordinariamente energivore nella loro progettazione, nel loro funzionamento e nei materiali che usano, molti dei quali sono risorse fossili, proprio come l'energia che vorremmo risparmiare. Di conseguenza, anche quelli che sono più entusiasti dello sviluppo tecnologico non possono più permettersi di ignorare la necessità di pensare a ciò che possiamo chiamare la sobrietà dell'energia e dei materiali.
Non c'è salvezza grazie alla tecnologia, a meno che non si produca una catastrofe grazie alla quale la tecnologia si liberi dalla necessità di trovare, in un raggio ragionevole intorno al nostro pianeta, queste risorse energetiche e materiali.

FD: *La ringrazio molto delle sue risposte, il Professor Borsari concluderà questa intervista*

AB: *Ho apprezzato molto l'approccio che il Professor Marot ci ha mostrato: non opporsi alla tecnologia ma di accettare la situazione in cui siamo tutti "embarqués", citando le parole di Pascal.*
Si, siamo tutti "embarqués" in questa situazione, ma dobbiamo stare attenti al naufragio.
Il rischio di affondare è molto alto, quali sono i mezzi che possiamo usare per evitare di affondare?
Ci sono due punti che vorrei sottolineare a questo proposito che mi hanno interessato molto.
Il primo punto riguarda l'inevitabilità, non dobbiamo essere troppo ottimisti e cercare di salvarci con la tecnica, ma allo stesso tempo dobbiamo cercare di utilizzare degli strumenti che ci permettano di evitare i danni più rilevanti e allo stesso tempo di ottimizzare l'uso della tecnica.
Utilizzare dunque ancora una volta le pratiche "bottom up", utilizzare degli strumenti che ci possono permettere di capire, riparare e riciclare, tutte indicazioni che mi sembrano sono molto utili.
Ma a questo proposito ho una riflessione: su suggerimento di Federico ho letto qualche pagina del filosofo Pierre Caye, il suo libro Durer.
Vi ho trovato parole molto precise sul problema del rapporto tra il digitale e la città, in un modo molto incisivo Pierre Caye

scrive che il digitale mette la città al suo servizio, e che ciò è inevitabile. È dunque una maniera di rilanciare la domanda alla quale avete già dato risposta, ma ho trovato molto forte la maniera in cui Caye mette in rilievo questo rischio, che più che un rischio è già una realtà.
Il secondo punto che vorrei sottolineare riguarda il divario tra quello che il filosofo e sociologo tedesco Simmel aveva indicato tra cultura soggettiva e cultura oggettiva o oggettivata, cioè l'idea che sarebbe molto bello se potessimo conoscere gli oggetti tecnici, ma ciò è possibile?
Le conoscenze che noi abbiamo, sono sufficienti per raggiungere questo obiettivo? In realtà no, c'è un divario che cresce ogni giorno di più, come possiamo fermare questa tendenza della nostra epoca, che è sempre più marcata e probabilmente inevitabile?
Vorrei chiederle qualche indicazione su questo tema, la ringrazio e la ringrazio in generale per le sue risposte e per l'approccio molto interessante che lei ci ha mostrato.

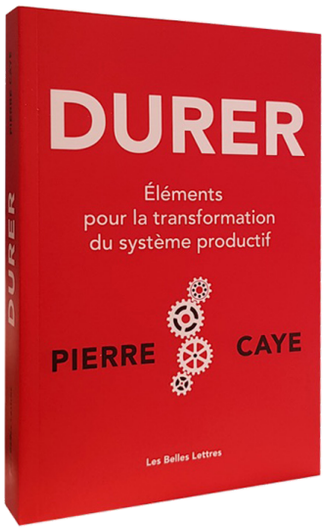
SM: Prima di tutto, sì, penso che il libro di Pierre Caye, Durer, sia un libro molto importante, molto chiaro, che ha il merito di affrontare direttamente le domande che ponete oggi riguardo alla padronanza che abbiamo dell'evoluzione della tecnica.
Ciò che trovo molto interessante nel libro di Caye, è la sua maniera sistematica di reinterpretare gli elementi fondamentali del sistema produttivo: il capitale alla luce della nozione di patrimonio, suscettibile di protezione e controllo;
la nozione di lavoro reinterpretata alla luce di quella di riparazione e di manutenzione, tanto nel campo dell'informatica, quanto in quello dell'agricoltura o dell'industria, e di considerare la rilevanza della manutenzione necessaria a rendere lo sviluppo sostenibile;
e infine la tecnica, analizzata alla luce del paradigma dell'architettura.


DE RE AEDIFI/
CATORIA LIBRI DECEM LEO
nis Baptistæ Alberti Florentini uiri clarissimi, & Ar/
chitecti nobilissimi, quibus omnem Architectan
di rationem dilucida breuitate com/
plexus est.

Recens summa diligentia capitibus distincti, & à
foedis mendis repurgati, per Eberhardum
Tappium Lunensem.

Quanti hoc opus Angelus Politianus æerrimi
iudicij uir fecerit, in sequenti pagina reperies.

Argentorati excudebat M. Iacobus Cammer/
lander Moguntinus. Anno 1541.



◁ Frontespizio di Alberti Leon Battista, *De re ædificatoria*, Nicolò di Lorenzo Editore, Parigi, 1541.

▷ Caye Pierre, *Durer: Eléments pour la transformation du système productif*, Les Belles Lettres, Parigi, 2020.

È piuttosto potente come dispositivo di riflessione: l'architettura come paradigma delle tecniche avrebbe come obiettivo di dilatare il tempo e lo spazio.
Come sono solito dire ai miei studenti alla fine del mio corso di Storia dell'ambiente, l'architetto deve dare il tempo allo spazio e lo spazio al tempo.
Far capire questo è difficile, a meno che non ci si rifletta seriamente fino a farlo diventare quasi una evidenza.
Quindi, si tratta dare allo sviluppo delle tecniche una direzione consapevole, un criterio razionale.
È possibile immagine e progettare una tecnologia che permette di dare tempo allo spazio e spazio al tempo?
Mi pare fondamentale di inserire al centro della riflessione tecnica la tradizione della riflessione architettonica dell'Alberti, che Caye ha tradotto in francese con Françoise Choay. Nell'Alberti c'è una riflessione fondamentale su cosa sia una città, o come funziona. Questo è formidabile.
Ritengo che il lavoro di Pierre Caye sia veramente un lavoro importante.
Per quanto riguarda la seconda domanda, è un po' la stessa questione che ritengo abbiamo affrontato rapidamente in precedenza, si tratta della questione dell'intelligibilità, o la leggibilità dei "milieux" e dei Mondi in cui viviamo come un criterio importante della loro durata nel senso in cui Pierre Caye usa questo termine.
Credo che si debba introdurre la leggibilità, come suggerisce Kevin Lywwwnch, nel funzionamento dei nostri Mondi, ed è per questo che spesso preferisco usare ancora la parola Mondo, piuttosto che la parola città, che è sempre un po' riduttiva.
A condizione però di utilizzare il termine Mondo al plurale. Oggi usiamo la parola Mondo unicamente al singolare, ma la fabbricazione, la gestione e il mantenimento dei Mondi al plurale mi sembra la condizione perché un Mondo al singolare si sviluppi in modo pacifico.
Il Mondo nel suo insieme è molto difficile da leggere: quando si ignora da dove viene l'acqua che scorre dal rubinetto, quando si ignora dove vanno le feci quando defechiamo nei nostri bagni, non siamo consapevoli del funzionamento dei Mondi in cui esistiamo, non hanno leggibilità.
Dobbiamo dunque fare tutti i nostri sforzi per restituire una nuova leggibilità al locale, senza dimenticare che essa partecipa a un Mondo e a uno sviluppo tecnico globale.

Glossario dei termini

Smart

[smɑːt] aggettivo di lingua inglese

Old English *smeortan* (verb), of West Germanic origin; related to German *schmerzen*; the adjective is related to the verb, the original sense (late Old English) being 'causing sharp pain'; from this arose 'keen, brisk', which led to the current senses of 'mentally sharp' and 'neat in a brisk, sharp style'.

Inglese Antico *smeortan* (verbo), di origine Germanica Occidentale; relativo al Tedesco *schmerzen*; l'aggettivo è correlato al verbo, il senso originale (Inglese Tardo Antico) è "causare dolore acuto"; da questo nacque "acuto, vivace", da cui i sensi attuali di "mentalmente acuto" e "pulito in uno stile vivace e acuto".

smart – *adjective*

1. **clean/net**
   (especially British English) (of people) looking clean and neat; well dressed in fashionable and/or formal clothes;
   (especially British English) (of clothes, etc.) clean, neat and looking new and attractive;
2. **intelligent**
   (especially North American English) intelligent; quick at learning and understanding things; showing the ability to make good business or personal decisions;
3. **computer controlled**
   (of a device) controlled by a computer, so that it appears to act in an intelligent way;
4. **fashionable**
   connected with fashionable, rich people;
5. **quick**
   (of a movement, etc.) quick and usually done with force;

Oxford Advanced Learner's Dictionaries

smart ‹*smàat*› agg., ingl. – Dei vari significati che l'aggettivo ha in inglese («**capace**», «**attivo**», «**brillante**», «**alla moda**», ecc.), in italiano è soprattutto noto e talora usato quello di «raffinato, elegante» (una ragazza, una compagnia, giovani smart).

Definizione Dizionario Treccani

smart city *loc. s.le f.* Città caratterizzata dall'integrazione tra saperi, strutture e mezzi tecnologicamente avanzati, propri della società della comunicazione e dell'informazione, finalizzati a una crescita sostenibile e al miglioramento della qualità della vita.

Definizione Vocabolario Treccani (2008)

smart city <smàat sìti> locuz. sost. ingl., usata in it. al femm. – Espressione usata correntemente per le strategie di pianificazione urbanistica correlate all'innovazione e in particolare alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie della comunicazione per migliorare la qualità della vita dei cittadini. **Il concetto di «città intelligente» parte dall'assunto dell'intelligenza distribuita, inscritta nello spazio pubblico, in una sorta di ridefinizione dell'antico *genius loci*.** Con s. c. si tende sempre più a mettere in relazione le infrastrutture materiali delle città con il capitale umano, intellettuale e sociale di chi le abita. Un capitale potenziato e messo a sistema dalle infrastrutture immateriali del web. Nella s. c. la connettività telematica è quindi considerata una fonte di crescita e di sviluppo urbano per promuovere l'idea di città inclusiva, attraverso la promozione di nuove forme di coesione sociale. Una città sostenibile per le misure ecologiche sia di controllo sia di risparmio energetico e tesa a ottimizzare le soluzioni per la mobilità e la sicurezza grazie a pratiche d'innovazione territoriale. Una s. c. è tale in via direttamente proporzionale alla qualità della partecipazione attiva dei suoi cittadini, in un contesto in cui lo spazio pubblico della città viene interpretato con particolari forme di creatività sociale, come quelle di urban experience nell'interazione tra web e territorio (ambito di progettazione culturale e di azione multimediale attraverso le reti).

Definizione Enciclopedia Treccani

smart city – *noun*

A city or town where communication and IT are used to help manage the city and its services.

Definizione Macmillan Dictionary

Hall, Robert E., *The vision of a Smart City*, in "Proceedings of the 2nd International Life Extension Technology Workshop", Parigi, Francia, 28 settembre 2000; Nam Taewoo, Pardo Theresa A., *Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology, People, and Institutions*, in "Proceedings of the 12th Annual International Conference on Digital Government Research", ACM New York, 2011 pp.282-291.	«A city that monitors and integrates conditions of all of its critical infrastructures, including roads, bridges, tunnels, rail/subways, airports, seaports communications, water, power, even major buildings, can better optimize its resources plan its preventive maintenance activities, and monitor security aspects while maximizing services to its citizens».
California Institute for Smart Communities, *Ten Steps to Becoming a Smart Community*, 2001.	«[at the Smart Cities Workshop (2009), defines a] 'smart' city as '… a city that makes conscious effort to innovatively employ ICTs in support of a more inclusive, diverse and sustainable urban environment', [a definition that is also adopted by the California Institute for Smart Communities (2001)]. An alternative approach for defining 'smart' communities' is to place placing emphasis on the importance of social and environmental capital in urban development. This implies communities whose citizens are taught to learn, adapt and innovate. It has a strong focus on social inclusion and on participation in community affairs and decision-making processes in order to reach social and environmental objectives».
Partridge, Helen, *Developing a human perspective to the digital divide in the smart city*, in "Proceedings of the Biennial Conference of Australian Library and information Association", Queensland, Australia, settembre 2004, pp.21-24.	«[at the Smart Cities Workshop (2009), defines a] 'smart' city as '… a city that makes conscious effort to innovatively employ ICTs in support of a more inclusive, diverse and sustainable urban environment', [a definition that is also adopted by the California Institute for Smart Communities (2001)]. An alternative approach for defining 'smart' communities' is to place placing emphasis on the importance of social and environmental capital in urban development. This implies communities whose citizens are taught to learn, adapt and innovate. It has a strong focus on social inclusion and on participation in community affairs and decision-making processes in order to reach social and environmental objectives».

«A city well performing in a foward-loking way in economy, people, governance, mobility, environment and living, built on the smart combination of endowments and activities of self-decisice, independent and aware citizens».

Giffinger Rudolf, Fertner Christian, Kramar Hans, Kalasek Robert, Pichler-Milanovic Nataša, Meijers Evert, *Smart Cities. Ranking of European Medium-sized Cities. Report*, Centre of Regional Science, Vienna University of Technology, 2007.

«The Smart Cities initiative aims to improve energy efficiency and to step up the deployment of renewable energy and climate change policy. This initiative will support cities and regions that take pioneering measures to progress towards a radical reduction of green-house gas emissions through the sustainable use and production of energy. It will bring the cities involved to the forefront of the development of the low-carbon economy. The initiative will be underpinned by concrete activities».

European Union, *Communication from the commision to the council, the european parlament, the european economic and social committee of the regions. A european strategic energy technology plan (set-plan) towards a low carbon future*. Brussels, 2007.

« […] They are territories with a high capacity for learning and innovation, which is built-in: (1) the creativity of their population; (2) their institutions for knowledge creation; and (3) their digital infrastructure and services for communication and knowledge management».

Komninos Nicos, *Intelligent Cities and Globalisation of Innovation Networks*, Routledge, Londra-New York, 2008.

« [A Smart City is] a city that gives inspiration, shares culture, knowledge, and life, a city that motivates its inhabitants to create and flourish in their own lives».

Rios Patrice, *Creating "the smart city"*, 2008.

«[…] a city to be smart when investments in human and social capital and traditional (transport) and modern (ICT) communication infrastructure fuel sustainable economic growth and a high quality of life, with a wise management of natural resources, through participatory governance.»

Caragliu Andrea, Del Bo Chiara, Nijkamp Peter, *Smart City in Europe*, 3rd Central European Conference in Regional Science – CERS, Faculty of Economics, Slovacchia, 2009.

«Smart City as… a city that makes conscious effort to innovatively employ ICTs in support of a more inclusive, diverse and sustainable urban environment».

UE Strategy Energy Technology Plan, 2009.

IBM, *Smarter thinking for a smarter planet*, 2010.

«Smart City è definita da IBM come l'uso di informazioni e tecnologia della comunicazione che percepisce, analizza ed integra le informazioni chiave dei sistemi base in esecuzione nelle città».

Harrison Colin, Eckman Barbara, Hamilton Rick, Hartswick Perry, Kalagnanam Jayant, Paraszczak Jurij, Williams Peter, *Foundations for Smarter Cities*, in "IBM Journal of Research and Development", 54(4), 2010.

«Smarter Cities [are urban areas that exploit operational data, such as that arising from traffic congestion, power consumption statistics, and public safety events, to optimize the operation of city services. The foundational concepts are] instrumented, interconnected, and intelligent. […] Instrumentation enables the capture and integration of live real-world data through the use of sensors, kiosks, meters, personal devices, appliances, cameras, smart phones, implanted medical devices, the web, and other similar data-acquisition systems, including social networks as networks of human sensors. [The combination of instrumented and interconnected systems effectively connects the physical world to the virtual world.] . Interconnected - Information obtained from instrumentation data is integrated throughout an end-to-end process, system, organization, industry, or value chain. In addition, such data may be interconnected across multiple processes, systems, organizations, industries, or value chains. Interconnection may also bring together information that exists in an unstructured way or en masse and not associated with a system in particular. [For example, Web 2.0 interconnectivity across social networks, search engine queries, and other such logical constructs offers meaningful information but exists across a mesh of physically distributed systems.]
Intelligent - The analysis of this interconnected information must yield new insights that drive decisions and actions that improve process outcomes or system, organization, and industry value chains. Such outcomes must fundamentally change the end-user experience or ecosystem, that is, they must demonstrate tangible value-add. The best examples will also have intelligence that is near real time, forward looking, or predictive».

Toppeta Donato, *The Smart City Vision: How Innovation and ICT Can Build Smart*, in "Livable Sustainable Cities", The Innovation Knowledge Foundation", 2010.

«Smart Cities are those that are combining ICT and Web 2.0 technology with other organizational, design and planning efforts to de-materialize and speed up bureaucratic processes and help to identify new, innovative solutions to city management complexity, in order to improve sustainability and "liveability"».

«The use of Smart Computing technologies to make the critical infrastructure components and services of a city — which include city administration, education, healthcare, public safety, real estate, transportation, and utilities — more intelligent, interconnected, and efficient».

Washburn Doug, Sindhu Usman, Balaouras Stephanie, Dines Rachel A., Hayes Nicholas M., Nelson Lauren E., *Helping CIOs Understand "Smart City" Initiatives: Defining the Smart City, Its Drivers, and the Role of the CIO*, Cambridge, Massachussets, Forrester Research Inc, 2010.

«A Smart City connects the past through the present with the future».

Vogelij Johann, *Some thoughts about smart cities*, University Press, Soest, Olanda, 2010.

«Smart City is the product of digital city combined with the Internet of Things».

Su Kehua, Li Jie, Fu Hongbo, *Smart city and the applications*, IEEE International Conference of Electroics, Communications and Control (ICECC), 2011, pp.1028-1031.

«The concept of Smart Cities seen from the perspective of technologies and components has some specific properties within the wider cyber, digital, smart, intelligent cities literatures. It focuses on the latest advancements in mobile and pervasive computing, wireless networks, middleware and agent technologies as they become embedded into the physical spaces of cities. The emphasis on smart embedded devices represents a distinctive characteristic of smart cities compared to intelligent cities, which create territorial innovation systems combining knowledge-intensive activities, institutions for cooperation and learning, and web-based applications of collective intelligence».

Schaffers Hans, Komninos Nicos, Pallot Marc, Trousse Brigitte, Nilsson Michael, Oliveira Alvaro, *Smart Cities and the Future Internet: Towards Cooperation Frameworks for Open Innovation*, in "Lecture Notes in Computer Science", The Future Internet Future Internet Assembly 2011: Achievements and Technological Promises, volume 6656, Springer, 2011.

«Smart City is a city in which it can combine technologies as diverse as water recycling, advanced energy grids and mobile communications in order to reduce environmental impact and to offer its citizens better lives».

European Commission, Setis-Eu, 2012.

«A city striving to make itself "smarter" (more efficient, sustainable, equitable and livable)».

Natural Resources Defense Council, 2012.

Agenzia per l'Italia Digitale, 2012.	«Un contesto territoriale ove l'utilizzo pianificato e sapiente delle risorse umane e naturali, opportunamente gestite e integrate mediante le numerose tecnologie ICT già disponibili, consente la creazione di un ecosistema capace di utilizzare al meglio le risorse e di fornire servizi integrati e sempre più intelligenti».
Ratti Carlo, 2012.	«Una città può dirsi intelligente se è tecnologica e interconnessa, pulita, attrattiva, rassicurante, efficiente, aperta, collaborativa, creativa, digitale e green».
Dameri Paola., Cocchia Annalisa, *Smart City and Digital City: Twenty Years of Terminology Evolution,* ITAIS – Italian Conference on Information Systems, Milano, dicembre 2013.	«A smart city is a well-defined geographical area, in which high technologies such as ICT, logistic, energy production, and so on, cooperate to create benefits for citizens in terms of well-being, inclusion and participation, environmental quality, intelligent development; it is governed by a well-defined pool of subjects, able to state the rules and policy for the city government and development».
Commissione ITRE per l'Industria, la Ricerca e l'Energia del Parlamento Europeo, 2014.	«Smart City come una città che affronta i problemi pubblici attraverso l'uso dell'ICT, sulla base di una partnership multi-stakeholder».
Dameri Paola, Giovannacci Lorenzo, *Smart city e digital city. Strategie urbane a confronto*, Franco Angeli, Milano, 2015, p.19.	«Una città possa essere smart qualora gli investimenti nel capitale umano e sociale, nelle infrastrutture di comunicazione tradizionali (trasporti) e moderne ICT) siano in grado di supportare la crescita economica e migliorare la qualità della vita, attraverso una sapiente gestione delle risorse naturali e attraverso una governance partecipativa».
Ratti Carlo, Claudel Matthew, *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il nostro futuro urbano*, Einaudi, Torino, 2017, p.18.	«Nella Smart City un ecosistema di sensori raccoglie le informazioni provenienti dallo spazio urbano, sul quale poi possono agire una serie di attuatori, modificandolo. I processi data-driven, guidati dai dati, trasformano la città in banco di prova; uno spazio misto digitale e fisico, unificato da una piattaforma informatica distribuita».

«La performance di una Smart City non dipende quindi solo dalla dotazione di infrastrutture materiali, ma anche dalla disponibilità e qualità della comunicazione e condivisione di conoscenze e infrastrutture sociali. La città intelligente, cioè, è tale se diventa un sistema, sia negli aspetti funzionali del contesto urbano, sia nella promozione di iniziative inclusive, in cui web e nuove tecnologie diventino un prolungamento del capitale umano, intellettuale e culturale dei cittadini».

Siniscalchi Silvia, *Smart city e governance del territorio. Le potenzialità degli opendata cartografici attraverso alcuni casi di studio*, Bollettino della associazione italiana di cartografia, n°160, EUT Edizioni Università di Trieste, 2017, pp. 69-79.

«[…] L'idea di una città smart è l'idea di una città interconnessa dove tutto converge, dove i corpi sono interamente connessi. Il futuro dell'umanità sulla terra è rappresentato da questa interazione elettrica che adesso passa dalla fase elettronica e poi passerà dalla fase quantica. […] Abbiamo un grande problema e dobbiamo riconoscere che l'interazione digitale ci porta all'interconnessione totale, alla città smart, ma non possiamo perdere la nostra autonomia. […] L'etica sta nel capire come armonizzare la presenza dell'individuo nel mondo, come essere utile nella città».

De Kerckhove Derrick, *Smart City o Wise Town? Conversazione sulla città della Quarta rivoluzione industriale*, videointervista a Derrick De Kerckhove, Smart City 4.0 Sustainable LAB, Parma, 2 novembre, 2020.

«La Smart City non è solamente un centro abitato che fa un uso massiccio della tecnologia senza porsi il problema di come gestirla per non creare disuguaglianze e assicurare i diritti a tutti limitando il digital divide. Per me la Smart City integra due aspetti: quello legato alla rilevante presenza delle tecnologie e quello che vede una distribuzione egualitaria e fruibile da parte di tutti di queste risorse. […] Il vantaggio si può riscontrare dal momento in cui tutti iniziano ad accedere e a utilizzare la tecnologia».

Broggi Alberto, *Smart City o Wise Town? Conversazione sulla città della Quarta rivoluzione industriale*, videointervista a Alberto Broggi, Smart City 4.0 Sustainable LAB, Parma, 23 novembre, 2020.

«A Smart City is a place where traditional networks and services are made more efficient with the use of digital and telecommunication technologies for the benefit of its inhabitants and business. A smart city goes beyond the use of information and communication technologies (ICT) for better resource use and less emissions. It means smarter urban transport networks, upgraded water supply and waste disposal facilities and more efficient ways to light and heat buildings. It also means a more interactive and responsive city administration, safer public spaces and meeting the needs of an ageing population».

Commissione Europea, 2020

Green

[gri:n] aggettivo, sostantivo, verbo di lingua inglese

Old English *grene* (adjective), *grenian* (verb), of Germanic origin; related to Dutch *groen*, German *grün*, also to grass and grow.

Inglese Antico *grene* (aggettivo), *grenian* (verbo), di origine Germanica; relativo all'Olandese *groen*, al Tedesco *grün*, anche all'erba e alla crescita.

green – *adjective*

1. **color**
   having the color of grass or the leaves of most plants and trees;
2. **covered with grass**
   covered with grass or other plants;
3. **fruit**
   not yet ready to eat;
4. **person**
   (*informal*) (of a person) young and lacking experience;
5. **politics**
   concerned with the protection of the environment; supporting the protection of the environment as a political principle;

Oxford Advanced Learner's Dictionaries

green ‹grìin› agg. e s. ingl, inv. – (propr. «verde»; pl. greens ‹grìinʃ›), usato in ital. come s. m. – Verde, ecologico, rispettoso dell'ambiente.

Definizione Dizionario Treccani

green termine inglese («verde») usato, nella sua accezione più ampia, per fare riferimento ai temi legati alla salvaguardia dell'ambiente naturale e per attribuire a un'azione, a un'attività o a uno status una connotazione che richiami i principi della sostenibilità ambientale. Un'iniziativa è g. qualora promuova i principi del rispetto dell'ecosistema o la diffusione di pratiche sostenibili.

Definizione Enciclopedia Treccani

garden city – *noun countable* – a community of homes that includes many parks and public gardens.

Macmillan Dictionary

«[…] Eco-cities, or sustainable communities, represent a goal, a direction for community development […]. The “eco-cities” theme does not stand alone but is situated in a complex array of relevant variations […] (sustainable development, community economic development, sustainable urban development, appropriate technology, sustainable communities, sustainable cities, bioregionalism, green movement, green cities/communities».

Roseland Mark, *Dimensions of the eco-city*, in “Cities”, volume 14, issue 4, Agosto 1997, pp.197-202.

«Green Cities have clean air and water and pleasant street and parks. Green cities are resilient in the face of natural disasters, and the risk of major infectious disease outbreaks in such cities is low. Green cities also encourage green behavior, such as the use of public transit, and their ecological impact is relatively small».

Kahn Matthew E., *Green cities: urban growth and the environment*, Brookings Institution Press, Washington, DC, 2006.

«Sustainable city uses technology to reduce CO2 emissions, to produce efficient energy, to improve the buildings efficiency. Its main aim is to become a Green City».

Batagan Lorena, *Smart cities and sustainability models*, Revista de Informatica Economica, 15(3), 2011, pp.80-87.

«Green City follows the Green Growth which is a new paradigm that promotes economic development while reducing greenhouse gas emissions and pollution, minimizing waste and inefficient use of natural resources and maintaining biodiversity».

OECD, *Cities and Green Growth*, Issues Paper for the 3rd Annual Meeting of the OECD Urban Roundtable Of Mayors And Ministers, OECD, Paris, 2010.

European Landscape Contractors Association (ELCA), *Green City Europe – for a better life in European cities*, ELCA Research Workshop, 2011.

«Green Cities are defined as those that are environmentally friendly.
The greening of cities requires some, or preferably all, of the following:

(1) controlling diseases and their health burden;

(2) reducing chemical and physical hazards;

(3) developing high quality urban environments for all;

(4) minimising transfers of environmental costs to areas outside the city;

(5) ensuring progress towards sustainable consumption».

Lewis Emma, *Green City Development Tool Kit*, Asian Development Bank, Manila 2015.

«The concept of "Green City" or "Green Development" is not new. Previously couched within the term "sustainable development," it seeks to integrate environmental, social, and economic considerations within development processes. A Green City or Green Development is an extension of this concept but is understood within the frame of a city's actions and how these actions contribute to a city or urban area advancing as green and sustainable. Green Development considers how to improve and manage the overall quality and health of water, air, and land in urban spaces; its correlation with hinterlands and wider systems; and the resultant benefits derived by both the environment and residents».

Pace Rocco, Churkina Galina, Rivera Manuel, *How green is a "Green City"? A review of existing indicators and approaches*, Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) Potsdam, dicembre 2016.

«A "Green City" is a city that takes responsible political and societal action in order to achieve high environmental quality, which by itself contributes to human well-being».

Dameri Paola, *Urban Tableau de Bord: measuring Smart City Performance*, in "From information to Smart Society", Springer International Publishing, 2015, pp.173-180.

«La Green City, ovvero la città verde, mira al contenimento dell'impatto ambientale e alla salvaguardia delle risorse naturali – aria, acqua, suolo, fonti energetiche – impiegando non solo le tecnologie più avanzate, ma anche la creazione di una cultura verde che promuova comportamenti virtuosi da parte dei cittadini».

«A Green City as “a city that promotes energy efficiency and renewable energy in all its activities, extensively promotes green solutions, applies land compactness with mixed land use and social mix practices in its planning systems, and anchors its local development in the principles of green growth and equity».

Brilhante Ogenis, Klaas Jannes, *Green City Concept and a Method to Measure Green City Performance over Time Applied to Fifty Cities Globally: Influence of GDP, Population Size and Energy Efficiency*, MDPI Journals, Sustainability Volume 10, (6), 2018.

«[…]C’è un terzo tipo di città che è importantissima il cui anello di saldatura è la riconciliazione tra l’uomo e l’ambiente.
Da un lato tra l’uomo e la natura e dall’altro lato il riconoscimento del principio fondamentale della solidarietà.
Ricordate che non ci può essere eguaglianza senza solidarietà e la solidarietà è, citando la Costituzione, ciò che consente di raggiungere un equilibrio di pari dignità sociale attraverso la rimozione degli ostacoli che si traducono in sopraffazione o in discriminazione.
Sono ammirato dallo sforzo con cui Papa Francesco ha riproposto il Cantico delle creature ricordandoci dei valori che avevamo dimenticato sull’importanza della natura.
Abbiamo celebrato l’Esposizione Universale del 2015 prendendo come emblema non un albero millenario di cui siamo ricchi in Italia, ma un albero di nichel, di acciaio e di led.
Avrei preferito che a rappresentare l’Expo fosse stato un ulivo millenario che abbiamo in Puglia.
La terza ipotesi è quindi la Green City, che con qualche piccola esperienza abbiamo tentato di fare. Il verde urbano non è solo la casa albero o il condominio con gli alberi dentro ad ogni balcone. Il verde urbano sono i giardini reali, poi diventati patrimonio di tutti come parchi ecologici. Un inizio di ripensamento sul godimento dello spazio.
C’è una grande missione per gli architetti che è quella di graduare una capacità di distinzione tra lo spazio pubblico e lo spazio privato, tra il godimento dello spazio di tutti e lo spazio in cui ciascuno si ritira.
È interessantissimo proprio il discorso della valorizzazione del verde urbano».

Flick Giovanni Maria, *Smart City o Wise Town? Conversazione sulla città della Quarta rivoluzione industriale*, videointervista a Giovanni Maria Flick, Smart City 4.0 Sustainable LAB, Parma, 10 dicembre, 2020.

Wise

[wʌɪz] aggettivo di lingua inglese

Old English *wis*, of Germanic origin; related to Dutch *wijs* and German *weise*.
Dall'inglese antico *wis*, di origine germanica; legato all'Olandese *wijs* (saggio) e al Tedesco *weise* (saggio).

wise – *adjective*

1. (of people) **able to make sensible decisions** and give good advice because of
   the **experience and knowledge** that you have;

2. (of actions and behavior) **sensible**; **based on good judgment**;

3. **having or showing experience**, **knowledge**, and **good judgement**:
   a. sensible or prudent;
   b. having **knowledge** in a specific subject;
   c. (wise to) *informal* Aware of, especially so as to know how to act

Oxford Advanced Learner's Dictionaries

sàggio[1] agg. [dal fr. *sage*, che è il lat. **sapius*, der. di *sapere* «avere senno»] (pl. f.-ge). Riferito a persona, che è dotato di saggezza, che ha e rivela, nel comportamento, nel giudicare e nell'operare, oculato discernimento, moderazione, equilibrio intellettuale e spirituale, e una conoscenza delle cose acquisita soprattutto con la riflessione e l'esperienza.

Definizione Dizionario Treccani

«That future thinking about cities should focus not on developing smart cities but on creating wise cities. How do we do this? There are many ways, but one possibility is to tap into the resources of local universities. In many cities, universities are the sleeping giants of place-based leadership and social innovation. However, the giant is waking up. Across the world higher education is undergoing significant change and, as part of the rethinking of the role of universities in modern society, the very nature of scholarship is being reconsidered. It is encouraging to note that a growing number of scholars in a wide range of disciplines now see active engagement with the city as a splendid way to advance knowledge and understanding, invent new theories as well as contribute to public purpose. Universities can, perhaps, assist in helping public policy makers and activists deepen understanding of public learning and radical innovation in the modern city».

Hambleton Robin, *From smart cities to wise cities*, Paper for the AAG Annual Meeting, Chicago, Illinois, 21-26, aprile 2015.

«The term “smart cities” is abused. What’s the alternative – a dumb city? Advocates are often linked to salesman at a Silicon Valley tech company. City halls have always collected information (or “big data”) and tried to glean truths from it. Just because techies can now crunch the data quicker doesn’t make it a change that should invoke evangelical tones.
The wisest cities also focus on “small data” – the incidentals that actually make our lives better».

Tuck Andrew, *The Monocle Guide to Building Better Cities*, Gestalten, Berlino, 2018.

«Anche chiamata Living Smart City, è una città che supporta la creazione di comunità autosufficienti con servizi (negozi di alimentari, parchi, caffè, impianti sportivi, centri sanitari, scuole, coworking) nelle vicinanze, raggiungibili in bicicletta, per ridurre l’inquinamento e lo stress.
Reinventando l’idea di prossimità urbana, l’obiettivo è offrire ciò di cui le comunità hanno bisogno vicino alla porta di casa per garantire una “trasformazione ecologica” delle città nell’era post-veicolo».

La Ville Du Quart d’Heure (la città del quarto d’ora), nuova proposta del sindaco di Parigi Anne Hidalgo, in carica dal 2014, mira a convertire Parigi in una città in cui nessuno impiega più di 15 minuti per andare al lavoro o portare i figli a scuola. L’obiettivo è decarbonizzare l’economia e rendere Parigi una città più sana.
Per approfondimenti si veda https://annehidalgo2020.com/thematique/ville-du-1-4h/.

Indice bibliografico

Rivoluzioni industriali e città futura

Anci, *L'Italia delle città medie*, i Comuni, Quaderni di Analisi, Centro Documentazione e Studi dei Comuni italiani ANCI-IFEL, n°4, 2013.

Anci, *Gli studi di MediAree verso una definizione comune di Città Media*, Consulta Città Medie Anci, 7 febbraio 2022.

Anci, *L'impatto del Covid-19 sulle città medie italiane*, *MediAree Next Generation City*, 2022.

Araujo Rosane, *A cidade sou eu*, Novamente Editora, Rio de Janeiro, 2011.

ASvis, *Infrastrutture verdi urbane e periurbane*, Position Paper, Gruppo di lavoro sul Goal 11, marzo 2022.

Aymonino Carlo, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Venezia, 1971.

Barbieri Giovanni, Ferrara Alessandra, *Consumo di suolo e governo del territorio: un contributo di metodo*, Rivista di Economia e Statistica del Territorio, n°3, 2011.

Atkinson Rob, *The Emerging 'Urban Agenda' and the European Spatial Development Prospective: Towards an EU Urban Policy?*, European Plannin Studies, n°9, 2001.

Batagan Lorena, *Smart cities and sustainability models*, Revista de Informatica Economica, 15(3), 2011.

Battilossi Stefano, *Le rivoluzioni industriali*, Carocci, Roma, 2002.

Bauman Zygmunt, *Voglia di comunità*, Laterza, Bari, 2007.

Bellicini Lorenzo, *130 città medie*, in "l'architetto", n°5, settembre/ottobre 2019.

Bianchi Patrizio, *4.0 La nuova rivoluzione industriale*, Il Mulino, Bologna, 2018.

Bonomi Aldo, Masiero Roberto, *Dalla smart city alla smart land*, Marsilio, Venezia, 2014.

Bramanti Mauro, Gargnani Giampaolo, *Il motore Barsanti e Matteucci*, ETS, Pisa, 1999.

Bria Francesca, Morozov Evgeny, *Ripensare la smart city*, Codice Edizioni, Torino, 2018.

Brilhante Ogenis, Klaas Jannes, *Green City Concept and a Method to Measure Green City Performance over Time Applied to Fifty Cities Globally: Influence of GDP, Population Size and Energy Efficiency*, MDPI Journals, Sustainability Volume 10, (6), 2018.

Brueckner Jan, *Lectures on Urban Economics*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2011.

Calasso Roberto, *Il libro di tutti i libri*, Adelphi Edizioni, Milano, 2019.

California Institute for Smart Communities, *Ten Steps to Becoming a Smart Community*, 2001.

Caragliu Andrea, Del Bo Chiara, Nijkamp Peter, *Smart City in Europe*, 3rd Central European Conference in Regional Science – CERS, Faculty of Economics, Slovacchia, 2009.

Caye Pierre, *Durer: Eléments pour la transformation du système productif*, Les Belles Lettres, Parigi, 2020.

Citati Pietro, *L'armonia del mondo*, Adelphi Edizioni, Milano, 2015.

Colombo Paolo, *I mestieri d'arte sulla scena del mondo (1851-2010)*, Marsilio, Venezia, 2012.

Costi Dario, *Designing the city of people 4.0*, Collana The City Project, Springer, Berlino, 2021.

Dall'Ò Giuliano, *Smart city. La rivoluzione intelligente delle città*, Il Mulino, Bologna, 2014.

Dameri Paola, Cocchia Annalisa, *Smart City and Digital City: Twenty Years of Terminology Evolution,* ITAIS – Italian Conference on Information Systems, Milano, dicembre 2013.

Dameri Paola, *Urban Tableau de Bord: measuring Smart City Performance*, in "From information to Smart Society", Springer International Publishing, 2015.

Dameri Paola, Giovannacci Lorenzo, *Smart city e digital city. Strategie urbane a confronto*, Franco Angeli, Milano, 2015.

De Kerckhove Derrick, *Brainframes*, Bosch and Keuning, Utrecht, 1991.

De Seta Cesare, *Da Babilonia alla smart city*, Rizzoli, Milano, 2017.

De Seta Cesare, *La civiltà architettonica in Italia. Dal 1945 a oggi*, Longanesi, Milano, 2017.

European Compendium of Spatial Planning Systems (ECSPS), Commissione Europea, 1998.

European Landscape Contractors Association (ELCA), *Green City Europe – for a better life in European cities*, ELCA Research Workshop, 2011.

European Union, *Communication from the commision to the council, the european parlament, the european economic and social committee of the regions. A european strategic energy technology plan (set-plan) towards a low carbon future*. Brussels, 2007.

European Union, *Strategy Energy Technology Plan*, 2009.

Fernández Manu, *Descifrar las smart cities: Qué queremos decir cuando hablamos de smart cities?* Megustaescribir, Barcellona, 2016.

Fina Stefan, *Measuring Urban Sprawl: dispersion and mixed use*, in Fregolent Laura, Tonin Stefania, *Growing Compact*, pp.48-81, Franco Angeli, Milano, 2015.

Flick Giovanni Maria, *Elogio alla città? Dal luogo delle paure alla comunità della gioia*, Paoline Editoriale, Roma, 2019.

Giedion Sigfried, *Mechanization Takes Command: a contribution to anonymous history*, Oxford University Press, New York, 1948.

Giffinger Rudolf, Fertner Christian, Kramar Hans, Kalasek Robert, Pichler-Milanovic Nataša, Meijers Evert, *Smart Cities. Ranking of European Medium-sized Cities. Report*, Centre of Regional Science, Vienna University of Technology, 2007.

Glaeser Edward, *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*, Penguin, Londra, 2011.

Glaeser Edward, *Il trionfo della città*, Bompiani, Milano 2013.

Greenfield Adam, *Against the Smart City: a paphlet*, Do projects, 2013.

Hall, Robert E., *The vision of a Smart City*, in "Proceedings of the 2nd International Life Extension Technology Workshop", Parigi, Francia, 28 settembre 2000.

Hambleton Robin, *From smart cities to wise cities*, Paper for the AAG Annual Meeting, Chicago, Illinois, 21-26 aprile 2015.

Harrison Colin, Eckman Barbara, Hamilton Rick, Hartswick Perry, Kalagnanam Jayant, Paraszczak Jurij, Williams Peter, *Foundations for Smarter Cities*, in "IBM Journal of Research and Development", 54(4), 2010.

Horton Richard, *Offline: Covid-19 is not a pandemic*, The Lancet, Volume 396, Issue 10255, 26 settembre 2020.

IBM, *Smarter thinking for a smarter planet*, 2010.

Kahn Matthew E., *Green cities: urban growth and the environment*, Brookings Institution Press, Washington, DC, 2006.

Klingender Francis Donald, *Arte e rivoluzione industriale*, Einaudi, Torino, 1972.

Komninos Nicos, *Intelligent Cities and Globalisation of Innovation Networks*, Routledge, Londra-New York, 2008.

Kotkin Joel, *After coronavirus, we need to rethink densely populated cities*, Fortune, 1 aprile 2020.

Kurzweil Raymond, *The singularity is near*, Penguin, Londra, 2005.

Leroi-Gourhan André, *Tecnica e linguaggio*, Einaudi, Milano, 1977.

Leroi-Gourhan André, *La memoria e i ritimi*, Einaudi, Milano, 1977.

Lewis Emma, *Green City Development Tool Kit*, Asian Development Bank, Manila 2015.

Lotka Alfred, *Elements of mathematical biology*, 1957.

Mascarucci Roberto, Cilli Aldo, Garzarelli Francesca, Piccoli Donato, *Il sistema urbano regionale*, Sala Editore, Pescara, 2016.

Marino Ilde, *Expo! Arte ed esposizioni universali*, Giunti, Firenze, 2015.

Mattei Maria Grazia (a cura di), *Carlo Ratti. Smart city e Smart citizen*, Egea, Milano, 2013.

Mazzocca Fernando, *Romanticismo*, Giunti, Firenze, 2021.

Moccia Francesco Domenico, *La politica urbana in Italia e il suo rilancio*, in Moccia Francesco Domenico, Sepe Marichela (a cura di), *Una politica per le città italiane*, INU Edizioni, Roma 2015.

Morbelli Guido, *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea*, Dedalo, Bari, 1997.

Morris Edmund, *Edison*, Hoepli, Milano, 2022.

Muirhead James Patrick, *The Life of James Watt: With Selections from His Correspondence*, Franklin Press, Franklin, North Carolina, 2018.

Mumford Lewis, *Technics and civilization*, Harcourt Brace and Company, New York, 1934.

Nam Taewoo, Pardo Theresa A., *Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology, People, and Institutions*, in "Proceedings of the 12th Annual International Conference on Digital Government Research", ACM New York, 2011.

OECD, *Cities and Green Growth*, Issues Paper for the 3rd Annual Meeting of the OECD Urban Roundtable Of Mayors And Ministers, OECD, Paris, 2010.

Olivetti Adriano, *La città dell'uomo*, Edizioni di comunità, Ivrea, 1960.

Pace Rocco, Churkina Galina, Rivera Manuel, *How green is a "Green City"? A review of existing indicators and approaches*, Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) Potsdam, dicembre 2016.

Pallasmaa Juhani, MacKeith Peter (a cura di), *Encounters,* vol.1, Rakennustieto, Hesinki, 2012.

Pallasmaa Juhani, MacKeith Peter (a cura di), *Encounters,* vol.2, Rakennustieto, Helsinki, 2012.

Pallasmaa Juhani, *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses,* Wiley, Haboken, ,1996.

Pallasmaa Juhani, *The Thinking Hand*: *Existential and Embodied Wisdom in Architecture*, John Wiley & Sons Inc, Haboken, New Jersey (USA), 2009.

Partridge, Helen, *Developing a human perspective to the digital divide in the smart city*, in "Proceedings of the Biennial Conference of Australian Library and information Association", Queensland, Australia, settembre 2004.

Pinelli Antonio, *Il neoclassicismo nell'arte del Settecento*, Carocci, Roma, 2005.

Price Cedric, *Re:CP*, Obrist Hans Ulrich, Isozaki Arata, Keiller Patrick, Koolhaas Rem (a cura di), Birkhäuser, Basilea, 2003.

Ratti Carlo, Claudel Matthew, *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il nostro futuro urbano*, Einaudi, Torino, 2017.

Reale Giovanni, Antiseri Dario, *Storia della filosofia dalle origini a oggi. Vol.5. Empirismo e razionalismo*, Bompiani, Milano, 2009.

Rios Patrice, *Creating "the smart city"*, 2008.

Roland Berger GmbH, *Smart Cities: The new mega-market for utilities. Why mid-sized cities promise big-time opportunities*, Monaco di Baviera, 2019.

Rogers Ernesto Nathan, *Il cuore: problema umano della città*, in Rogers Ernesto Nathan, Sert Jose Luis, Tyrwhitt Jaqueline, *Il cuore della città*, atti del CIAM Bergamo 1949, Hoepli, Milano, 1954.

Roggema Rob, *Research by Design: Proposition for a Methodological Approach*, MDPI Urban Sci, 1 (1), 2, 2017.

Roseland Mark, *Dimensions of the eco-city*, in "Cities", volume 14, issue 4, Agosto 1997.

Rossignaud Maria Pia, De Kerckhove Derrick, *Oltre Orwell. Il gemello digitale*, Castelvecchi, Roma, 2020.

Rykwert Joseph, *The idea of a town: The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy, and The Ancient World*, Faber & Faber, Londra, 1963.

Sant Agostino, *La città di Dio*, Stamperia Antonio De' Rossi, Roma, 1743.

Schaffers Hans, Komninos Nicos, Pallot Marc, Trousse Brigitte, Nilsson Michael, Oliveira Alvaro, *Smart Cities and the Future Internet: Towards Cooperation Frameworks for Open Innovation*, in "Lecture Notes in Computer Science", The Future Internet Future Internet Assembly 2011: Achievements and Technological Promises, volume 6656, Springer, 2011.

Schwab Klaus, *La quarta rivoluzione industriale, Franco Angeli*, Milano, 2016.

Schwab Klaus, Malleret Thierry, *Covid-19: The Great Reset*, Ginevra, Forum Publishing, 2020.

Secchi Bernardo, *La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali*, in "Crios Critica degli ordinamenti spaziali", n°1, 2011.

Sennet Richard, *No one likes a City that's too smart*, The Guardian, 4 dicembre 2012.

Severino Emanuele (a cura di), *Storia del Pensiero Occidentale*, vol.1, Mondadori, Milano 2019.

Siniscalchi Silvia, *Smart city e governance del territorio. Le potenzialità degli opendata cartografici attraverso alcuni casi di studio*, Bollettino della associazione italiana di cartografia, n°160, EUT Edizioni Università di Trieste, 2017.

Stager Manfred B., *La globalizzazione*, Il Mulino, Bologna, 2016.

Su Kehua, Li Jie, Fu Hongbo, *Smart city and the applications*, IEEE International Conference of Electroics, Communications and Control (ICECC), 2011.

Thomsen Matte Ramsgaard, Tamke Martin, *Narratives of Making: Thinking practice led research in architecture*, in "Communicating (by) Design", Bruxelles, 2009.
Toppeta Donato, *The Smart City Vision: How Innovation and ICT Can Build Smart*, in "Livable Sustainable Cities", The Innovation Knowledge Foundation", 2010.
Townsend Anthony M., *Smart Cities: big data, civic hackers and the quest for a new utopia*, WW Norton & Company, New York, 2013.
Tuck Andrew, *The Monocle Guide to Building Better Cities, Gestalten*, Berlino, 2018.
UN-Habitat, *State of the world's cities 2012/2013. Prosperity of Cities*, World Urban Forum Edition, 2013.
UN-Habitat, *Global activities report, Increasing synergy for greater national ownership*, 2015.
United Nations, *World Population Prospects: the 2010 revision*, 2011.
Vincenzi Lorenzo, *Storia dei Movimenti e delle idee. 2. Illuminismo*, Editrice Bibliografica, Milano, 1994.
Vogelij Johann, *Some thoughts about smart cities*, University Press, Soest, Olanda, 2010.
Washburn Doug, Sindhu Usman, Balaouras Stephanie, Dines Rachel A., Hayes Nicholas M., Nelson Lauren E., *Helping CIOs Understand "Smart City" Initiatives: Defining the Smart City, Its Drivers, and the Role of the CIO*, Cambridge, Massachussets, Forrester Research Inc, 2010.
Winckelmann Johann Joachim, *Gedanken über die Nachahmung der griechischen Werke in der Malerei und Bildhauerkunst*, Lipsia, 1756. Edizione italiana *I pensieri sull'imitazione dell'arte greca nella pittura e nella scultura*, Fratelli Giachetti, Prato, 1834.
Zoppi Diego, *Italia paese urbano*, in "l'architetto", n°5, settembre/ottobre 2019.

Metodologia e casi studio del Progetto Urbano Strategico

Costi Dario, *Parma Città Futura. Volume I. Il progetto urbano strategico per una idea di città*, Collana Strumenti, n°5, MUP Editore, Parma 2016.
Costi Dario, *Per un laboratorio permanente di progettazione urbana strategica*, in "Domus", n°1007, novembre 2016, pp.16-19 e in "Domus Greater China", n°117, aprile 2017, pp.32-35.
Costi Dario, (a cura di), *Parma Città Futura. Volume II. Il libro bianco*, Collana Strumenti, n°6, MUP Editore, Parma, 2017.
Costi Dario, *Sorbolo Edu City. Il Progetto Urbano Strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita*, Collana Strumenti, n°8, MUP Editore, Parma, 2018.
Costi Dario, *Lungo l'argine maestro, Il Progetto Urbano Strategico per I paesaggi della golena del Po a Mezzani*, Collana Strumenti, n°9, MUP Editore, Parma, 2018.
Costi Dario, Ortolan Emanuele, *Sorbolo Edu City. I lavori in corso del primo Progetto Urbano Strategico partecipato*, in "Quarry and Construction", n°2, PEI, Parma, 2019.
Costi Dario, Ortolan Emanuele, *Mezzani: paesaggi e progetti lungo l'argine maestro. Il Progetto Urbano Strategico condiviso per esplorare gli scenari di sviluppo e valorizzazione turistica della golena del Po attraverso l'architettura*, in "Quarry and Construction", n°3, PEI, Parma, 2019.
Costi Dario, *Albareto Urban Act. Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro*, Collana Strumenti, n°10, MUP Editore, Parma, 2020.
Costi Dario, Magri Francesca, Mambriani Carlo (a cura di), *Parma Città d'Oro. Scenari da condividere tra Storia e Progetto*, Collana Bianco, n°1, LetteraVentidue, Siracusa 2021.
Costi Dario, (a cura di), *San Leonardo Cuore della Città. Il Progetto Urbano Strategico per la ricucitura degli spazi pubblici tra le parrocchie, le scuole e i parchi*, Collana Strumenti, n°11, MUP Editore, Parma 2022.
Costi Dario, Fanfoni Andrea, Ortolan Emanuele, *Il Progetto Urbano Strategico per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze*, in "ASUR - Archivio Studi Urbani e Regionali", n°135, 2023, Franco Angeli.
Costi Dario, *Manuale di Progetto Urbano Strategico. Per la Smart (e Wise) City*, LetteraVentidue, Siracusa, 2023 (in corso di pubblicazione) e nella versione inglese *Manual of Urban Strategic Design*, Springer, Berlino, 2023 (in corso di pubblicazione).
Costi Dario, *Oltreferrovia. Il Progetto Urbano Strategico di ricucitura del sistema dei luoghi tra la città e la campagna lungo una nuova infrastruttura verde per la mobilità lenta*, Collana Strumenti, n°12, MUP Editore, Parma, 2023 (in corso di pubblicazione).
Costi Dario, Carpi Giorgia, Fanfoni Andrea, Ortolan Emanuele, *A model of innovative participation in urban regeneration processes of venues born from a collective vocation. Parma città d'oro experience*, in "Innovative Public Participation Practices for Sustainable Urban Regeneration", Urban Sustainability Series, Springer, 2023 (in corso di pubblicazione).

Rigenerazione urbana e sviluppo sostenibile

Aa.Vv., *La Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione. Quarant'anni di attività al servizio dello Stato*, Momenti, Roma, 2002.
ASvis, *Urban@it, L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte*, 2017.
Atkinson Rob, *The emerging "Urban Agenda" and the European spatial development prospective: towards an EU Urban Policy?*, in "European Planning Studies", vol.9, n°3, 2001.
Balaban Osman, Puppim De Oliver José Antonio, *Understanding the links between urban regeneration and climate-friendly urban development: Lessons from two case studies in Japan*, in "Local Environment", vol.19, n°8, 2014.
Barosio Michela, Eynard Enrico, Marietta Cristina, Marra Giulia, Melis Giulia, Tabasso Matteo, *From urban renewal to urban regeneration: classification criteria for urban interventions. Turin 1995-2015, evolution of planning tools and approaches,* in "Journal of Urban Regeneration and Renewal", n°1, 2016.
Bertelli Guya, *Estensione versus Contrazione, un inatteso "ritorno all'urbano"*, in Falzetti Antonella (a cura di), *La città in estensione*, Gangemi Editore, Roma, 2017.
Bertelli Guya, *Paesaggi fragili*, Aracne editrice, Roma, 2018.
Camera dei deputati XVII legislatura italiana, *Programma delle infrastrutture strategiche*, Documentazione e ricerche, L'attuazione della "legge obiettivo". 8° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, 94, 2014.
Conticelli Elisa, Maldina Sara, Proli Stefania, Santangelo Angela, Tondelli Simona, *Percorsi di rigenerazione urbana: esperienze didattiche e innovazione urbanistica a Bologna*, Atti della XXI Conferenza Nazionale SIU | Confini, Movimenti, Luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione, Firenze, 6-8 giugno 2018.
Coppola Emanuela, *Densificazione vs dispersione urbana*, in "Tema", n°11, 2012.
Costi Dario, Manfredi Francesco, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco, n°3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.
Costi Dario, Manfredi Francesco, *Community Regeneration Masterplan. The five dimensions of sustainability*, collana The City Project, Springer, Berlino, 2023.
Dempsey Nicola, Bramley Glen, Power Sinead, Brown Caroline, *The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability*, in "Sustainable development", vol.19, n°5, 2011.
Donnison David, *The challenge of urban regeneration for community development*, in "Community Development Journal", vol.28, n°4, 1993.
Evans James, Jones Phil, *Rethinking sustainable urban regeneration: ambiguity, creativity, and the shared territory*, in "Environment and Planning", vol.40, n°6, 2008.
Evans James, *Sustainable regeneration*, in Smith Susan (a cura di), *International Encyclopedia of housing and home*, Elsevier, Amsterdam, 2012.
Ewing Reid, Hamidi Shima, *Compactness vs. Sprawl-Areas of agreement*, in Fregolent Laura, Tonin Stefania, *Growing Compact*, Franco Angeli, 2015.
European Commission, *Green Infrastructures (GI) - Enhancing Europe's Natural Capital*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Bruxelles, 3 maggio 2013.

European Commission, *The Future of Cities*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2019.
European Commission, *The vital role of Nature-Based Solutions in a Nature Positive Economy*, Publications Office of the European Union, Lussemburgo, 2021.
European Environment Agency, *Nature-based solutions in Europe: Policy, knowledge and practice for climate change adaptation and disaster risk reduction*, EEA Report, Copenhagen, 2021.
European Sustainable Cities, *The Basque Declaration, New Pathways for European Cities and Towns to create productive, sustainable and resilient cities for a liveable and inclusive Europe*, 8th European Conference on Sustainable Cities & Towns, Bilbao, 27-29 aprile 2016.
European Union, *The New Leipzig Charter - The transformative power of cities for the common good*, Adottata in occasione della Riunione Ministeriale Informale sulle questioni urbane del 30 novembre 2020.
Fina Stefan, *Measuring Urban Sprawl: dispersion and mixed use*, in Fregolent Laura, Tonin Stefania, *Growing Compact*, Franco Angeli, 2015.
Gu Zhonghua, Zhang Xialoing, *Framing social sustainability and justice claims in urban regeneration: A comparative analysis of two cases in Guangzhou*, in "Land Use Policy", vol.102, 2021.
Güzey Özlem, *Urban regeneration and increased competitive power: Ankara in an era of globalization*, in "Cities" vol.26, 2009.
Hadjri Karim, Isaiah Oluremi Durosaiye, Gábor Csanádi (a cura di), *A critical analysis of urban regeneration programmes in Europe*, in "Architecture MPS journal", 2015.
Hall Peter, *Urban and regional planning*, Routledge, Londra, 2002.
Kim Hyun Woo, McCarty Dakota Aaron, Lee Jaekyung, *Enhancing Sustainable Urban Regeneration through Smart Technologies: An Assessment of Local Urban Regeneration Strategic Plans in Korea*, in "Sustainability", vol.12, 2020.
Korkmaz Cansu, Balaban Osman, *Sustainability of urban regeneration in Turkey: Assessing the performance of the North Ankara Urban Regeneration Project*, in "Habitat International", vol.95, 2020.
Leary Micheal E., McCarthy John, *Introduction urban regeneration a global phenomenon*, in Leary Micheal E., McCarthy John (a cura di), *The Routledge companion to urban regeneration*, Routledge, Londra, 2013.
Lichfield Dalia, *Urban regeneration for the 1990s*, London Planning Advisory Committee, 1992.
Mantini Pierluigi, *Rigenerazione urbana, resilienza, re/evolution profili giuridici*, Atti del XXVIII Congresso dell'INU - Istituto Nazionale di Urbanistica, Roma 2013.
Mantini Pierluigi, *La perequazione urbanistica nel tempo della rigenerazione urbana*, in Stella Richter Paolo, *La perequazione delle disuguaglianze tra paesaggi e centri storici*, Giuffrè Editore, Milano, 2018.
Manfredi Francesco, *Le nuove strategie per la sostenibilità territoriale. Il caso Parma Social House*, in De Rada Dimitri, Brusa Gianfranco, *Dinamiche territoriali, qualità urbana, investimenti e mercato immobiliar*e, Politecnica, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna, 2010.
Medoff Peter, Skalar Holly, *Streets of Hope: The fall and rise of an urban neighborhood*, South End Press, Boston, 1999.
Munda Giuseppe, *Social multi-criteria evaluation for urban sustainability policies*, in "Land Use Policy", vol.23, n°1, 2006.
Musco Francesco, *Rigenerazione urbana e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano, 2010.
Naess Petter, *Urban planning and sustainable development*, in "European Planning Studies", vol.9, n°4, 2001.
Natividade-Jesus Eduardo, Almeida Arminda, Sousa Nuno, Coutinho-Rodrigues João, *A case study driven integrated methodology to support sustainable urban regeneration planning and management*, in "Sustainability", vol.15, n°11, 2019.
Oecd, *OECD Principles on Urban Policy*, OECD Publishing, Parigi, 2019.
Piano Renzo, *Il rammendo delle periferie*, in "Il Sole 24 Ore", 26 gennaio 2014.
Regione Emilia-Romagna, "*La dimensione sociale della rigenerazione urbana. I nuovi caratteri del mercato urbano*" pp.22-23.
Rusci Simone, Cutini Valerio, *Ai tempi della crisi. Il mercato immobiliare e le influenze sulla pianificazione*, ASUR - Archivio di Studi Urbani e Regionali, marzo, 2016.
Secchi Bernardo, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza Editore, Bari, 2011.
United Nations General Assembly, *Trasforming our word: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, 2015.
United Nations, *New Urban Agenda. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III)*, Quito, Ecuador, 20 ottobre 2016.
Vitali Walter, *Il Rapporto sulle Città di Urban@it*, *Bari 10 aprile 2017*, in Marinelli Nicola, La Macchia Nicola, *Rigenerare la città sullo sfondo dell'Agenda 2030*, Workshop Rigenerazione Urbana, Legacoop, Bologna, 4 giugno 2018.
Wheeler Stephen M., Beatley Timothy, *The sustainable urban development*, Urban Reader Series, Routledge, Londra, 2008.

Partecipazione e innovazione sociale

Arnstein Sharry, *A ladder of citizen participation*, in "Journal of the American Planning Association", n°35, 4, 1969.
Barbera Lucio Valerio, *La città radicale di Ludovico Quaroni. Ludovico Quaroni e la Scuola di architettura di Roma negli anni Sessanta*, Gangemi, Roma, 2019.
Beinart Julian, *The Pattern of the Street*, in "The Architectural Forum", vol.125, n°2, 1966.
Bergeijk Herman (a cura di), *Amerikaanse dromen. Frank Lloyd Wright en Nederland*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2008.
Bollini Gabriele, Bologna Gianfranco, Calori Andrea, Merola Michele, *Un'introduzione all'Agenda 21 Locale,* in "Attenzione", rivista WWF per l'ambiente e il territorio, n°25, giugno 2002.
Barton Hugh, Grant Marcus, Guise Richard, *Shaping Neighbourhoods. For Local Health and Global Sustainability*, Routledge, Londra, 2002.
Carta Maurizio, *Pianificazione territoriale e urbanistica. Dalla conoscenza alla partecipazione*. Edizioni Medina, Palermo, 1996.
Carta Maurizio, *Teorie della pianificazione: questioni, paradigmi e progetto*, Palumbo, Palermo, 2003.
Ciancaglini Marco, *Tra democrazia partecipativa e concertazione. La legge regionale 2/2010 dell'Emilia-Romagna*, in "Istituzioni del federalismo", n°XXXII.
Comerio Mary, *Il community design oggi*, in Spazio e società, n°31/32, 1985.
Continenza Romolo, *Architetture di Herman Hertzberger. Tutti i progetti. Dalla forma alla partecipazione*, Gangemi, Roma, 1988.
Crockett Karilyn, *People before Highways: Boston Activists, Urban Planners, and a New Movement for City Making*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2018.
Culotta Pasquale, Leone Giuseppe, Bianchi Aldo Li, Sarta Giovanni, Panzarella Marcello, Minutella Vincenzo, *Palermo 1991: nove approdi per l'esposizione nazionale*, Democrazia Cristiana, Palermo, 1988.
Davidoff Paul, A*dvocacy and Pluralism in Planning*, in "Journal of the American Institute of Planners", The City Reader, 1965. Edizione consultata Davidoff Paul, *Advocacy and Pluralism in Planning*, in Stein Jay (a cura di), *Classic Readings in Urban Planning*, Planners Press, Chicago, 2004.
De Carlo Giancarlo, *L'architettura della partecipazione*, Royal Australian Institute of Architects, Melbourne, Australia, 1971. Edizione consultata: Marini Sara (a cura di), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet, Macerata, 2015.
Doglio Carlo, Venturi Paola, *La pianificazione organica come piano della vita? Gli architetti della pianificazione organica in Italia 1946-1978*, CEDAM, Padova, 1979.
Dolci Danilo, *Racconti siciliani,* Einaudi, Torino, 1973.
Dolci Danilo, *L'educazione*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 2020.
Fera Giuseppe, *Comunità, urbanistica, partecipazione. Materiali per una pianificazione strategica comunitaria*, Franco Angeli, Milano, 2008.

Friedmann John, *Planning in the Public Domain: from Knowledge to Action*, Princeton University Press, Princeton, 1987. Nella versione italiana *Pianificazione e dominio pubblico. Dalla conoscenza all'azione*, Dedalo, Bari, 1993.
Frey Hildebrand, *Designing the City. Towards a More Sustainable Urban Form*, Taylor & Francis, Londra-New York, 1999.
Garau Chiara, *Citizen participation in public planning: A literature review*, International Journal of Sciences, dicembre 2012.
Geddes Patrick, *Cities in Evolution*, Williams & Norgate, Londra, 1915.
Grifo Marco, *Le reti di Danilo Dolci. Sviluppo di comunità e nonviolenza in Sicilia occidentale*, Franco Angeli, Milano, 2021.
Hertzberger Herman, *Lessons for students in architecture*, 010 Publisher, Rotterdam 1991. Versione italiana di Furnari Michele (a cura di), *Lezioni di architettura*, Laterza, Roma-Bari 1996.
ICLEI, *Guida europea all'Agenda 21 Locale*, traduzione a cura della Fondazione Lombardia per l'Ambiente, 1999.
Ligtelijn Vincent, Strauven Francis (a cura di), *Aldo Van Eyck Writings. Collected Articles and Other Writings 1947-1998*, Sun Publishers, Amsterdam, 2008.
McKean John, *Learning from Segal: Walter Segal's Life, Work and Influence*, Birkhauser, Basilea, 1989.
Moulaert Franck, MacCallum Diana, Mehmood Abid, Hamdouch Abdelillah, *The International Handbook on Social Innovation. Collective Action, Social Learning and Transdisciplinary Research*, Edward Elgar, Cheltenham, 2014.
Mumford Lewis, *The Culture of Cities*, A Harvest/HBJ Book-Harcourt Brace Jovanovich Publishers, San Diego-New York, 1938. Edizione consultata Mumford Lewis, *La cultura delle città*, Einaudi, Torino, 2007.
Olivetti Adriano, *Società Stato Comunità*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 1952.
Olivetti Adriano, *Il cammino della Comunità*, Edizioni di Comunità, Roma-Ivrea, 2013.
Panarelli Gianmichele, *Lucien Kroll. Architetture umanizzate*, Franco Angeli, Milano, 2018.
Pontradolfi Piergiuseppe, *Legislazione urbanistica regionale e pianificazione partecipata* in "Cultura e prassi della partecipazione nella pianificazione delle città e del territorio", 2002.
Proli Stefania (a cura di), *Carlo Doglio. Il piano aperto*, Elèuthera, Milano 2021.
Savoldi Paola, *Giochi di partecipazione. Forme territoriali di azione collettiva*, Franco Angeli, Milano 2007.
Steiner Frederick, Robert Jean Paul, Styrie. *La partIcipation en question*, in "L'Architecture d'aujourd'hui" n°266, 1989.
Turner John, *Housing by people. Towards Autonomy in Building Environments*, Marion Boyars, 1976.
Van Den Heuvel Dick, *Jaap Bakema and the open society*, in "Archis", 25 aprile 2018.
Ray Stefano, *Ralph Erskine: architetture di bricolage e partecipazione*, Dedalo, Bari 1970.
Wright Frank Lloyd, *An Organic Architecture. The Architecture of Democracy*, Lund Humphries, Londra, 1939.

Contesto storico e culturale

Aa.Vv., *Mostra dell'architettura spontanea*, IX Triennale di Milano, Milano, 1951.
Aa.Vv., *Japan World Exposition*, Osaka, 1970, in "The Japan Architect", n°164, 1970.
Alexander Christopher, *Note sulla sintesi della forma*, in "Il Saggiatore", Milano, 1967, traduzione di Sergio Los. L'edizione originale del testo è Alexander Christopher, *Notes on the synthesis of form*, Harvard University Press, Cambridge, Massachussetts, 1964.
Alexander Christopher, Chermayeff Serge, *Spazio di relazione e spazio privato: verso una nuova architettura umanistica*, in "Il Saggiatore", Milano, 1968.
Astengo Giovanni, *Urbanistica*, Enciclopedia Universale dell'Arte, vol.XIV.
Attili Giovanni, Scandurra Enzo, *Il pianeta degli urbanisti e dintorni*, Derive Approdi, Roma 2013.
Aymonimo Carlo, *Origini e sviluppo della città moderna*, collana "Polis", Quaderni di architettura e urbanistica, Marsilio, Venezia, 1965.
Beinart Julian, *The Pattern of the Street*, in "The Architectural Forum", vol.125, n°2, 1966.
Benevolo Leonardo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari, 1991.
Calvino Italo, *Le città invisibili*, Einaudi, Milano, 1972.
Catenacci Sara, *Documenti d'arte impegnata: Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto, Bologna 1972-1973*, in Gallo Francesca, Simonicca Alessandro, *Effimero: il dispositivo espositivo, tra arte e antropologia. Casi di studio nel Novecento*, Centro Informazione Stampa Universitaria, Roma, 2016.
Ceccarelli Paolo, *Verso una facoltà di pianificazione*, in Campos Venuti Giuseppe, Oliva Federico (a cura di), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia. 1942-1992*, Laterza, Roma 1993.
Ciacci Leonardo, *L'insegnamento dell'urbanistica in Italia. Ricucire lo strappo e… andare oltre*, in "Planum magazine", Venezia, novembre 2014.
Choay Francoise, *La regola e il modello. Sulla teoria dell'architettura e dell'urbanistica*, Officina Edizioni, Roma 1986.
Crockett Karilyn, *People before Highways: Boston Activists, Urban Planners, and a New Movement for City Making*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2018.
Cullen Gordon, *Townscape Casebook*, in "The Architectural Review", vol.106, n°636, 1949.
Cullen Gordon, *Townscape*, The Architectural Press, Oxford, 1961. Edizione italiana Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano: morfologia e progettazione*, Giordani Pierluigi (a cura di) Calderini, Bologna, 1976.
Culotta Pasquale, *L'architettura pertinente delle stratificazioni*, in Culotta Pasquale, Florio Roberto, Sciascia Andrea, *Il tempio-duomo di Pozzuoli*, Officina Edizioni, Roma, 2006.
Curtis William J.R., *L'architettura moderna dal 1900*, Phaidon, Londra, 2006.
De Benedetti Mara, Pracchi Attilio, *Antologia dell'architettura moderna. Testi, manifesti, utopie*, Zanichelli, Bologna, 1988.
De Fusco Renato, *Storia dell'architettura contemporanea*, Laterza&Figli, Roma-Bari, 1975.
De Wolfe Ivor, *Townscape*, in "The Architectural Review", vol.106, n°636, 1949.
Di Biagi Paola, *«La scuola di Venezia» e i «maestri della città», 1945-1970*, in Zucconi Guido Carraro Martina (a cura di), *Officina Iuav 1925-1980: saggi sulla scuola di architettura di Venezia*.
Ente bolognese manifestazioni artistiche (a cura di), *Tra rivolta e rivoluzione: immagine e progetto. Arte-iconografia politica, cinema, comunicazioni di massa, musica, teatro, urbanistica e architettura*, Grafis edizioni d'arte, Bologna, 1972.
Frampton Kenneth, *Storia dell'architettura moderna*, Zanichelli, Bologna, 2008.
Gabellini Patrizia, *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma, 2001.
Gabrielli Bruno, *Giovanni Astengo e le grandi speranze del decennio 1960-1970*, in De Luca Giuseppe e Sbetti Francesco, *Le eredità di Astengo*, INU Edizioni, Roma, 2012.
Geddes Patrick, *Città in evoluzione*, in "Il Saggiatore", Milano, 1970.
Giovannoni Gustavo, *Vecchie città ed edilizia nuova*, 1931, ripubblicato da Ventura Francesco (a cura di), Città Studi Edizioni, Milano 1995.
Gregotti Vittorio, *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano, 1966.
Gregotti Vittorio, *Architettura e Postmetropoli*, Einaudi, Torino, 2011.
Gregotti Vittorio, *Il possibile necessario*, Bompiani, Milano, 2014.
Habraken John, *L'Ambiente Costruito e i Limiti della Pratica Professionale*, in "Spazio & Società", n°1, 1978.
Hertzberger Herman, *Lessons for students in architecture*, 010 Publisher, Rotterdam, 1991.

Infussi Francesco, *Giuseppe Samonà. Una cultura per conciliare tradizione e innovazione*, in Di Biagi Paola, Gabellini Patrizia (a cura di), *Urbanisti italiani*, Laterza, Roma-Bari 1992.
Jacobs Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.
Koolhaas Rem, Obrist Hans Ulrich, *Project Japan Metabolism Talks*, Taschen, Colonia, 2011.
La Cecla Franco, *Contro l'urbanistica*, Einaudi, Torino 2015.
Lynch Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, 1960. Edizione italiana Lynch Kevin, *The Image of the City*, Ceccarelli Paolo (a cura di), Marsilio, Venezia, 2020.
Lynch Kevin, *Site Planning*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press,1962.
Lynch Kevin, *What Time Is The Place?*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1972.
Lynch Kevin, *Managing the Sense of a Region*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1976.
Lynch Kevin, *A Theory of a Good City Form*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1981.
Lynch Kevin, *Il senso del territorio*, in "Il Saggiatore", Milano, 1981.
Lynch Kevin, *City Sense and City Design: Writing and Projects of Kevin Lynch*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1990.
Marin Alessandra, *Una nuova scuola per un uomo nuovo. Il corso di laurea in urbanistica e il nuovo assetto dipartimentale*, in Zocconi Guido, Carraro Martina (a cura di), *Officina Iuav 1925-1980: saggi sulla scuola di architettura di Venezia*, Collana Iuav, Marsilio, Venezia, 2011.
Marozzi Marco, *Bologna bella e carogna*, Minerva, Argelato, 2020.
Marzo Mauro, *L'architettura come testo e la figura di Colin Rowe*, Marsilio, Venezia, 2010.
Mascarucci Roberto, *Serve ancora l'urbanistica?*, Sala, Pescara 2014.
Olivetti Adriano, *Riprendendo il cammino*, in "Urbanistica", n°1, luglio-agosto, Anno XVIII, Torino, 1949.
Mazzeo Giuseppe, *Sulla pianificazione territoriale in Italia. Cronache, testimonianze, prospettive*, Franco Angeli, Milano, 2021.
Mazzeo Giuseppe, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, Franco Angeli, Milano, 2011.
Nicosia Corinna, *La costruzione del sapere urbanistico negli anni Sessanta: il caso dell'Ilses*, DAStU, Politecnico di Milano.
Paci Enzo, *Il cuore della città*, in "Casabella Continuità", n°202, agosto-settembre 1954.
Pagano Giuseppe, Daniel Guarniero, *Architettura rurale italiana*, Hoepli, Milano, 1936.
Privileggio Nicolò, *Piano e architettura: elementi per un riesame*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
Quaroni Ludovico, *La torre di Babele*, Marsilio, Venezia, 1967.
Quaroni Ludovico, Terranova Antonino (a cura di) *La città fisica*, Biblioteca di Cultura Moderna, vol.852, Laterza, Roma-Bari, 1981.
Risselada Max, Van Den Heuvel Dirk, *Team 10: In Search of a Utopia of the Present 1953-81*, NAi Publishers, Rotterdam, 2005.
Rogers Ernesto Nathan, Sert Josep Lluís, Tyrwhitt Jacqueline, *CIAM. Il cuore della città*, Hoepli Editore, Milano, 1954.
Rossi Aldo, *L'architettura della città*, Marsilio, Venezia, 1966.
Rowe Colin, Koetter Fred, *Collage City*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1979.
Rowe Colin, Koetter Fred, *Collage City*, in "Il Saggiatore", Milano, 1981.
Samonà Giuseppe, *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Laterza, Bari, 1967.
Samonà Giuseppe, De Carlo Giancarlo, Ajroldi Cesare, Cannone Francesco, De Simone Francesco, et. al., *Lettere su Palermo di Giuseppe Samonà e Giancarlo De Carlo: per il piano programma del centro storico 1979-1982*, Officina, Roma, 1994.
Sereni Vittorio, *Gli amici*, in "Tempo presente", V, 12, dicembre 1960.
Serrano Carlos Montes, *A City with a Sense. Back to Kevin Lynch's The Image of the City*, in "Diségno", n°5, 2019.
Settis Salvatore, *Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino, 2017.
Sitte Camillo, *The art of building cities*, Reinhold Publishing, New York, 1945.
Talia Michele, *Il divorzio tra architettura e urbanistica: dagli anni Sessanta all'ultimo decennio*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
Tafuri Manfredo, *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Einaudi, Torino, 1986.
Tafuri Manfredo, *Architettura contemporanea*, Electa, Milano, 1992.
Turner John F. C, *Housing by people. Towards Autonomy in Building Environments*, Marion Boyars Publishers, 1976.
Turner John F. C., Fichter Robert (a cura di), *Libertà di costruire*, in "Il Saggiatore", Milano, 1979.
Venturi Robert, Scott Brown Denise, Izenour Steven, *Learing from Las Vegas*, MIT Press, 1977.
Zevi Bruno, *Saper vedere l'urbanistica. Ferrara di Biagio Rossetti, la prima città moderna europea*, Einaudi, Milano, 1971.

Volumi e pubblicazioni su Giancarlo De Carlo

Aa.Vv., *Giancarlo De Carlo and ILAUD. A movable frontier. The Internatiolan Laboratory of Architecture and Urban Design from 1976*, Fondazione OAMi, Milano, 2019.
Aa.Vv., *Discontinuity in Contemporary Cities. The ILAUD Experience: Shanghai's Urban Voids as an Opportunity for Regeneration*, ILAUD Press, Shanghai, 2022.
Archidiacono Andrea, *Nota alla lettura*, in De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli Editore, Sant'Arcangelo di Romagna, 2007.
Basso Sara, *Struttura e forma urbana nei progetti di Giancarlo De Carlo. Appunti da un percorso di ricerca*, in "Territorio", n°92, Franco Angeli, Milano, 2020.
Belli Gemma, Mangone Fabio, *Giancarlo De Carlo nel centenario: sguardi di nuova generazione*, LetteraVentidue, Siracusa, 2021.
Bertocci Gabriele, *L' Architettura della città di Urbino. Da Francesco Di Giorgio a Giancarlo De Carlo*, Diabasis, Parma, 2014
Bilò Federico, *A partire da Giancarlo De Carlo*, Gangemi, Roma, 2007.
Brunetti Fabrizio, Gesi Fabrizio, *Giancarlo De Carlo*, Alinea, Firenze, 1981.
Buncuga Franco, *Conversazioni su architettura e libertà*, Elèuthera, Milano, 2002.
Bussadori Luigi, *La penna ventriloqua e il Piano di Rimini*, in "Casabella", n°400, 1975.
Ciucci Giorgio, *Poi forse, e anche per altre vie verrà l'arte*, in Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
Daidone Isabella, *Il ruolo dell'architettura nei confronti della società. L'attualità di Giancarlo De Carlo*, EdA – Esempi di Architettura, novembre 2015.
Daidone Isabella, *Giancarlo De Carlo. Gli editoriali di Spazio e Società*, Gangemi, Roma 2018.
Daidone Isabella, *Giancarlo De Carlo: l'albero e l'occhio*, Gangemi, Roma 2021.
D'Attorre Rita, *"Questioni di architettura e urbanistica". Giancarlo De Carlo and the Unity of Disciplines*, in "HPA Histories of Postwar Architecture", Giancarlo De Carlo at 100, edito da Alici Antonello, De Pieri Filippo, vol.2, n°5, 2019.
De Masi Domenico, *Partecipazione e progetto*, in Guccione Margherita, Vittorini Alessandra (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005.
De Michelis Marco, *In forma di introduzione*, in Mioni Angela, Ochialini Etra Connie (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Immagini e frammenti*, Electa, Milano, 1995.
De Pieri Filippo, *Un paese di centri storici: urbanistica e identità locali negli anni cinquanta e sessanta*, in "Rassegna di architettura e urbanistica", XLVI, 136, 2012.
De Pieri Filippo (a cura di), *La piramide rovesciata. Architettura oltre il '68*, Quodlibet, Macerata, 2018.
Di Biagi Paola, Gabellini Patrizia (a cura di), U*rbanisti italiani: Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, postfazione di Bernardo Secchi, Laterza, Roma, 1992.

Falqui Roberta, *Analisi progettuale: Giancarlo De Carlo pensa Urbino*, 2014.
Franchini Alberto, *Il villaggio Matteotti a Terni. Giancarlo De Carlo e l'abitare collettivo*, L'Erma di Bretschneider, Roma, 2020.
Gabellini Patrizia, *Giancarlo De Carlo. Questioni di architettura e di urbanistica, 1964. Una critica ai dogmi del movimento moderno*, in Di Biagi Paola (a cura di), *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma, 2002.
Gabellini Patrizia, *Giancarlo De Carlo: architettura e urbanistica una cosa sola*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
Guccione Maria Rita, Vittorini Alessandra (a cura di), *De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Mondadori Electa, Milano, 2005.
Kerrer Francesco, *Architettura Urbanistica Società*, intervista a Giancarlo De Carlo, in "Domus", n°695,1988.
Leonardi Antonino, Cantale Claudia (a cura di), *La gentilezza e la rabbia. 105 lettere di Giancarlo De Carlo sul recupero del Monastero di San Nicolò l'Arena a Catania*, Editoriale Agorà, Catania, 2017.
Lima Antonietta Iolanda (a cura di), *Giancarlo De Carlo: visione e valori. Atti del Convegno Giancarlo De Carlo scomodo e necessario, Palermo-Catania*, Quodlibet, Macerata, 2019.
Lyndon Donlyn, *Giancarlo De Carlo negli Stati Uniti*, in Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
Macaione Ina, *Progettazione tentativa*, List, Trento, 2018.
Marini Sara, *Architetture del territorio. Piani e progetti di Giancarlo De Carlo per Urbino*, in Evangelisti Francesco, Orlandi Piero, Piccinini Mario (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, collana Leggere e scrivere la città, Urban Center Bologna, Edizioni Edisai, Ferrara, 2011.
Mazzolani Monica, Troisi Antonio (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Il progetto come eredità*, About Cities, Euromilano, Milano, 2019.
Mingardi Lorenzo, *Sono geloso di questa città. Giancarlo De Carlo e Urbino*, Quodlibet, Macerata, 2018.
Mioni Angela, De Michelis Marco, Boeri Stefano (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Immagini e Frammenti*, Catalogo mostra, Triennale di Milano, Palazzo dell'Arte, 16 settembre-12 novembre 1995, Electa, 1995.
Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983.
Nepi Carlo, *Una città laboratorio. Gli anni senesi di Giancarlo De Carlo*, SeB Editori, Siena, 2013.
Nepi Carlo (a cura di), *Giancarlo de Carlo lo spedale e la città. ILAUD a Siena (1984-1987)*, Prismi, Napoli, 2020.
Perin Monica, *Giancarlo De Carlo. Un progetto guida per realizzare l'utopia*, in Di Biagi Paola, Gabellini Patrizia (a cura di), *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti*, Laterza, Roma-Bari, 1992.
Piccardo Emanuele (a cura di), *Giancarlo De Carlo: l'architetto di Urbino*, Plug_in, Genova, 2019.
Ponti Giò, *Interni della "Lucania"*, in "Domus", n°287, 1953.
Purini Franco, *L'opera e il tema*, in Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
Rebecchini Marcello, *Architetti italiani 1930-1990: Giovanni Michelucci, Adalberto Libera, Mario Ridolfi, Ignazio Cardella, Giancarlo De Carlo, Carlo Aymonino, Aldo Rossi*, Officina edizioni, Roma, 2002.
Richards Jim M., Blake Peter, *De Carlo Giancarlo, L'architettura degli anni Settanta*, 1973.
Rossi Lamberto, *Giancarlo De Carlo: architetture*, Mondadori, Milano 1988.
Rovigatti Piero, *Partecipazione tra pratica e impegno. L'esperienza del Villaggio Matteotti a Terni*, in Bilò Federico (a cura di), *A partire da Giancarlo De Carlo*, Gangemi, Roma 2007.
Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo inventario analitico dell'archivio*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
Samassa Francesco (a cura di), *Giancarlo De Carlo. Percorsi*, Il Poligrafo, Padova, 2004.
Sarzanetti Francesca, Schubert Matteo (a cura di), *Giancarlo De Carlo, Inspiration and process in architecture*, Edizioni Moleskine, 2011.
Secchi Bernardo, *Urbino*, in "Casabella" n°613, giugno, 1994
Tomasetti Fabio, *Cambiare Rimini. De Carlo e il Piano del Nuovo Centro (1965-1975)*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2012.
Pierini Jonathan, Pierini Marco, *Spiriti. Otto fotografi raccontano Giancarlo De Carlo a Urbino*, Corradini, Mantova, 2021.
McKean John, *Giancarlo De Carlo: Layered Places*, Edition Axel Menges, Stoccarda, 2021.

Scritti di Giancarlo De Carlo

De Carlo Giancarlo, *La mostra dell'urbanistica alla Decima Triennale*, in "Casabella-Continuità", n°203, 1954.
De Carlo Giancarlo, *Intenzioni e risultati della mostra di urbanistica*, in "Casabella-Continuità", n°203, 1954.
De Carlo Giancarlo, *Questioni di architettura e urbanistica*, Argalia, Urbino 1965.
De Carlo Giancarlo, *Proposta per una struttura universitaria. Proposal for a university structure*, Cluva, Venezia, 1965.
De Carlo Giancarlo, *L'intervento urbanistico e i problemi della forma urbana*, in De Luca Giulio (a cura di), *Problemi delle nuove realtà territoriali*, Marsilio, Padova, 1966.
De Carlo Giancarlo, *Urbino la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, Marsilio, Padova, 1966.
De Carlo Giancarlo, *La collana del Saggiatore*, in "Struttura e forma urbana", n°1, Il Saggiatore, Milano, 1967.
De Carlo Giancarlo, *La piramide rovesciata*, De Donato, Bari, 1968.
De Carlo Giancarlo, *Il pubblico dell'architettura*, in "Parametro", n°5, 1970.
De Carlo Giancarlo, *L'architettura della partecipazione*, Il Saggiatore, Milano, 1973.
De Carlo Giancarlo, *Rimini/Un piano tra presente e futuro*, in "Parametro", n°39-40, 1975.
De Carlo Giancarlo, *Dalla progettazione alla partecipazione. 1970-75*, in De Carlo Giancarlo, Doglio Carlo, Mariani Riccardo, Samonà Giuseppe, *Le radici malate dell'urbanistica italiana*, Moizzi, Milano, 1976.
De Carlo Giancarlo, *Conversazione su Urbino*, intervista di Pierluigi Nicolin, in "Lotus International", n°18, 1978.
De Carlo Giancarlo, *I contenuti e gli assunti*, in "Spazio e Società", n°1, Milano, 1978.
De Carlo Giancarlo, *Tipo e tipologia*, 1979, Iuav-AP, GDC-Scritti/165.
De Carlo Giancarlo, *ILA&UD: A Project for Genova*, YearBook ILAUD. Multiplicity of Language vs. Eclecticism, Sansoni Editore, 1982.
De Carlo Giancarlo, *Dinocrate 1 e 2*, in "Spazio e Società", n°29, marzo, 1985.
De Carlo Giancarlo, *Il retroterra del progetto*, in "Spazio e Società", n°29, marzo, 1985.
De Carlo Giancarlo, *Un progetto per Catania: il recupero del Monastero di San Nicolo l'Arena per l'Università*, Brandolino Daniele (a cura di), Sagep, Genova, 1988.
De Carlo Giancarlo, Occhialini Etra Connie (a cura di), *Tra acqua e aria. Un progetto per l'isola di Mazzorbo nella laguna veneta*, SAGEP Libri & Comunicazione, Genova, 1989.
De Carlo Giancarlo, *Lastra a Signa. Progetto Guida per il Centro Storico*, Electa, Milano 1989.

De Carlo Giancarlo, *L'interesse per la città fisica*, in "Urbanistica" n°95, 1989.
De Carlo Giancarlo, *È tempo di girare il cannocchiale*, in "Spazio e Società", n°54, 1991.
De Carlo Giancarlo, *La città e il porto*, Marietti, Genova, 1992.
De Carlo Giancarlo, Schirollo Livio (a cura di), *Gli spiriti dell'Architettura*, Editori Riuniti, Roma, 1992.
De Carlo Giancarlo, Samonà Giuseppe, *Lettere su Palermo di Giuseppe Samonà e Giancarlo De Carlo per il piano programma del centro storico (1979-1982)*, Airoldi Cesare, Cannone Francesco, De Simone Francesca (a cura di), Officina Edizioni, Roma, 1994.
De Carlo Giancarlo, *Tra il piano del 1964 e il piano del 1994*, in "Urbanistica", n°102, 1994.
De Carlo Giancarlo, *Torri-osservatorio sulle iperstrade delle informazioni*, in "Spazio e Società", n°67, 1994.
De Carlo Giancarlo, *Lettura e progetto del territorio*, in "Spazio e Società", n°71, 1995.
De Carlo Giancarlo, *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia, 1995.
De Carlo Giancarlo, *Progetti nelle città del mondo*, in "Rassegna di Architettura e Urbanistica", n°88, 1996.
De Carlo Giancarlo, *Vaghi pensieri di fine secolo*, in "Spazio e Società" n°90, aprile-giugno, 2000.
De Carlo Giancarlo, *Sulla progettazione partecipata*, in Scavi Marianella, Romano Iolanda, Guercio Sergio, Pillon Andrea, Robiglio Matteo, Touissant Isabelle, *Avventure urbane, progettare la città con gli abitanti*, Elèuthera, Milano, 2002.
De Carlo Giancarlo, *Scritti per Domus*, allegato a Domus 883, luglio-agosto 2005.
De Carlo Giancarlo, *La città e il territorio. Quattro lezioni*, Tuscano Clelia (a cura di), Quodlibet, Macerata, 2019.

Vicende su Piazzale della Pace

Adorni Bruno, *L'architettura farnesiana a Parma, 1545-1630*, Battei, Parma, 1974.
Affò Ireneo, *Storia della città di Parma*, Stamperia Carmignani, Parma, 1792.
Anon., *30 motti, 30 idee per un po' di verde*, Gazzetta di Parma, 17 marzo 1974.
Anon., *La cronologia degli avvenimenti sfociati nel concorso per idee*, 26 febbraio1975.
Anon., *Piazzale della Pace: sul Palazzo Ducale i circoli culturali criticano De Carlo. Iniziato ieri il confronto sul progetto sistemazione*, Gazzetta di Parma, 31 gennaio 1981.
Anon., *Piazza della Pace: la ricerca storica è corretta, le conclusioni incoerenti. Il progetto di sistemazione esaminato da ingegneri e architetti*, Gazzetta di Parma, 1 febbraio 1981.
Anon., *Ma Piazzale della Pace è proprio da riempire?*, Gazzetta di Parma, 3 febbraio 1981.
Anon., *Il Centro Provinciale Studi Urbanistici degli Ingegneri sulle proposte di De Carlo per Piazza della Pace*, Gazzetta di Parma, 12 aprile 1981.
Anon., *Salviamo l'immagine di Parma. Italia Nostra contesta il progetto De Carlo su Piazzale della Pace*, Gazzetta di Parma, 6 luglio 1981.
Anon., *Quintavalle: Hanno dimenticato la storia di un'area verde da oltre duecento anni*, Gazzetta di Parma, 1 novembre 1981.
Anon., *Progetto De Carlo: e adesso c'è chi vuole segarlo. Quintavalle: sbagliata anche l'analisi storica*, Gazzetta di Parma, 5 novembre 1981.
Anon., *Dalla Pilotta a Piazza Duomo. Analisi priva di consistenza*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1981.
Anon.,, *Quattro piazze senza un sistema. Un intervento criminoso*, Gazzetta di Parma, 24 dicembre 1981.
Anon., *Violentata la veduta «dai ponti di Parma». Non auditorium ma teatro da 5 mila posti*, Gazzetta di Parma, 5 gennaio 1982.
Anon., *Riga, compasso e poca fantasia. Tanti inganni e assurdità*, Gazzetta di Parma, 14 gennaio 1982.
Anon., *Rendita parassitaria di 56 miliardi. La più grossa speculazione cittadina*, Gazzetta di Parma, 19 gennaio1982.
Anon., *Tanti negozi al posto del partigiano. Anche una pista per pattinare*, Gazzetta di Parma, 21 gennaio 1982.
Anon., *Torna De Carlo riveduto e corretto*, Gazzetta di Parma, 6 maggio 1982.
Anon., *Una lettera di Argan al Consiglio comunale*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre 1982.
Anon., *Piazza della Pace: oggi si decide*, Gazzetta di Parma, 16 dicembre1982.
Anon., *Piazza della Pace: De Carlo non accetta*, Gazzetta di Parma, 11 gennaio 1983.
Anon., Il Resto del Carlino, 30 giugno 1987.
Anon., *Rivolta anti-cilindro*, Il Resto del Carlino, 9 luglio 1987.
Anon., *Botta cancella la Pilotta*, Il Resto del Carlino, 10 luglio 1987.
Anon., *Piazza della Pace, no al cilindro*, l'Unità, 10 luglio 1987.
Azzoni Gianluca, *La città e la "Piazza dei Guasti". Fatti, vicende e protagonisti di una storia incompiuta*, Collana periodica Documenti, n°24, Grafiche Step, Parma, 1995.
Banzola Vincenzo, *Il centro storico di Parma: sue origini e suo sviluppo*, Tipografia La Nazionale, Parma, 1967.
Banzola Vincenzo (a cura di), *Parma. La città storica*, Cassa di Risparmio di Parma, Artegrafica Silva, Parma, 1978.
Guareschi Giovannino, *Hanno giustiziato anche Verdi. A Parma il monumento a Giuseppe Verdi fu demolito nel maggio del 1945*, in "Candido", n°50, 1950.
Canali Guido, *Progetto e ristrutturazione della Pilotta a Parma*, in "Casabella" n°454, 1980.
Casa Emilio, *Un progetto del cavaliere architetto Ennemondo Petitot de Mont Louis per edificare in Parma un palazzo ducale: 1766-69*, Battei, 1895.
Castagnetti Carlo, Hainess Olga, Pellegrini Ezio, *Le mura di Parma*, volume 3, Edizioni Banca del Monte, Grafiche Step, Parma, 1980.
Conforti Paolo, *Le mura di Parma*, volumi 1 e 2, Edizioni Banca del Monte, Grafiche Step, Parma, 1980.
De Carlo Giancarlo, *Trascrizione della presentazione del progetto per la sistemazione di Piazzale della Pace al Consiglio comunale*, 16 dicembre 1980, Archivio Storico di Parma.
De Carlo Giancarlo, *Piazzale della Pace in Parma: A Disquieting Place*, YearBook ILA&UD, Sansoni Editore,1981.
De Carlo Giancarlo, *Ormai l'architettura è in mano ai mercanti*, Italia Oggi, 22 marzo 1988.
Doglio Carlo, *Il caso pilota della Pilotta*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983.
Gonizzi Giancarlo (a cura di), *I luoghi della storia. Atlante topografico parmigiano*, PPS, Parma, 2002.
Marchesi Gustavo, *Storia di Parma*, Newton Compton, Parma, 1994.
Nepi Carlo, *Conservare, Trasformare, Governare*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983.
Quintavalle Carlo Arturo, *La Pilotta: segno di una città*, in "Casabella" n°454, 1980.
Sardi Gian Pietro, *La città di Parma delineata e divisa in isole colla descrizione degli attuali possessori*, Parma, 1797.
Schianchi Lucia Fornari, *Il Palazzo della Pilotta a Parma. Dai servizi della corte alle moderne istituzioni culturali*, Franco Maria Ricci, Milano, 1996.
Sermonti Vittorio (a cura di), in Polesello Gianugo, *Concorso per la ricostruzione del teatro Paganini a Parma. Progetti di Carlo Aymonino e Aldo Rossi*, Cluva, Venezia, 1966.
Storchi Stefano, *Il pendolo della storia. Parma e il Piazzale della Pace*, Ancsa Documenti, n°2, E. Lui Tipografia, Reggio Emilia, 2017.
Tommasini Stefano, *Il Piazzale della Pace e il Palazzo della Pilotta a Parma. Storia della zona e cronaca dei tentativi di sistemazione*, in "Parametro", n°116, maggio, Faenza Editrice, Faenza, 1983.
Zilocchi Barbara, *Parma, il monumento a Giuseppe Verdi: ideazione, costruzione e demolizione*, Grafiche Step, Parma, 2014.

Sitografia e collegamenti utili

ABB European House Ambrosetti – Smart City in Italia
https://www.ambrosetti.eu

CCA Canadian Centre of Architecture
https://www.cca.qc.ca/en/

Economist Intelligence Unit – Hotspots Benchmarking Global City competitiveness
https://www.citigroup.com/citi/citiforcities/home_articles/n_eiu.htm

EGCA – European Green Capital Award
https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en

EGLA - European Green Leaf Award
https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/europeangreenleaf/egl-winning-cities/

European Commission – Libro bianco sulla Governance europea
http://www.europa.eu.int/comm/governance/

European Commission – Piano D
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0494&from=IT

European Commission – Trattato di Lisbona
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2007:306:FULL&from=IT

European Commission – Verso una cultura di maggiore consultazione e dialogo
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52002DC0704&from=IT

European Conferences On Sustainable Cities – Accordo di Bristol
https://www.eib.org/attachments/jessica_bristol_accord_sustainable_communities.pdf.

European Conferences On Sustainable Cities – Carta di Aalborg
http://www.itc.cnr.it/ba/re/Documenti/Aalborg.htm

European Conferences On Sustainable Cities – Dichiarazione di Marsiglia
https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-201089/

European Conferences On Sustainable Cities – Dichiarazione di Toledo
https://www.consiglioregionale.calabria.it/upload/istruttoria/Dichiarazione%20di%20Toledo.pdf

European Union – Accordo di Parigi (COP21 - CMP11)
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019(01)&from=IT

EY – Smart City Index
https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/it_it/generic/generic-content/ey_smartcityindex_sostenibilita_marzo2020.pdf

Forum PA – ICity Rank
https://www.forumpa.it/citta-territori/icity-rank-2021-firenze-milano-e-bologna-le-citta-piu-digitali-ditalia/

Giancarlo De Carlo Centennial
https://www.giancarlodecarlo2019.com

IEEE Smart Cities
https://smartcities.ieee.org

IESE Business School – Cities in Motion Index
https://blog.iese.edu/cities-challenges-and-management/2020/10/27/iese-cities-in-motion-index-2020/

ILA&UD – International Laboratory of Architecture & Urban Design
https://www.ilaud.org

Il Sole 24 Ore – Qualità della vita
https://lab24.ilsole24ore.com/qualita-della-vita/

IMD – Smart City Index
https://www.imd.org/smart-city-observatory/home/

INU – Istituto Nazionale di Urbanistica
www.inu.it

ISTAT – Dati sull'urbanizzazione
https://www.istat.it/it/files//2017/05/Urbanizzazione.pdf

ISTAT – Rapporto BES Benessere Equo Sostenibile
https://www.istat.it/it/archivio/254761

Kearney – Global Cities: new priorities for a new world
https://www.kearney.com/global-cities/2022

MASA – Modena Automotive Smart Area
https://www.automotivesmartarea.it/?lang=en

Mercer – Quality of Living
https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings

MIT – Massachusetts Institute of Technology Archives
https://libraries.mit.edu/distinctive-collections/collections/institute-archives/

Monocle – Quality of Life Survey
https://monocle.com/search/quality-of-life-survey/

Mori Memorial Foundation – Global Power City Index
https://mori-m-foundation.or.jp/english/ius2/gpci2/index.shtml

OECD Principles on Urban Policy
https://www.oecd.org/cfe/urban-principles.htm

ONU – Commissione mondiale per l'ambiente e lo sviluppo – Rapporto Brundtland
https://www.are.admin.ch/are/it/home/media-e-pubblicazioni/pubblicazioni/sviluppo-sostenibile/brundtland-report.html

OUA – Agenda di Addis Abeba
http://www.oics.it/index.php/tutte-le-news/3081-la-conferenza-di-addis-abeba-approva-un-nuovo-piano-dazione-globale-per-il-finanziamento-allo-sviluppo

PWC – City of Opportunity
https://www.pwc.com/awm

Regione Emilia-Romagna – Bando Rigenerazione Urbana
https://territorio.regione.emilia-romagna.it/bandi-di-gara/bando-ru-21-scheda

Regione Emilia-Romagna – Legge Regionale n°15 del 2018 sulla Partecipazione
https://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/la-legge-e-il-bando/legge-regionale-partecipazione/la-legge-regionale-n-15-2018

Regione Emilia-Romagna – Progetti di Alta Formazione
https://formazionelavoro.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/bandi-regionali/2019/progetti-di-formazione-alla-ricerca-per-alte-competenze-per-la-citta-contemporanea-intelligente-e-sostenibile/

Regione Emilia-Romagna – Protocollo d'Intesa Regione-Unipr-Lepida
https://formazionelavoro.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/bandi-regionali/2021/progetti-di-alta-formazione-in-ambito-tecnologico-economico-e-culturale

Regione Emilia-Romagna – SmartER Race
https://digitale.regione.emilia-romagna.it/notizie/archivio/2019/febbraio/smarter-race-2019.

Roland Berger – Smart City Strategy Index
https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Smart-City-Strategy-Index-Vienna-and-London-leading-in-worldwide-ranking.html

Savills – Management Dynamic Cities
https://www.savillsim.com

SNA – Scuola Nazionale di Amministrazione
https://sna.gov.it

Team X
http://www.team10online.org

The World Bank – Dati sulla popolazione mondiale
https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.65UP.TO.ZS?most_recent_value_

Triennale Milano – Archivi
https://triennale.org/archivi

TU Wien – European Smart City
https://www.smart-cities.eu

UNECE United Nations Economic Commission for Europe – Convenzione di Aarhus
https://unece.org/environment-policy/public-participation

UNESCO – Patrimonio mondiale
http://whc.unesco.org/en/list/stat

Università IUAV – Archivio Progetti. Fondo Giancarlo De Carlo
http://www.iuav.it/ARCHIVIO-P/ARCHIVIO/collezioni/De-Carlo-G/index.htm

United Nations – Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile
https://www.are.admin.ch/are/it/home/sviluppo-sostenibile/politica-sostenibilita/agenda2030.html

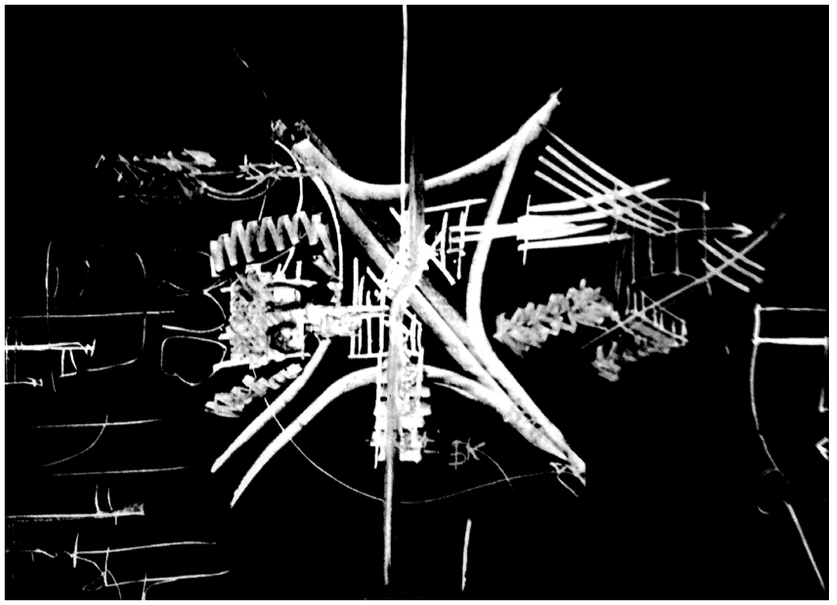
United Nations – Agenda XXI
https://flanet.org/pubblicazioni/guida-europea-allagenda-21-locale/

United Nations – Millennium Development Goals - MDGs
https://www.un.org/millenniumgoals/

United Nations – Sustainable Development Goals
https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/

United Nations Habitat – City Prosperity Initiative
https://data.unhabitat.org/pages/city-prosperity-index

Vittorio Sereni – Archivio
https://www.archiviovittoriosereni.it



◁ De Carlo Giancarlo,
Attività universitarie
sul nodo di
interscambio di una
linea metropolitana,
disegno a gesso,
Cambridge,
Stati Uniti,
1970.

Voglio ringraziare in particolare il prof. Dario Costi per il contributo fondamentale alla mia formazione e per avermi sostenuto nel mio percorso accademico e il prof. Antonello Alici per avermi accompagnato con preziosi suggerimenti nello svolgimento di questa ricerca.

Proseguo con tutti coloro che, con grande interesse e disponibilità, hanno accettato di rilasciarmi un'intervista condividendo con me i loro ricordi su Giancarlo De Carlo: il prof. Paolo Ceccarelli, gli architetti Carlo Nepi, Susanne Wettstein, Sandro Volta, Antonio Troisi e la prof. Monica Mazzolani.

Desidero anche ricordare il personale delle biblioteche e degli archivi consultati tra i quali l'Archivio progetti IUAV, l'Archivio Storico Comunale di Parma, l'Emeroteca della Biblioteca Civica Mario Colombi Guidotti di Parma e l'Archivio ILA&UD della Biblioteca civica d'arte e architettura Luigi Poletti di Modena.

Un ringraziamento speciale va anche ai colleghi e amici che hanno trascorso con me momenti di ricerca, confronto e dialogo, ai miei genitori e familiari e a tutti coloro che mi sono stati vicino in questi anni.

“È ormai impossibile per noi architetti fondare il nostro lavoro sul gusto, sulla moda, su atteggiamenti intellettuali e mondani: le nostre esperienze ci costringono a ricercare le ragioni del nostro lavoro nel vivo di questa nuova realtà, una realtà con risonanze ampie che non si limita ormai a una "*elite*" qualificata, ma si estende all'intero nostro popolo, alle sue vicende, alla sua storia, alla sua tradizione.

Giancarlo De Carlo
Casabella n°206, 1955