UNIVERSITÀ DI PARMA
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PARMA

Dottorato di Ricerca in
Ingegneria Civile e Architettura

XXXV° CICLO
Tema: Architettura e Città

SSD Composizione Architettonica e Urbana (ICAR 14)

La *persistenza del fenomeno dell'Architettura* nella "Città delle *Costanti*"

L'attualità della lezione di Fernando Távora per la definizione di Temi e Strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani verso le linee guida di *Smart City* in Emilia-Romagna

Coordinatori
Chiar.mo Prof. Sandro Longo
Chiar.mo Prof. Andrea Spagnoli

Tutore
Chiar.mo Prof. Dario Costi

Correlatore
Chiar.mo Prof. Giovanni Leoni

Dottorando
Arch. Andrea Fanfoni

Anni Accademici 2019/2020 | 2021/2022

Credo di essere arrivato nel momento di cambiare vita, di fuggire dall'astrazione, dalla geometria esagerata, del razionalismo freddo, di arrivare all'uomo, che non è una macchina da calcolo ne esistenza senza controllo, di attingere alla vera relazione tra ragione e anarchia, tra corpo e spirito, tra religione e scienza, tra arte e tecnica, tra élite e moltitudine, di trovare, in una parola un nuovo classicismo, che stia a significare equilibrio, il trionfo della dignità e della morale, del cuore e dell'intelligenza.

F. Távora, *senza titolo,* Foz (PT), 10 gennaio 1950, manoscritto, consultato nel saggio M. Mendes, *Fernando Tavora "o meu caso"*, in J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012, pp. 54-79.

Desidero ringraziare,

Il Comitato Scientifico dello Smartcity 4.0 Sustainbale Lab per avermi dato la possibilità di strutturare questo progetto di ricerca all'interno di un ambiente multidisciplinare predisposto alla contaminazione e alla commistione dei saperi.

La Regione Emilia-Romagna nella figura della Dott.ssa Morena Diazzi per l'apporto istituzionale che è stato fornito al processo che ha accompagnato il lavoro di ricerca.

Il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Parma per avermi offerto le condizioni possibili di confronto all'interno di un ambiente aperto.

Il Professore Sandro Longo e il Professore Andrea Spagnoli per il lavoro di coordinamento all'interno del Collegio di Dottorato.

La Fundação de Serralves e la Fundação Marques da Silva per aver aperto i loro archivi con straordinaria disponibilità e attenzione.

La Biblioteca della Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto per avermi ospitato nel mio soggiorno portuense offrendomi le condizioni per strutturare al meglio il mio percorso di investigazione.

La Professoressa Teresa Fonseca e il Professore José António Bandeirinha per aver condiviso con me importanti testimonianze che hanno validato il mio processo di ricerca.

Il Professore Giovanni Leoni per avermi indirizzato allo studio di Fernando Távora facendomi comprendere l'importanza e l'attualità della sua lezione.

Il Professore Dario Costi per avermi orientato nel progetto culturale alla base della ricerca, con passione, dedizione, competenza e serietà.

I dottorandi e i borsisti del gruppo di ricerca, in particolare Emanuele Ortolan con il quale ho condiviso esperienze, fatiche, dubbi e certezze.

I miei genitori per il sostegno incondizionato,

Neus per esserci sempre.

Indice

6 **Abstract**

8 **Introduzione**

16 **CAPITOLO 1**
Riflessioni critiche al termine di una ricerca triennale sulla città contemporanea

18 1.1 Il contesto della città media europea

23 1.2 La progettazione dello spazio pubblico: un problema attuale

40 1.3 Centralità dello spazio pubblico nei programmi per la rigenerazione urbana

49 1.4. Il progetto urbano nella città della Quarta Rivoluzione Industriale.

67 1.5. Il *Progetto Urbano Strategico* come strumento per la progettazione dei luoghi della città

73 1.6. Considerazioni sulle esperienze europee di rigenerazione urbana nella città media

80 **CAPITOLO 2**
Il percorso di elaborazione teorica di una metodologia di intervento sui luoghi della città: la lezione di Fernando Távora

85 2.1. Gli anni della formazione e il confronto con i principi del Movimento Moderno

105 2.2. Dal *Diario* all'*Organizzazione dello spazio*: due testi paradigmatici

122 **CAPITOLO 3**
La vicenda progettuale di *Avenida da Ponte* a Porto: tre proposte esemplari per un luogo irrisolto

130 3.1. Regesto delle vicende progettuali dal 1880 ad oggi

157 3.2 Il progetto di Fernando Távora del 1955

166 3.3 Il progetto di Álvaro Siza del 2000-2001

180 3.4 *Casa dos 24*, un oggetto architettonico, un luogo, una storia: è tutto lì.

204 **CAPITOLO 4**
Temi e Strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani nella "Città delle *Costanti*"

205 4.1. Rimedi all'indifferenza nei confronti del luogo: Continuità e Specificità

212 4.2. Il linguaggio: sintesi "armonica" delle necessità e delle qualità permanenti

220 4.3. Le collaborazioni orizzontali e verticali: il processo partecipativo come sforzo collettivo

228 4.4. L'Architettura: un fenomeno condizionante lo spazio e la vita dell'uomo

234 4.5. L'organizzazione del vuoto urbano: il campo del progetto di spazio pubblico

Apparati

248 Apparato I. Conversazione con la Professoressa Maria Teresa Fonseca
256 Apparato II. Conversazione con il Professore José António Bandeirinha
266 Apparato III. Conversazione con il Professore Giovanni Leoni
274 Apparato IV. Conversazioni con i Professori Derrick De Kerckhove e Giovanni Maria Flick
290 Apparato V. Glossario dei termini della città contemporanea
317 Apparato VI. L'analisi dei ranking
338 Apparato VII. Esperienze di *Progetto Urbano Strategico*: estratti dalla pubblicazione del Manuale

348 **Bibliografia**

Abstract

Obiettivo principale della ricerca è definire alcuni Temi e Strumenti utili al progetto di trasformazione e rigenerazione degli spazi pubblici e dei luoghi urbani nel contesto della città media europea contemporanea attraverso la rielaborazione e l'attualizzazione della lezione teorica e progettuale di Fernando Távora, uno dei Maestri dell'architettura della seconda metà del Novecento.

Il percorso di studi è stato realizzato all'interno del Laboratorio regionale *Smart City 4.0 Sustainable LAB* e per tale ragione ha previsto uno studio iniziale indirizzato alle questioni di stretta attualità che riguardano la città, i suoi modelli insediativi recenti e le sue emergenze.

La ricerca è circoscritta alla scala dello spazio pubblico nella quale il progetto urbano diventa uno strumento necessario, approfondendo questa pratica dal punto di vista operativo, grazie a sperimentazioni sul campo, e da una prospettiva analitica, grazie all'osservazione di esperienze recenti in Europa.

Una parte della ricerca si serve dell'analisi della vicenda progettuale di *Avenida da Ponte* a Porto come caso studio di interesse che riflette l'evoluzione della pratica del progetto dei luoghi all'interno della città storica durante tutto il Novecento.

Questo bagaglio di conoscenze è stato infine tradotto in riflessioni che richiamano la necessità di orientare il dibattito attuale verso una pratica progettuale che sappia coniugare in maniera consapevole innovazione tecnica e saperi umani, sperimentazione e conoscenza, tendenze globali e culture locali, assumendo come premessa che l'integrazione della tecnologia in ambito urbano sia necessaria ma possibile solo se realmente sostenibile, ovvero se fondata su presupposti di comprensione delle condizioni specifiche, se attenta agli aspetti storici che da sempre governano i processi di sviluppo, se basata su collaborazioni costanti e produttive e se traduce in spazio e forme le esigenze di un'intera comunità.

The main objective of the research is to define some Themes and Tools useful for the design of transformation and regeneration of public spaces and urban places in the context of the contemporary average European city through the reworking and updating of the theoretical and design lesson of Fernando Távora, one of the Masters of architecture of the second half of the 20th century.

The course of study was carried out within the *Smart City 4.0 Sustainable LAB regional laboratory* and for this reason included an initial study addressed to current issues concerning the city, its recent settlement models and its emergencies.

The research is limited to the scale of public space in which urban design becomes a necessary tool, deepening this practice from an operational point of view, thanks to field experiments, and from an analytical perspective, thanks to the observation of recent experiences in Europe.

A part of the research uses the analysis of the *Avenida da Ponte* design story in Porto as a case study of interest that reflects the evolution of the practice of place design within the historical city throughout the 20th century.

This wealth of knowledge has finally been translated into reflections that recall the need to orientate the current debate towards a design practice that is able to consciously combine technical innovation and human knowledge, experimentation and thory, global trends and local cultures, assuming as a premise that the integration of technology in the urban context is necessary but only possible if it is truly sustainable, that is, if it is based on assumptions of understanding of specific conditions, if it is attentive to the historical aspects that have always governed development processes, if it is based on constant and productive collaborations and if it translates the needs of an entire community into space and forms.

Introduzione

Obiettivo principale della ricerca è definire alcuni Temi e Strumenti utili al progetto di trasformazione e rigenerazione degli spazi pubblici e dei luoghi urbani nel contesto della città media europea contemporanea attraverso la rielaborazione e l'attualizzazione della lezione teorica e progettuale di Fernando Távora, uno dei Maestri dell'architettura della seconda metà del Novecento.

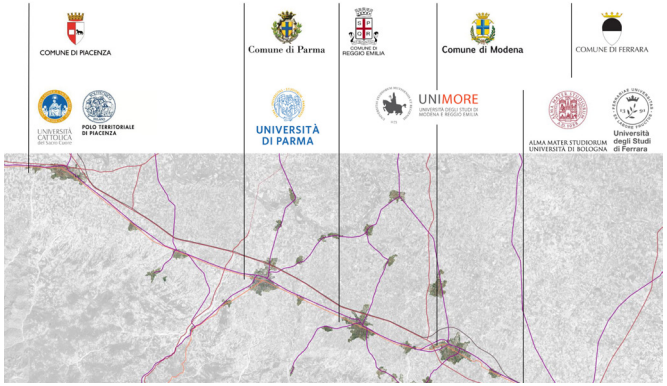
Il percorso di studi è stato realizzato all'interno del Laboratorio regionale *Smart City 4.0 Sustainable LAB* e per tale ragione ha previsto uno studio iniziale indirizzato alle questioni di stretta attualità che riguardano la città, i suoi modelli insediativi recenti e le sue emergenze.

La ricerca è circoscritta alla scala dello spazio pubblico nella quale il progetto urbano diventa uno strumento necessario, approfondendo questa pratica dal punto di vista operativo, grazie a sperimentazioni sul campo, e da una prospettiva analitica, grazie all'osservazione di esperienze recenti in Europa.

Questo bagaglio di conoscenze è stato infine tradotto in riflessioni che richiamano la necessità di orientare il dibattito attuale verso una pratica progettuale che sappia coniugare in maniera consapevole innovazione tecnologica e saperi umani, sperimentazione e conoscenza, tendenze globali e culture locali.

Per questa ragione la *Lezione delle Costanti* di Fernando Távora è risultata fondamentale per centrare il ragionamento sull'Architettura: «*Fenomeno necessario, inerente alla stessa natura dell'uomo, prolungamento indispensabile della sua vita, manifestazione della sua esistenza*».[1]

1_ F. Távora, *Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti*, testo pubblicato in «*Lusiada, Revista ilustrada de Cultura*», vol. 1, n°2, novembre 1952. Ripubblicato in F. Távora, T*eoria Geral da Organização do Espaço. Arquitectura e Urbanismo, a lição das constantes*, FAUP, ottobre 1993. Consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.



Regione Emilia-Romagna

Lepida CUP 2000

UNIVERSITÀ CATTOLICA del Sacro Cuore

Federazione Ordini Architetti PPC Emilia-Romagna

feding

Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Parma

FEDERAZIONE REGIONALE dei COLLEGI dei PERITI INDUSTRIALI e dei PERITI INDUSTRIALI LAUREATI della Regione EMILIA ROMAGNA

POLO TERRITORIALE DI PIACENZA

EMILIA ROMAGNA anci

legacoop EMILIA-ROMAGNA

UNIVERSITÀ DI PARMA

ANCE EMILIA ROMAGNA

CNA Emilia Romagna

UNIMORE UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MODENA E REGGIO EMILIA

arpae agenzia prevenzione ambiente energia emilia-romagna

Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente

ALMA MATER STUDIORUM UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

Università degli Studi di Ferrara

AIPo Agenzia Interregionale per il fiume Po

Autorità di bacino del fiume Po Bacino di rilievo nazionale

La struttura del laboratorio che ha indirizzato lo studio

Smart City 4.0 Sustainable LAB ha iniziato il proprio lavoro a supporto di Enti pubblici, istituzioni, e stakeholder del territorio il 26 marzo 2018 con la presentazione istituzionale presso l'Università degli Studi di Parma e da allora ha visto convergere docenti e ricercatori delle materie interessate allo studio della città dando vita ad un progetto condiviso con le Università di Parma, Piacenza (Cattolica e Politecnico), Reggio Emilia e Modena, Bologna e Ferrara. Le Università hanno avviato un lavoro di indagine integrato con la prospettiva di condividere una risposta complessiva, organica ed eterogenea che fornisca soluzioni per la realizzazione di città intelligenti e sostenibili. Il Laboratorio è dotato di un assetto su 4 livelli e ha un programma formato da 8 direzioni di lavoro.

L'assetto del laboratorio su 4 livelli:

- Il Comitato Scientifico Regionale di livello internazionale costituito da 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.
- il Tavolo Territoriale per la città contemporanea dell'Emilia-Romagna formato per condividere scenari sui temi della formazione e lavorare sui progetti proposti che ha visto l'adesione di ANCE, ANCI, CNA, Legacoop e Federazione regionale degli ordini professionali.
- Il network interdisciplinare/interuniversitario composto da ricercatori dei vari Atenei coinvolti che costituisce una base scientifica articolata su tutte le discipline.
- Il gruppo di lavoro interdisciplinare/interuniversitario composto da 10 dottorandi, 10 relatori e 10 correlatori dalle sedi universitarie della Regione.

Il programma del Laboratorio individua le seguenti 8 direzioni di lavoro:

- La ricerca universitaria finalizzata alla definizione di una metodologia di lavoro per le P.A.
- I progetti pilota per i Comuni.
- I progetti pilota per enti e stakeholder del territorio.
- La formazione delle P.A. e l'individuazione dei temi.
- Il rapporto tra ricerche e aziende.
- La specializzazione di professionisti e operatori.
- La federazione territoriale di Università, enti e impresa per partecipare ai bandi europei.
- La documentazione, la divulgazione, il coinvolgimento e la partecipazione.

Nel 2019 il Laboratorio ha firmato un protocollo d'intesa con Regione Emilia-Romagna e Lepida per il co-finanziamento di 10 borse di dottorato orientate alla ricerca e all'individuazione degli indirizzi di *Smart City* per le città emiliane in tre anni, che ha permesso la realizzazione di questo progetto di Tesi.

La ricerca triennale per l'individuazione dei temi all'interno di un dibattito aperto

Il mandato di ricerca, individuato durante il percorso di studi, è stato orientato a definire il ruolo del progetto urbano nella trasformazione delle città all'interno di una prospettiva multidisciplinare come nelle premesse del Laboratorio che, riprendendo le parole del suo Direttore Scientifico Dario Costi, è definibile come «*un contenitore intellettuale aperto, inteso come spazio culturale di confronto per far convergere molte delle competenze scientifiche che si interessano di città a partire da quelle dell'architettura e delle ingegnerie*».[2]

L'indagine inizia pertanto dall'individuazione dei problemi e delle sfide della città media europea di oggi, intesa come sistema complesso e dinamico, non riducibile ad una sola dimensione e ad un unico campo di azione. La lettura dello stato dell'arte ci restituisce un panorama articolato che mette in evidenza alcuni dei grandi temi che gravitano attorno alle pratiche di rigenerazione urbana, partendo dai cambiamenti demografici per arrivare agli obiettivi condivisi al livello continentale di riduzione dei consumi energetici e del suolo, di preservazione della sostenibilità in tutte le sue dimensioni, di promozione del senso identitario e di cittadinanza, di gestione dei rifiuti e delle risorse, di rivitalizzazione delle aree abbandonate, di potenziamento di una mobilità ecologica e di attenzione per il recupero del patrimonio fisico e culturale.

Come da presupposti del Laboratorio questa Tesi studia il ruolo delle tecnologie della Quarta Rivoluzione Industriale nei processi di trasformazione della città identificando alcuni aspetti che richiedono senza dubbio una riflessione. Dall'inizio degli anni Duemila parte della comunità scientifica parla di *Smart City* come di una prospettiva capace di risolvere le grandi sfide elencate in precedenza attraverso una gestione manageriale degli aspetti organizzativi della città. Come sarà possibile osservare, i modelli di *Smart City* sono caratterizzati dall'impiego massivo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione che vengono utilizzate per rendere le componenti e i servizi della città più intelligenti, interconnessi, efficienti, sostenibili ed accessibili. Sebbene lo scopo finale sia quello di migliorare la qualità della vita dei cittadini il concetto di *Smart City* manca di riferimenti alla conservazione delle qualità spaziali della città e non sono individuabili, nel modello, strategie specifiche riguardo alla natura fisica dei contesti, agli aspetti di organizzazione dello spazio pubblico, della continuità morfologica e storica, dell'integrazione tra tecnologia e operato umano e termini di confronto esaustivi con le condizioni locali. Anima pertanto questo lavoro la convinzione che il dibattito disciplinare vada riorientato verso una pratica progettuale che sappia coniugare in maniera consapevole innovazione tecnica e saperi umani, sperimentazione e conoscenza, tendenze globali e culture locali, assumendo come premessa che l'integrazione della tecnologia in ambito urbano sia necessaria ma possibile solo se realmente sostenibile, ovvero se fondata su presupposti di comprensione delle condizioni specifiche, se attenta agli aspetti storici che da sempre governano i processi di sviluppo, se basata su collaborazioni costanti e produttive e se traduce in spazio e forme le esigenze di un'intera comunità, prendendo quindi in prestito le parole Henri Lefebvre, impegnandosi per «*un nuovo umanesimo [...], dando vita ad una nuova prassi e ad un'altro uomo, quello della società urbana*».[3]









2_ D. Costi, *Manual of Strategic Urban Design*, Spinger, 2023 (in corso di pubblicazione).

3_ H. Lefebvre, *Il diritto alla città*, Anthropos, Parigi, 1968, edizione consultata di ombre corte, Verona, 2014.







Dalla prospettiva dell'architetto il campo largo è stato pertanto ristretto alla disciplina specifica cercando di dare risposta ad alcuni interrogativi che hanno indirizzato le scelte di ricerca. Quale ruolo deve avere il progetto urbano nei processi di sviluppo della città? Quale specificità disciplinare deve apportare l'architettura affinché questi processi siano consapevoli e realmente sostenibili? Attraverso lo studio di quali esperienze si possono orientare le scelte future per la rigenerazione urbana?

La Tesi identifica la possibilità di rispondere a questa serie di domande attraverso lo studio di una porzione della vicenda umana, teorica e progettuale relativa all'architetto Fernando Távora (1923-2005) identificato come una delle figure centrali del dibattito culturale sulla progettazione architettonica e urbana del secondo dopoguerra e grazie all'analisi di un'esperienza concreta, quella relativa alla trasformazione dell'*Avenida da Ponte* e al recupero della *Casa dos 24* a Porto, come esempio funzionale al ragionamento, per la definizione di Temi e Strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani che risultano essere gli obiettivi della ricerca.

Nel dettaglio la scelta di studiare Fernando Távora è determinata dai seguenti motivi:

- Per includere all'interno del dibattito scientifico relativo ai compiti ma anche alle opportunità del progetto urbano contemporaneo temi che emergono dallo studio di un riferimento culturale che attraverso la sua produzione teorica e i suoi progetti ha dimostrato un rigore, una conoscenza, una sensibilità e una responsabilità unica per la disciplina architettonica intesa come una pratica capace di controllare, attraverso il progetto, la forma e lo spazio a tutte le scale di intervento.
- Per la sua centralità nel dibattito all'interno dei Congressi Internazionali di Architettura Moderna negli anni '50 del Novecento, periodo nel quale viene definito un nuovo concetto di *Modernità* in contrasto con lo *Stile Internazionale*.
- Per l'attenzione che il suo operato teorico e progettuale ha dimostrato nell'applicazione dei concetti di continuità storica, di specificità, di relazione con il luogo e di salvaguardia identitaria dei contesti.
- Per il modo in cui sono stati strutturati i processi partecipativi e le collaborazioni nella sua produzione autoriale.
- Per la qualità dei progetti di spazio pubblico e di organizzazione dei vuoti urbani che ha lasciato in eredità.
- Per la metodologia e l'approccio teorico con cui ha affrontato il tema del recupero architettonico e della rigenerazione urbana.
- Per l'attenzione con la quale si è impegnato a rapportare la valenza del suo operato di architetto con la società destinataria del suo lavoro.

La ragione del titolo: La *persistenza del fenomeno dell'Architettura* nella "*Città delle Costanti*"

Il titolo di questa Tesi fa esplicito riferimento ad un breve articolo scritto da Fernando Távora e pubblicato nel 1952 sulla rivista *Lusiada* dal titolo "*Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti" (Arquitectura e Urbanismo: A lição das constantes)* che apre con il seguente messaggio: «*Il fenomeno dell'Architettura e dell'Urbanistica è universale. Dove c'è l'uomo, in qualunque momento, in qualunque luogo, esistono l'Architettura e l'Urbanistica. Fenomeno necessario, inerente alla stessa natura dell'uomo, prolungamento indispensabile della sua vita, manifestazione della sua esistenza; la varietà, l'infinità di aspetti, la pluralità di realizzazioni sono proprie di questa universalità*».[4] Queste poche righe introducono, come se fossero un manifesto, una decisa presa di posizione. Architettura e Urbanistica, due componenti dello stesso fenomeno, vengono intese come universali, intrinsecamente presenti nella natura umana, e necessarie, ovvero imprescindibili nel processo di organizzazione dello spazio.
Il testo prosegue asserendo che «*conoscere l'esistenza delle manifestazioni dell'uomo e determinare le possibili costanti che essa presenta è compito della storia. È funzione necessaria e indispensabile che giustifica tutto l'interesse della conoscenza del passato per il contributo che può portare al presente.*»[5] Questo passaggio introduce un altro concetto rilevante ovvero quello della conoscenza storica come strumento operativo del progetto.
Fernando Távora ci insegna che i ruoli dell'Architettura e dell'Urbanistica (intesa come progetto di città) sono di primaria importanza nelle dinamiche di trasformazione di un contesto fisico-spaziale, sia esso di piccola o grande scala, e che la prassi metodologica dell'intervento deve essere sostenuta sempre da una profonda conoscenza della situazione locale che l'architetto è in grado di gestire e ordinare.
Fernando Távora prosegue individuando tre Costanti: «*esiste una qualsiasi cosa in comune nella evoluzione del fenomeno dell'Architettura e dell'Urbanistica? Senza dubbio. Tre aspetti, tre costanti, ci sembrano di capitale importanza: la sua modernità apparente, lo sforzo di collaborazione che ha sempre richiesto, la sua importanza come elemento condizionante della vita dell'uomo.*»[6]

La prima Costante, la Modernità di un evento, «*si misura in base alla relazione che intrattiene con le condizioni entro cui si realizza. In materia di Architettura e di Urbanistica, Modernità significa integrazione perfetta di tutti gli elementi che possono influire nella realizzazione di qualunque opera, utilizzando tutti i mezzi che possano meglio condurre alla concretizzazione di un determinato fine.*»[7] Questa prima Costante traduce un concetto fondamentale per questo specifico ambito di ricerca. Távora suggerisce infatti un utilizzo consapevole dell'innovazione, di qualunque natura essa sia, dove consapevole significa integrato e volto alla preservazione della qualità. «*Essendo differenti le condizioni saranno diverse le soluzioni, ma la natura delle relazioni deve essere comune. Le grandi opere di Architettura e*

4_ F. Távora, *Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti*, Op. Cit.

5_ Ibidem.

6_ Ibidem.

7_ Ibidem.

di Urbanistica sono sempre state moderne nella misura in cui traducevano esattamente, cioè secondo una relazione perfetta, le condizioni al loro intorno.»[8] Viene inoltre introdotta un altra caratteristica fondamentale dell'Architettura ovvero la sua attenzione per le condizioni, per le circostanze, suggerendo una visione dei problemi che radica le soluzioni nell'ambito locale, nella molteplicità di significati che sottintende la parola, stabilendo relazioni e continuità.

La seconda Costante parla delle finalità collettiva dell'opera architettonica e urbanistica: «*Appartiene a tutte le manifestazioni dell'Architettura e dell'Urbanistica la certezza che ognuna di esse si sia realizzata grazie ad uno sforzo collettivo e che per questo, ognuna di esse rappresenta una sintesi. L'architetto e l'urbanista non sono sufficienti alla realizzazione dell'Architettura e dell'Urbanistica; loro sono solo gli organizzatori della sintesi magnifica che le opere comportano e alla quale collabora tutta una incalcolabile serie di elementi. Senza sottovalutare il valore del contributo individuale, non c'è dubbio che chi realizza l'opera definitiva sono proprio questi elementi, nella loro totalità, nell'unità degli sforzi.*»[9] Questo punto richiama l'attenzione almeno su due aspetti: la necessità di far coesistere all'interno del progetto di città diverse discipline attraverso una sapiente commistione dei saperi e di intraprendere processi partecipativi ampli, capaci di produrre consenso ma soprattutto qualità.

L'ultima Costante individua la rilevanza della pratica del progetto urbano e restituisce più di una responsabilità: «*Non si potrà mai esagerare l'importanza dell'Architettura e dell'Urbanistica come fenomeno condizionante della vita dell'uomo. Se l'uomo, nell'organizzare lo spazio, produce lavoro condizionato, nella misura in cui soddisfa le realtà che lo circondano, produce anche lavoro che condiziona la sua stessa attività; una città o una casa si realizzano secondo condizioni preesistenti ma creano, una volta realizzate, condizioni di esistenza per gli uomini che le vivono. Dalla buona o cattiva qualità dell'organizzazione dello spazio dipende, in parte, il benessere o il malessere degli uomini; la disarmonia dell'organizzazione dello spazio genera l'infelicità umana*».[10] Qui l'autore richiama l'attenzione sulla centralità della disciplina all'interno di qualsiasi processo di organizzazione dello spazio e per tale ragione è un monito a considerare le relazioni come condizionanti, ossia fondamentali per la vivibilità di qualsiasi opera umana, sia essa un oggetto o una città.

Távora conclude l'articolo con un avvertimento, recepito da questo lavoro di ricerca come un'esortazione: «*A volte, però, (le Costanti) vengono dimenticate e l'Architettura e l'Urbanistica entrano in crisi. L'analisi di molte manifestazioni contemporanee in questa materia è un perfetto indicatore di questa crisi, di questo dimenticare le Costanti, che sono fondamentali ma vengono rimpiazzate con aspetti accessori e decorativi, sebbene, quasi sempre, tali manifestazioni invochino aspetti tradizionali o di ritorno al passato. Si confonde la Grande Tradizione, la tradizione delle Costanti, con le tradizioni piccole o passeggere.*

8_ Ibidem.

9_ Ibidem.

10_ Ibidem.

Perché la lezione delle Costanti non possa essere dimenticata, l'Architettura e l'Urbanistica contemporanee dovranno manifestare la loro modernità, interpretare una collaborazione totale e non dimenticare l'importanza che giocano come elementi condizionanti della vita dell'uomo.»[11] Senza la pretesa di essere dogmatico il messaggio di questo articolo è chiarificatore e rimanda ad una riflessione. Il progetto degli spazi pubblici, dei luoghi o della città non può che essere ritenuto l'imprescindibile timone dei processi di trasformazione e pertanto il termine "*Città delle Costanti*" viene utilizzato come contrappunto dialettico e contrappeso culturale al concetto di "*Città Intelligente*" per richiamare la necessità di indirizzare il dibattito attuale su argomenti tipici della disciplina architettonica e di affiancare le grandi innovazioni tecnologiche del nostro tempo alla conoscenza, strumento operativo per la costruzione del presente.

Il campo degli studi e i risultati prodotti

Se, come accennato, la prima parte della ricerca illustra un'esperienza triennale di analisi operativa del contesto della città media contemporanea, dal secondo capitolo la Tesi è orientata allo studio dell'operato di Fernando Távora in un periodo limitato tra gli anni della formazione e la scrittura di due importanti testi all'inizio degli anni Sessanta, periodo nel quale l'architetto affronta un processo di conoscenza e di attraversamento del Movimento Moderno e dove formula il suo posizionamento culturale sul tema del progetto urbano. La ricerca, che non vuole essere un'analisi storiografica, intende reinterpretare le tematiche dominanti per assumere come proprie alcune indicazioni relative al progetto urbano contemporaneo servendosi dello studio di testi, opere architettoniche e relazioni intrattenute con i protagonisti di quella stagione dell'architettura.

Nel terzo capitolo l'indagine si serve dell'analisi della vicenda progettuale di *Avenida da Ponte* a Porto come caso studio di interesse che riflette il dibattito architettonico internazionale sulla progettazione dei luoghi all'interno della città storica durante tutto il Novecento.

Questo studio ricostruisce i fatti progettuali che hanno interessato l'area nel secolo scorso per poi concentrarsi, con approfondimenti e indagini compositive, su tre progetti specifici: i due progetti non realizzati di Fernando Távora del 1955 e di Álvaro Siza del 2000 per *Avenida da Ponte* e il progetto di spazio pubblico che sta alla base della realizzazione della *Casa dos 24* come dimostrazioni che la conoscenza può diventare strumento per un'architettura al servizio della città.

L'ultimo capitolo, intitolato *Temi e Strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani nella "Città delle Costanti"* è il risultato delle conoscenze acquisite, che si trasformano in riflessioni e in indicazioni per il progetto urbano contemporaneo, esercizio possibile e necessario, mezzo capace di coniugare le esigenze attuali con l'Architettura, «*un'attività "naturale" […], pratica degli uomini destinata agli uomini, che trova nella città il suo scenario di attuazione privilegiato.*»[12]

11_ Ibidem.

12_ R. Aristides, *Fernando Távora and the production of modernity*, Paper presented at the International PhD Conference "*Within the Limits of Scarcity: Rethinking Space, City and Practices*", 27 febbraio 2013, University of Westminster, Londra.

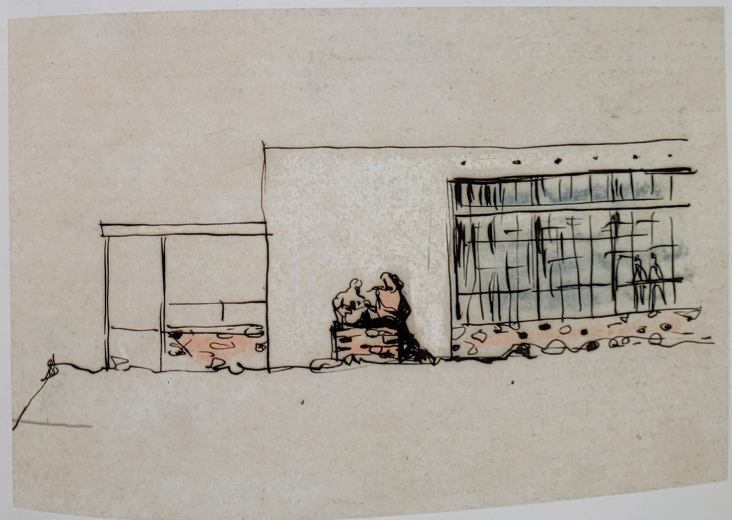
IMMAGINE 1
Fotografia della Monografia G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005 delle pagine 292-293 dove viene riportato il saggio *Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti.*

Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti

Il fenomeno dell'architettura e dell'urbanistica è universale. Dove c'è l'uomo, in qualunque momento, in qualunque luogo, esistono l'architettura e l'urbanistica. Fenomeno necessario, inerente alla stessa natura dell'uomo, prolungamento indispensabile della sua vita, manifestazione della sua esistenza; la varietà, l'infinità di aspetti, la pluralità di realizzazioni sono proprie di questa universalità. A ciascun clima fisico o spirituale corrisponde una soluzione propria; ne deriva un panorama immenso che la lettura del passato offre ai nostri occhi e che anche il presente non nasconde: infiniti metodi di costruzione, innumerevoli sottigliezze plastiche, vari programmi, i materiali più disparati, sempre e dappertutto l'inedito, il differente, l'inatteso. Nessuno può negare la persistenza del fenomeno: in architettura è la capanna elementare del selvaggio o il raffinato Partenone, in urbanistica l'incipiente agglomerato di costruzioni o la complessa metropoli. Diversi nel volume, nella forma, nel grado di delicatezza, ma accomunati dalla manifestazione di una comune necessità di organizzazione dello spazio, realizzata ora da uno spirito rozzo incapace di qualunque possibile speculazione, ora da uno specialista che inquadra la sua opera in una corrente teorica o che stabilisce una dottrina. Quante variabili spirituali tra un arabo che è architetto nel montare la sua tenda e l'artista rinascimentale che scrive trattati di architettura! Universalità del fenomeno, varietà permanente e incalcolabile nelle realizzazioni. Come potrebbe essere altrimenti? Come concepire la rudezza di una casa popolare nell'opera di Palladio? Come aspettarsi un'acropoli di Atene dalle mani e dallo spirito di una società primitiva?
Conoscere l'esistenza delle manifestazioni dell'uomo e determinare le possibili costanti che essa presenta è compito della storia. È funzione necessaria e indispensabile che giustifica tutto l'interesse della conoscenza del passato per il contributo che può portare al presente.
Ma ci si chiede, esiste una qualche relazione tra l'evoluzione del fenomeno dell'architettura e dell'urbanistica? Senza dubbio. Tre aspetti, tre costanti, ci sembrano di capitale importanza: la sua modernità apparente, lo sforzo di collaborazione che ha sempre richiesto, la sua importanza come elemento condizionante della vita dell'uomo.
La modernità di un evento si misura in base alla relazione che intrattiene con le condizioni in cui si realizza. In materia di architettura e di urbanistica, modernità significa integrazione perfetta di tutti gli elementi che possono influire nella realizzazione di qualunque opera, utilizzando tutti i mezzi che possano meglio condurre alla concretizzazione di un determinato fine. La modernità si manifesta nella qualità, nella appropriatezza delle relazioni tra l'opera e la vita. Essendo differenti le condizioni saranno diverse le soluzioni, ma la natura delle relazioni deve essere comune. Le grandi opere di architettura e di urbanistica sono sempre state moderne nella misura in cui traducevano esattamente, cioè secondo una relazione perfetta, le condizioni al loro intorno. C'è una grande verità comune a tutte queste opere, la loro modernità. Gli aspetti formali secondo cui si manifestano, sono una conseguenza diretta della varietà di ambienti e delle condizioni di ogni ordine, ma sono proprio i diversi aspetti formali, nella loro diversità, che permettono la deduzione di quella costante che si chiama modernità. Piazza San Marco a Venezia è un esempio tipico di diversità formale e di qualità permanente. Tra il primo e l'ultimo edificio che compongono questo straordinario organismo urbano esistono alcuni secoli di differenza, secoli che significano evoluzione, diversità, varietà. Ciascuno di questi edifici è stato moderno e poiché tutti lo sono stati, la costante della modernità ha regolato l'intero complesso. Non è importante lo stile in cui ciascuno di essi fu realizzato quanto invece interessa l'atteggiamento simile che ne ha orientato il concepimento. Appartiene a tutte le manifestazioni dell'architettura e dell'urbanistica la certezza che ognuna di esse si sia realizzata grazie a uno sforzo collettivo e che per questo, ognuna di esse rappresenta una sintesi. L'architetto e l'urbanista non sono di per sé sufficienti alla realizzazione dell'architettura e dell'urbanistica; loro sono solo gli organizzatori della sintesi magnifica che le opere comportano e alla quale collabora tutta una incalcolabile serie di elementi. Senza sottovalutare il valore del contributo individuale, non c'è dubbio che a realizzare l'opera definitiva siano proprio questi elementi, nella loro totalità, nell'unità degli sforzi. La collaborazione prende qui gli aspetti più vari e tocca differenti strati sociali. Senza uno sforzo fisico sorprendente non si sarebbero alzate le pietre che formano Stonehenge; le piramidi non sarebbero state realizzate senza la collaborazione dei geometri, degli astronomi e dei matematici; città come Atene o Venezia non esisterebbero senza un clima si stretta collaborazione tra tutti i suoi abitanti. Questa attività parte da una collaborazione effettiva che si manifesta nel concepimento o nella costruzione delle opere di architettura e di urbanistica e arriva alla stessa fruizione di queste opere. Come conseguenza di ciò, non basta costruire case, città o templi, ma è necessario possedere la garanzia che tali opere suscitino l'interesse di coloro ai quali sono destinate; vivendole, essi collaboreranno non già alla creazione, ma all'esistenza stessa di tali manifestazioni. Essendo opere collettive, le architetture e i piani urbanistici sono da considerarsi come sintesi, traduzioni plastiche nello spazio organizzato, di coloro da cui e per cui vengono realizzate; traduzioni proprie, caratteristiche, diverse, variabili e mutevoli. Una verità le precede e le accomuna tutte: senza uno spirito di collaborazione, di sforzo collettivo, queste opere non potrebbero essere realizzate.
Non si potrà mai esagerare l'importanza dell'architettura e dell'urbanistica come fenomeno condizionante della vita dell'uomo. Se l'uomo, nell'organizzare lo spazio, produce lavoro condizionato, nella misura in cui soddisfa le realtà che lo circondano, produce anche lavoro che condiziona la sua stessa attività; una città o una casa si realizzano secondo condizioni preesistenti ma creano, una volta realizzate, condizioni di esistenza per gli uomini che le vivono. Dalla buona o cattiva qualità dell'organizzazione dello spazio dipende, in parte, il benessere o il malessere degli uomini; la disarmonia dell'organizzazione dello spazio genera l'infelicità umana. C'è qualcuno che ignora l'influenza dello spazio in cui abita l'uomo o in cui egli intrattiene relazioni sociali sulla sua salute fisica e spirituale? È sempre stato universalmente riconosciuto che l'ambiente esercita sull'uomo un'influenza capitale. La responsabilità dell'organizzazione dell'ambiente in cui vive l'uomo, degli edifici in cui abita o lavora, delle città, delle regioni o dei paesi in cui vive, risiede in gran parte nelle mani dell'architettura e dell'urbanistica.
La conoscenza del passato ha valore in rapporto al presente. È certo che le costanti di cui si è detto, per la loro stessa natura, non hanno perso di attualità. A volte, però, vengono dimenticate e l'architettura e l'urbanistica entrano in crisi. L'analisi di molte manifestazioni contemporanee in tale materia è un perfetto indicatore di questa crisi, di questo dimenticare le costanti, che sono fondamentali ma vengono rimpiazzate con aspetti accessori e decorativi, sebbene, quasi sempre, tali manifestazioni invochino aspetti tradizionali o di ritorno al passato. Si confonde la "grande tradizione", la tradizione delle costanti, con le mode piccole o passeggere. Perché la lezione delle costanti non possa essere dimenticata, l'architettura e l'urbanistica contemporanee dovranno manifestare la loro modernità, interpretare una collaborazione totale e non dimenticare l'importanza che giocano come elementi condizionanti della vita dell'uomo.

Testo pubblicato in «Lusíada, Revista ilustrada de Cultura», vol. 1, n. 2, novembre 1952. Ripubblicato in F. Távora, Teoria Geral da Organização do Espaço. Arquitectura e Urbanismo, a Lição das constantes, Faup, ottobre 1993.

Schizzo di progetto realizzato da Távora per l'asilo a Tomar, 1947.



CAPITOLO 1

Riflessioni critiche al termine di una ricerca triennale sulla città contemporanea

Il lavoro di ricerca presentato in questa Tesi, come illustrato nell'Introduzione, è stato orientato all'interno del Laboratorio Regionale *Smartcity 4.0 Sustainable Lab*. Il laboratorio, formato da docenti e ricercatori delle Università dell'Emilia-Romagna, dal momento della sua formazione, si è posto l'obiettivo di analizzare le dinamiche di sviluppo delle città emiliano-romagnole contemporanee. Tra le finalità del laboratorio vi sono quelle di fornire agli organi amministrativi, ma anche a stakeholder, professionisti, associazioni e semplici cittadini, strumenti educativi e operativi per la gestione, la trasformazione e lo sviluppo dei centri urbani regionali. Grazie ad un network composto da una molteplicità di gruppi di ricerca, di aree disciplinari molto distinte tra loro, il prerequisito culturale che anima i lavori del laboratorio è quello di ampliare le conoscenze dei singoli settori disciplinari attraverso la commistione di saperi propri delle materie che agiscono, a scale diverse e con competenze distinte, all'interno della città.

La partecipazione attiva agli incontri del Comitato Scientifico e alle attività di indagine e di formazione ha permesso di indirizzare questo progetto di ricerca alla comprensione di quei modelli e fenomeni che ruotano attorno alla gestione e alla trasformazione della città contemporanea, partendo da una prospettiva aperta alla contaminazione delle conoscenze per trarre conclusioni specifiche della disciplina del progetto urbano.

Questo primo capitolo, riassumendo un'attività di studio triennale, intende illustrare le condizioni del contesto fisico e spaziale all'interno del quale è stata realizzata la ricerca e si propone di fornire una lettura dello stato dell'arte di alcuni dei grandi temi che gravitano attorno alla trasformazione e alla rigenerazione fisica della città odierna.
Nel dettaglio la città oggetto e destinataria di questo studio è la città media. Come verrà illustrato, il contesto di questa dimensione urbana è di assoluta rilevanza e attualità per la regione Emilia-Romagna e la comprensione delle sue dinamiche di trasformazione attuali, determinate da variabili in continua evoluzione, è una delle grandi sfide che il progetto urbano si trova ad affrontare.

Altre questioni verranno trattate nel capitolo. In primo luogo, verrà eseguita una ricognizione sul ruolo dello spazio pubblico, come matrice del progetto urbano, come tema centrale della rigenerazione. Nel momento storico attuale, le linee guida a livello internazionale, le normative europee e le leggi urbanistiche regionali individuano nella riduzione al minimo del consumo di suolo la strada maestra da seguire per indirizzare le operazioni di trasformazione urbana volte alla sostenibilità. Lo spazio pubblico diviene, pertanto, spina dorsale del dibattito e la sua progettazione un'azione complessa che deve poter interagire con altre tematiche tipiche delle azioni di rigenerazione urbana come l'intervento sul costruito, sul patrimonio vetusto, sui collegamenti per la mobilità dolce, sugli spazi interstiziali delle infrastrutture, sui luoghi identitari e su quelli da recuperare, oltre che sulla gestione delle comunità insediate e dei contesti sociali.

Il secondo tema che verrà illustrato nel capitolo sarà quello della tecnologia applicata all'ambito urbano. Qual è il ruolo delle innovazioni apportate dalla Quarta Rivoluzione Industriale nei processi di trasformazione della città? Quali opportunità e quali pericoli? Quale il compito del progettista urbano e architettonico? Per rispondere a queste domande si è reso necessario conoscere e per tale ragione è stata eseguita una ricerca su più livelli.

Il primo livello, rappresentato da una serie di interviste ad esperti, eseguite da docenti e dottorandi del laboratorio, è stato utile per la costruzione di un panorama ampio di pensieri, teorie, problemi e opportunità introdotto da studiosi che in modi diversi stanno lavorando sulla città di oggi.

Il secondo livello, partendo dallo studio della bibliografia di riferimento, ha portato alla costruzione di un glossario di termini e neologismi relativi alla città contemporanea e alla successiva classificazione di quelle che sono le tematiche affrontate dai modelli stessi.

Il terzo livello, indicizzando i parametri di valutazione delle città europee provenienti da alcune classifiche scelte a campione, ha riscontrato l'assenza di attenzioni specifiche per gli aspetti tematici relativi alla dimensione fisica della città. Partendo da una prospettiva necessariamente multidisciplinare la lente di ingrandimento è stata posta sulle questioni proprie della materia del progetto urbano individuando carenze strutturali che saranno oggetto di riflessione e dibattito.

Il capitolo si conclude con un ragionamento sullo stato dell'arte del progetto dei luoghi della città stimolato dall'osservazione di esperienze e di buone pratiche europee che verranno messe in parallelo con la metodologia del Progetto Urbano Strategico in Italia.

Per terminare è utile sottolineare come lavorare sulla linea d'orizzonte dell'ambito disciplinare specifico della progettazione architettonica e urbana attraverso la sovrapposizione di saperi provenienti da altre materie è stato di grande utilità per orientare la visione di un architetto su alcuni temi di stretta attualità, in ambito non solo accademico, che caratterizzano la città come una risorsa imprescindibile, della quale avere cura.

1.1 Il contesto della città media europea

Secondo un noto rapporto ONU del 2018 entro il 2050 i due terzi della popolazione mondiale vivranno nelle città. Le città, inoltre, pur rappresentando una porzione effimera della superficie terrestre sono responsabili del 75% delle emissioni globali di carbonio, consumano l'80% dell'offerta globale di energia e il 75% delle risorse naturali.[1] La tendenza alla migrazione da aree rurali ad aree urbane è un fenomeno ormai esaminabile da tempo e non sembra intenzionato a fermarsi. Come possibile osservare dalle carte tematiche presenti nel report sopracitato, la tendenza è presente in maniera molto più intensa nelle aree del mondo dove sono in atto processi di industrializzazione massivi anche se l'Europa non può considerarsi esente dalla manifestazione di tale fenomeno. Se si fa riferimento ai grafici relativi alla forbice di crescita urbana e decrescita rurale in Italia, ad esempio, è possibile verificare una forte tendenza all'allontanamento delle curve tra gli anni Cinquanta e gli anni Ottanta del XX secolo con una stabilizzazione dell'andamento fino all'inizio degli anni Duemila ma con una differenza ancora in aumento da oggi fino al 2050.

I motivi della diaspora rurale sono molteplici e possono essere ricondotti a fattori economici, climatici, religiosi, politici e sociali ma la loro definizione non è lo scopo di questa breve analisi. Risulta invece interessante trovare in questo prospetto che inquadra una tendenza mondiale le basi di un ragionamento disciplinare profondo. Viene infatti da chiedersi come potranno fare fronte le nostre città a questa onda di cambiamento garantendo la stessa qualità di servizi, strutture abitative, spazi pubblici che favoriscano l'aggregazione delle persone e ancora come sarà possibile organizzare le azioni per la diminuzione dell'inquinamento, della produzione di rifiuti e del traffico limitando simultaneamente il consumo di nuovo suolo.

Nello specifico, questo progetto di ricerca ragiona su quella porzione di aree urbane definibili come città medie. Lo stesso rapporto ONU del 2018 mostra come gli insediamenti urbani con meno di 300.000 abitanti risultino essere la sede delle attività vitali del 23% della popolazione mondiale con la percentuale maggiore di popolazione tra gli insediamenti urbani totali. Il trend di aumento delle persone che si sposteranno verso le città medie non è destinato a fermarsi portando nel 2030 circa 2 miliardi e mezzo dei cittadini del mondo a vivere in città di medie dimensioni. Come illustrato dal rapporto INTELI del 2011[2] in Europa, una grande porzione di popolazione vive in centri urbani medio-piccoli. Approssimatamene il 40% vive in aree urbane

1_ United Nations Department of Economic and Social Affairs Population Division, *World Urbanization Prospects, The 2018 Revision*, United Nations New York, 2019.

2_ INTELI, *Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for local Authorities*, Lisbona, 2011, p. 39.

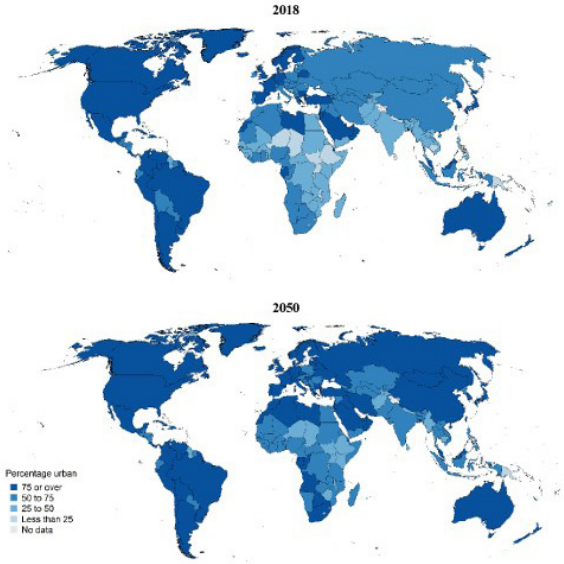


IMMAGINE 2
Percentuale di popolazione residente nelle aree urbane nel 2018 e nel 2050.
© United Nations, World population prospect.

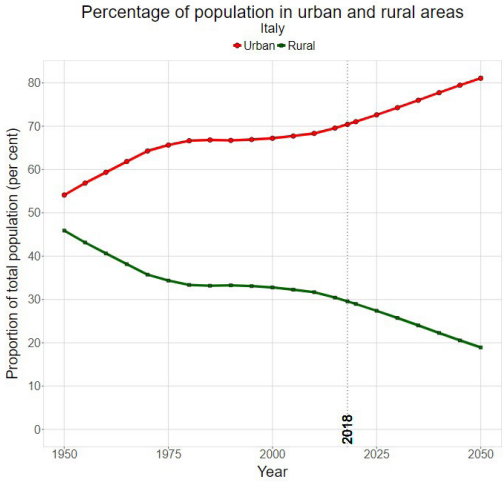


IMMAGINE 3
Popolazione urbana e rurale stimata e prevista in italia in un grafico che mostra l'andamento dal 1950 al 2050.
© United Nations, World population prospect

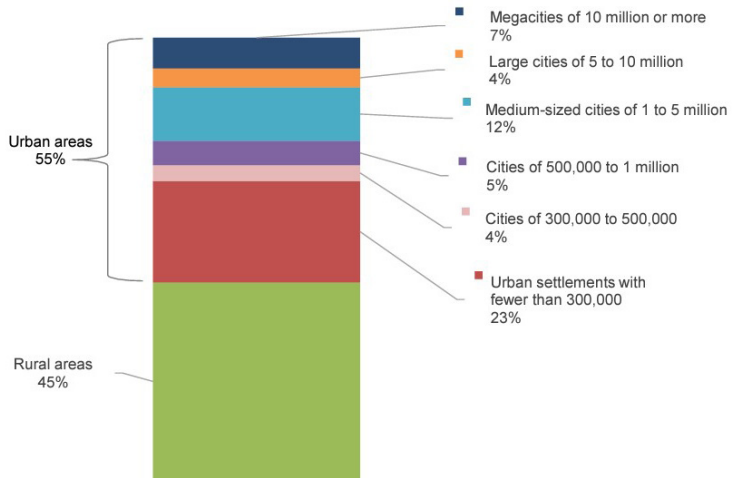


IMMAGINE 4
Popolazione mondiale, per area di residenza e classe di grandezza dell'insediamento urbano nel 2018.
© United Nations, World population prospect.

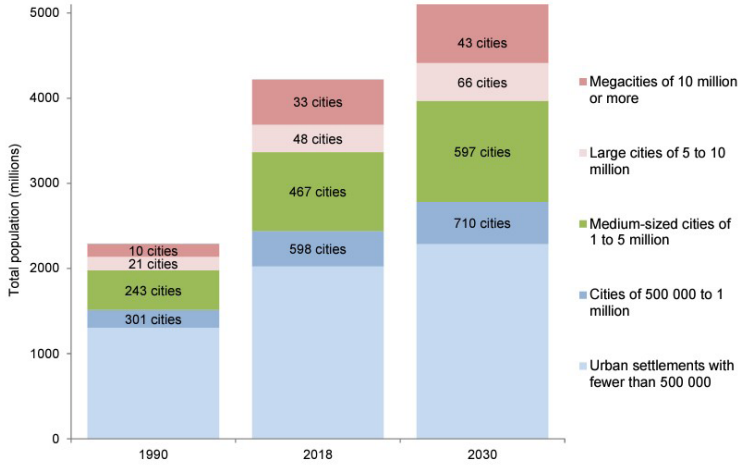


IMMAGINE 5
Popolazione e numero di città del mondo, per classe di grandezza dell'insediamento urbano, 1990, 2018 e 2030.
© United Nations, World population prospect

considerate piccole (dai 10.000 ai 50.000 abitanti) e il 20% in città medie (tra i 50.000 e i 250.000 abitanti) mentre il 20% nei grandi centri sopra i 250.000 abitanti non ancora classificabili come metropoli. Il rapporto ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*) del 2006[3] definisce tre possibili parametri per la definizione di una città:

- In base all'ambito amministrativo, come strumento statale per l'organizzazione e il controllo.
- In base alla morfologia, definendo le aree urbane secondo la loro estensione e la continuità morfologica dell'area edificata (questo approccio corrisponde all'idea della città come oggetto fisico dove è possibile riscontrare elementi di continuità architettonica).
- In base a criteri funzionali, definendo le aree urbane sullo schema delle interazioni che si creano tra un'area centrale e i territori circostanti (questo ultimo approccio corrisponde all'idea della città come entità economica e sociale).

Da questa classificazione è possibile definire la città come un'area nella quale è riconoscibile una morfologia edificata continua, una diffusa accessibilità alla rete di servizi e un'architettura urbana con caratteri comuni o tipici.

Risulta necessario in questo momento fare luce sulla definizione di città media. Innanzitutto è utile osservare come tutte le definizioni riconducibili alla dimensione di un insediamento urbano facciano riferimento non alla estensione territoriale ma bensì al numero di popolazione insediata e residente. Le definizioni però in questo senso non sono del tutto univoche. Tocci definisce le città medie come «*centri con popolazione compresa tra 50.000 e 250.000 unità*».[4] Klaus R. Kunzman invece parla di «*città con una popolazione da 20.000 a 200.000 abitanti, a seconda della densità di popolazione e del rispettivo sistema urbano di un Paese*».[5] La Commissione Europea si è espressa in maniera non ufficiale su tale argomento parlando in un documento relativo all'iniziativa URBAN di città di medie dimensioni come quelle che possiedono: «*un numero di abitanti compreso fra 50 000 e 250 000.*»[6] Secondo il rapporto ANCI del 2019 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.[7]

Nel già citato rapporto sulle SMESTO (*Small and Medium-Sized Towns*), che definisce una panoramica di metodi utilizzati nei diversi paesi europei per identificare le città di medio-piccole dimensioni, si conclude che la classificazione viene effettuata sempre per parametri di

3_ European Spatial Planning Observation Network (ESPON), *The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO)*, Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning, Vienna, Maggio 2006.

4_ G. Tocci, *Città, politiche e strumenti di governance : la pianificazione strategica in alcune città medie italiane*, Aracne, Roma, 2010.

5_ K. R. Kunzman, *Medium sized towns, Strategic planning and creative governance in the south Baltic Arc*, XXXIXa Conferenza dell'International Urban Fellows' Association (IUFA), 2009.

6_ Commissione Europea, *Il partenariato con le città, L'Iniziativa comunitaria URBAN, Brochure 2003*, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, Lussemburgo, 2003, ISBN 92-894-5108-4, p. 23.

7_ ANCI, *Il potenziale delle Città Medie nel Sistema Italia*, (a cura di) R. Florio, IFEL Fondazione Anci, 2019.

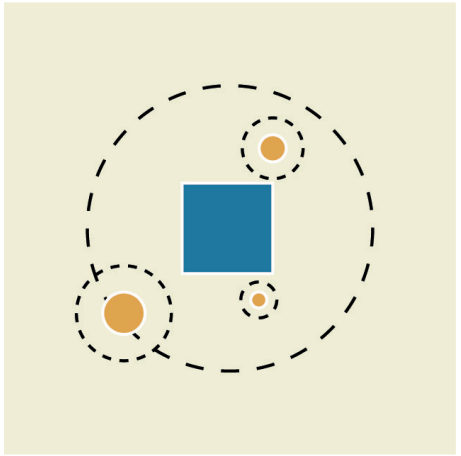
popolazioni con criteri quantitativi fortemente variabili da paese a paese che possono essere influenzati da fattori come l'organizzazione amministrativa nazionale, la dimensione delle aree urbane più grandi, il numero di centri secondari, la loro importanza come poli economici e in generale il contesto territoriale.[8]

È possibile concludere, ai fini di questa ricerca, che la città di medie dimensioni verrà considerata quella che possiede una popolazione compresa tra i 20.000 e i 200.000 abitanti. Questa scelta è dettata dall'analisi del contesto della regione Emilia-Romagna dove sono state individuate 33 città aventi queste caratteristiche. Escludendo Bologna, che rientrerebbe già nelle città di grandi dimensioni, i capoluoghi di provincia regionali sono perfettamente inquadrabili all'interno della categoria di città medie, alle quali vanno aggiunte un sistema vasto di città satellite, da Carpi (72.000 abitanti) a Salsomaggiore (20.000 abitanti), che ricoprono un ruolo fondamentale per lo sviluppo territoriale e regionale.

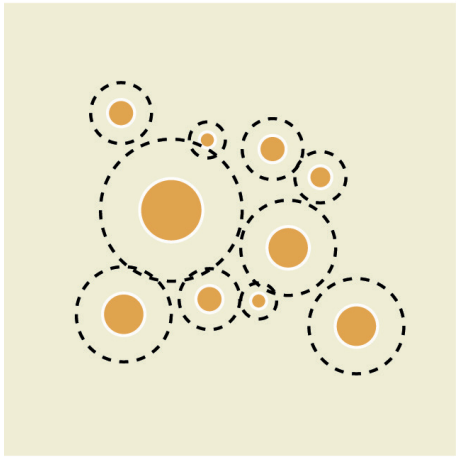
È poi possibile dividere le città di medie dimensioni in tre grandi categorie:

- Città medie all'interno di bacini metropolitani dove le aree funzionali della grande città e di quella media si sovrappongono creando condizioni di interscambio dal punto di vista spaziale e dei servizi. Nella regione Emilia-Romagna questa condizione è osservabile nell'area attorno a Bologna, nelle prossimità della quale si sono sviluppati poli che hanno come centro gravitazionale il capoluogo stesso.
- Rete di città medie che unite tra loro formano distretti. Nella regione Emilia-Romagna questa condizione è osservabile nell'area del modenese, del reggiano e della Romagna meridionale.
- Città medie isolate che fungono da poli attrattivi per la provincia e per le aree rurali limitrofe. Nella regione Emilia-Romagna questa condizione è osservabile nelle aree del parmense e del piacentino e più in generale nei centri situati sul percorso della via Emilia che fanno da raccordo tra aree pianeggianti e aree collinari appenniniche.

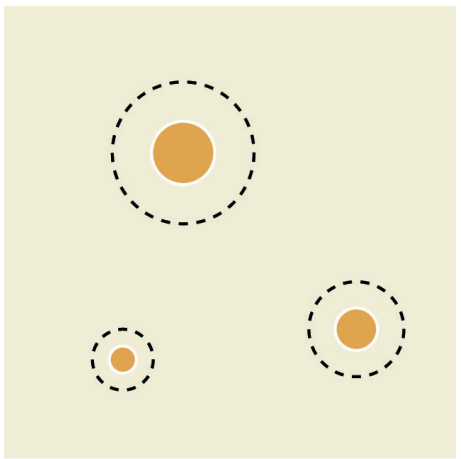
Oggi il ruolo fondamentale per lo sviluppo territoriale delle città medie è riconosciuto in maniera condivisa da più parti. Uno studio portoghese definisce le città medie come «*centri che favoriscono lo sviluppo dei territori circostanti*»[9] distinguendone un ruolo decisivo come magnete per lo sviluppo regionale o territoriale. ANCI calcolando che il 64% della popolazione italiana vive in città medie parla di: «*realtà complessa e articolata che riveste un ruolo cruciale di "nodo funzionale e gestionale" di territori strategici sotto il profilo economico e occupazionale, delle infrastrutture, del sistema della formazione e della ricerca, della sostenibilità e della qualità della vita, e dell'identità storico-culturale dei territori. […] Queste città agiscono da veri e propri nodi di connessione nel mercato regionale, e da ponte con le vicine Città Metropolitane. Sono spesso definite "città territorio" poiché su di esse gravitano popolazioni e aree molto più ampie di quelle comprese nei propri confini e svolgono un*



Tipo 1
Città medie all'interno di un bacino metropolitano



Tipo 2
Rete di città medie



Tipo 3
Città medie isolate

8_ European Spatial Planning Observation Network (ESPON), *The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO)*, Op. Cit.

9_ Directorate-General of Urban Development and Spatial Planning, *National Urban System – Medium sized cities and territorial dynamics*, Lisbona, 2002.

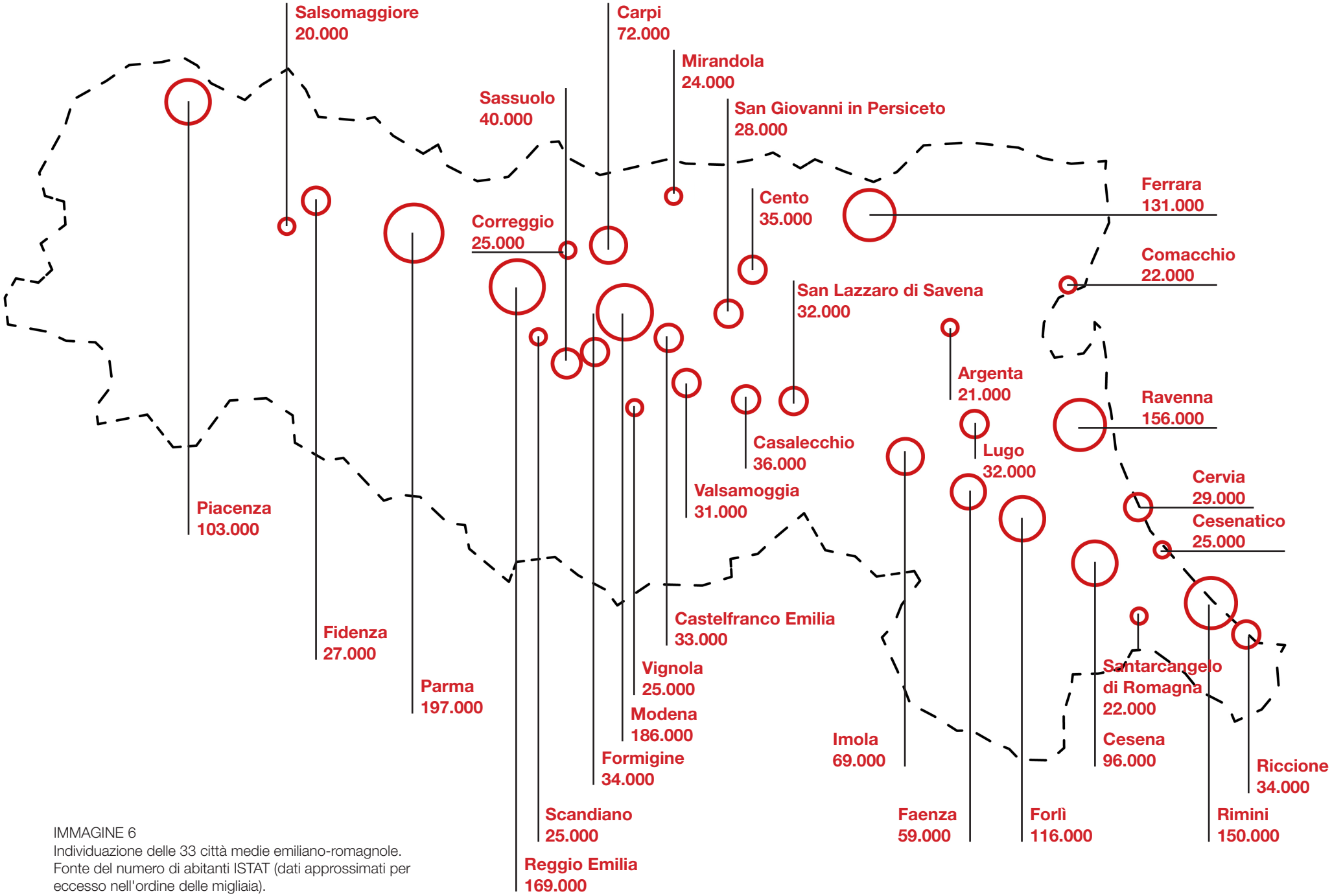


IMMAGINE 6
Individuazione delle 33 città medie emiliano-romagnole.
Fonte del numero di abitanti ISTAT (dati approssimati per eccesso nell'ordine delle migliaia).

importante ruolo di cerniera tra aree urbane e rurali.» [10] La Commissione del Lavoro del Consiglio Italiano per le Scienze Sociali sostiene che le «*migliori ed anche più stabili qualità urbane produttive di benessere (quindi anche in termini di cura dei beni comuni, di fornitura di beni pubblici, di cooperazione pubblico-privato) hanno luogo in città di medie dimensioni.*»[11] Lo stesso rapporto sostiene che le città medie sono il luogo adatto all'effettivo sviluppo della democrazia deliberativa permettendo alla popolazione un elevato grado di coinvolgimento e ricordando come questi luoghi siano adatti a pianificazioni urbanistiche di successo dove la cittadinanza esercita un ruolo effettivo ed attivo di controllo delle decisioni.[12]

Inquadrando il problema dal punto di vista del progettista urbano la città di media dimensione rappresenta, nella sua conformazione fisica e geografica, un campo di applicazione ideale dei presupposti che porterebbero alla formazione della città compatta. Ruolo del progetto deve essere quello di intervenire per favorire le condizioni di prossimità e di accessibilità ed è possibile pensare che questa dimensione geografica abbia in essere le condizioni morfologiche per combattere il fenomeno dello *sprawl*, la città delle distanze,[13] invertendo l'idea di efficienza basata sulla zonizzazione. È ormai divenuta famosa l'idea della "*Ville du quart d'heure*" proposta dal sindaco di Parigi Anne Hidalgo che attraverso interventi mirati nel campo dei servizi e della mobilità intendeva favorire le condizioni affinché i cittadini avessero a disposizione tutto ciò di cui hanno bisogno ad una distanza raggiungibile e piedi in un quarto d'ora. A differenza delle metropoli dove questo cambio di paradigma porterebbe a cambiamenti strutturali morfologici dell'impianto urbano è facile riscontrare come nelle città medie queste condizioni esistano già ma debbano solamente essere sostenute da interventi mirati al miglioramento dello spazio pubblico per favorire condizioni di utilizzo piacevoli e sicure dei luoghi della città. Prendendo la città di Parma come esempio (la più grande delle città medie emiliane), provando a tracciare delle circonferenze avente come raggi una distanza percorribile in 15 minuti a piedi e centrandole nel baricentro geografico di ogni singolo quartiere è possibile osservare come esistano già le condizioni fisiche affinché la città dei 15 minuti venga realizzata. A queste condizioni sarà però necessario accompagnarne altre che favoriscano l'accessibilità degli spazi e le condizioni di utilizzo.

La sfida è quella di creare città migliori partendo da situazioni del contesto generalmente favorevoli e compito del progetto urbano sarà quello di garantire la fruibilità dei luoghi promuovendo un'idea della città delle persone, verde, accessibile e accogliente attraverso processi che mettano al centro la qualità degli spazi pubblici, la sostenibilità ambientale e la piacevolezza dell'esperienza di mobilità.

10_ ANCI, *Il potenziale delle Città Medie nel Sistema Italia*, Op. Cit.

11_ Commissione di Lavoro del Consiglio Italiano per le Scienze Sociali, "*Governo delle città", Società e territori da ricomporre, Libro bianco sul governo delle città italiane, Sintesi del rapporto conclusivo*, aprile 2011, p.20.

12_ Ibidem. p. 27.

13_ E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, 2021.

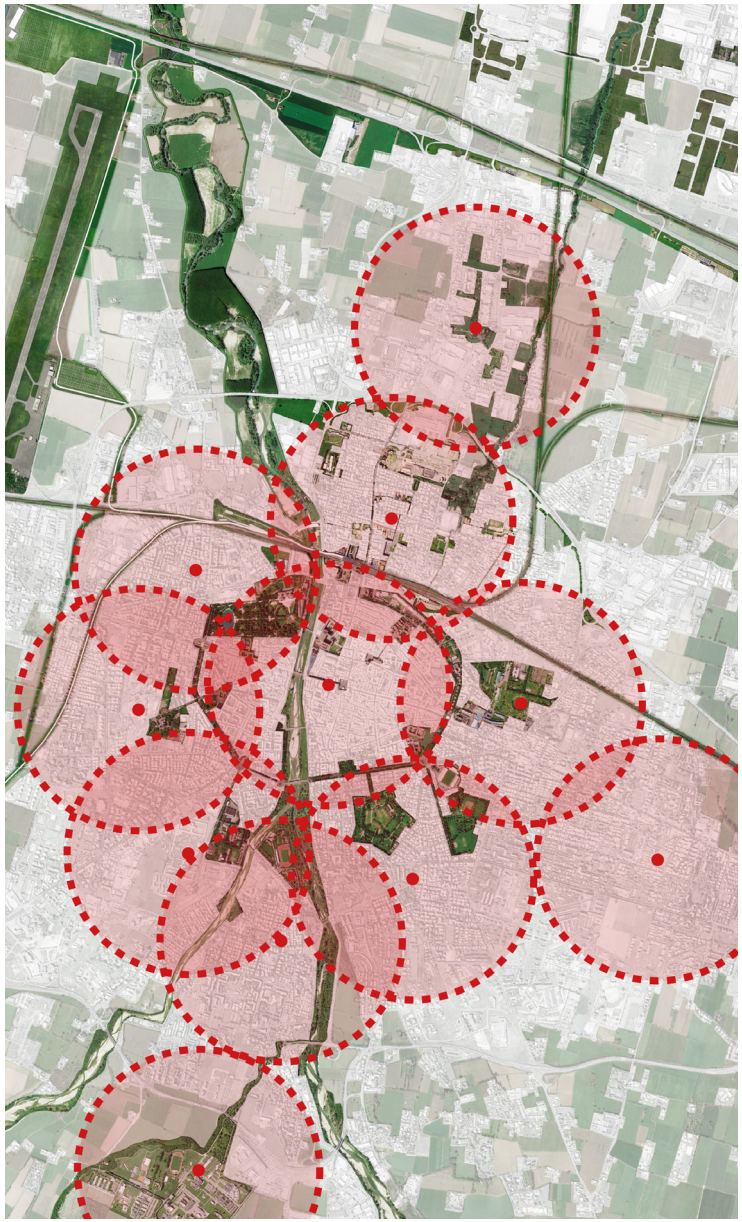


IMMAGINE 7
Sovrapposizione di un immagine aerea della città di Parma con evidenziato il progetto alla scala urbana di *Parma Città Futura* e alcune circonferenze avente come raggi una distanza percorribile in 15 minuti a piedi centrate nel baricentro geografico di ogni singolo quartiere della città.



IMMAGINE 8
Fotografia di Nino Migliori del 1957 dalla serie "*Gente dell'Emilia*"
© Fondazione Nino Migliori

Questo paragrafo intende inquadrare alcune questioni relative allo spazio pubblico della città contemporanea per individuare i principali fattori che ne caratterizzano la buona o la cattiva progettazione dalla prospettiva dell'architetto.

Se si analizza il termine leggendone la definizione dell'enciclopedia Treccani emergono la presenza di due vocaboli che inquadrano due sfere semantiche distinte. La prima parola, il sostantivo spazio, identifica il campo disciplinare dell'Architettura e dell'Urbanistica dove lo spazio diviene «*quell'insieme di strade, piazze, piazzali, slarghi, parchi, giardini, parcheggi che separano edifici o gruppi di edifici nel momento stesso in cui li mettono in relazione tra di loro*». È la "*urbe romana*" nel suo significato più prossimo che contiene al suo interno «*[…] un sistema di vuoti urbani di diverse forme e di dimensioni anch'esse variabili che rappresentano, per così dire, il negativo del costruito.*»[14] La seconda parola, l'aggettivo pubblico, identifica una moltitudine di campi disciplinari come la sociologia, l'antropologia e l'economia, solo per citarne alcuni, e si rivela: «*come il complesso degli ambienti urbani esterni il cui accesso è non solo aperto a tutti, ma riveste un carattere particolare, riguardante la qualità del modo con il quale questa accessibilità si dà*».
È presente poi nell'ambiente pubblico: «*[…] un principio di sovranità, per il quale chi frequenta lo spazio pubblico è in qualche modo convinto di possedere idealmente le strade e le piazze, come se esse fossero una proiezione mentale di chi le sta percorrendo e attraversando. Oltre a questa appropriazione interviene poi la capacità di rappresentare, tramite adeguate sistemazioni architettoniche degli invasi urbani e per mezzo di edifici particolarmente significativi, la comunità urbana nei valori che la istituiscono come tale*».[15]

A seguito di questa lettura è possibile constatare come la dimensione fisica dello spazio sia il fattore principale di determinazione di tre caratteri che Franco Purini identifica nella seconda parte della definizione: accessibilità, sovranità e identità, ed è possibile pensare che il ruolo dell'organizzatore dello spazio, l'architetto, sia quello di garantire le condizioni migliori affinché questi tre parametri emergano nella forma più corretta. È utile fare una precisazione sui tre vocaboli individuati da Purini per capire in quali modi può intervenire l'organizzatore dello spazio nella loro definizione.

14_ Enciclopedia Treccani della lingua Italiana, definizione di Franco Purini - VII Appendice (2007)
15_ Ibidem.

L’accessibilità è determinata dalle condizioni di sicurezza, di piacevolezza, di possibilità fisiche di accesso alla dimensione urbana, di consequenzialità dei luoghi e dei percorsi e infine di continuità tra la sfera riservata dello spazio privato e quella comune dello spazio pubblico.

La sovranità è garantita dalla proprietà collettiva dello spazio la cui cura e responsabilità di conservazione sono compito della cittadinanza intera e della Pubblica Amministrazione come rappresentanti del popolo. Essendo poi il suolo di proprietà dell’Ente Pubblico è affidata a egli la responsabilità di infrastrutturazione e di trasformazione dell’impianto fisco e spaziale.

L’identità si manifesta attraverso una molteplicità di componenti che consentono di identificare un luogo con la comunità e con le vicende che la riguardano dove lo spazio pubblico diviene sede dell’espressione politica oppure delle gioie o dei drammi collettivi della comunità stessa. È, il luogo pubblico, la sede della vitalità di un popolo dove si forma la cultura civica dell’individuo.[16]

La Carta redatta dall’Istituto Nazionale di Urbanistica nel 2013[17] considera lo spazio pubblico un bene comune e lo definisce come «*ogni luogo di proprietà pubblica o di uso pubblico accessibile e fruibile a tutti gratuitamente o senza scopri di lucro. […] Gli spazi pubblici consistono in spazi aperti e in spazi coperti. Entrambi, quando possiedono una chiara identità possono essere definiti come “luoghi”. L'obiettivo è che tutti gli spazi pubblici possano diventare luoghi.*» Uno degli aspetti più rilevanti della Carta è il ruolo che viene dato alla componente democratica per la comunità: «*Lo spazio pubblico è palestra di democrazia, occasione per creare e mantenere nel tempo il sentimento di cittadinanza e di consapevolezza del ruolo che ciascuno di noi ha e può avere, con il proprio stile di vita quotidiano, per l'ambiente in cui vive.*»[18] Fabrizio Toppetti parla di due diverse visioni e approcci sul futuro dello spazio pubblico: uno negativo, quasi nichilista, che non intravede nessuna possibilità di recupero della dimensione relazionale della città, contrapposto ad una visione senz’altro più positiva che scommette sulla possibilità di rigenerazione in senso lato della città spinta da una ritrovata qualità dei luoghi come fattore trainante di ripristino del senso di comunità.[19] È possibile affermare come oggi la sfida sia rappresentata dalla creazione di condizioni di utilizzo che sappiano trovare un equilibrio tra componenti fisiche e sociali, fra le strategie dell’azione pubblica e i processi civili di riuso e riappropriazione della città.[20]

16_ L. Daconto, *Lo spazio pubblico nella città contemporanea. Evoluzioni e cambiamenti nella relazione tra urbano e dimensione pubblica*, in M. Castrignanò, M. Bergamaschi (a cura di), *La città contesa. Popolazioni urbane e spazio pubblico tra coesistenza e conflitto*, Milano, FrancoAngeli, 2014.

17_ INU, *Carta dello Spazio Pubblico*, Adottata a Roma a seguito della sessione conclusiva della II Biennale dello Spazio Pubblico, 18 maggio 2013.

18_ Ibidem. Punto 17.

19_ F. Toppetti, *Destino e progetto dello spazio pubblico*, in S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, (a cura di), *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America Latina*, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

20_ A. Moreno Toscano, I. Infante Cosio, *Lo spazio pubblico nella complessità dei centri storici*, in S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, (a cura di), *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America*



IMMAGINE 9
Fotografia di Nino Migliori del 1950 dalla serie “*Gente dell’Emilia*”
© Fondazione Nino Migliori



IMMAGINE 10
Fotografia di Nino Migliori del 1954 dal titolo "*la casa di fronte*"
© Fondazione Nino Migliori

Il fatto che lo spazio pubblico sia un problema (ma anche un'insostituibile risorsa) è spiegato da Michelangelo Savino partendo dal presupposto che «*la città contemporanea sia ormai diventata un luogo non più identificabile con una specifica categoria di "utenti" né attribuibile ad una sola e ben identificabile comunità che ne modella forme ed usi e ruoli degli spazi*»[21] rivendicando la necessità di definire obiettivi di comprensione, di interpretazione e di gestione. Bertelli, Mei e Roda ci ricordano come le esperienze europee contemporanee restituiscano una visione allargata della dimensione di spazio pubblico legate all'uso delle risorse energetiche, alla sostenibilità, al design urbano e al mondo della connessione digitale ampliando i limiti tradizionali del progetto di architettura.[22]
Analizzando una parte della vastissima letteratura sul tema è possibile stilare un elenco dei principali fattori di aggressione che riguardano, nella contemporaneità, questa dimensione della città causando l'assenza o la perdita delle tre caratteristiche fondative della sfera pubblica dello spazio già citate da Purini. Per ogni fattore di aggressione argomentato verranno individuate le cause e descritte possibili soluzioni e rimedi.

La dispersione fisica della città

Mazzeo parlando dell'evoluzione della città individua 4 modelli[23]: la "città compatta", basata sul modello espansionistico preindustriale, caratterizzata da una forte relazione con i luoghi, dalla presenza di soglie e delimitazioni definite tra interno ed esterno rappresentate spesso da limiti fisici come mura, corsi d'acqua, fossati, boschi o montagne. La dimensione ridotta consentiva la mescolanza dei ceti sociali e le possibilità di incontro. Le rivoluzioni industriali importano modelli che ampliano le distanze occupando spazio libero al di fuori dei centri consolidati. Nasce quindi la "città settoriale" dei distretti produttivi e la "città polarizzata" dei quartieri operai di edilizia popolare e delle infrastrutture. In ultimo vi è la "città frammentata" che rappresenta l'evoluzione più recente della maglia urbana dove si verificano fenomeni di disgregazione sociale a causa della crescente difficoltà dell'identificazione del limite e della mancanza di collegamenti a misura d'uomo. Sono aree non controllabili alla scala umana, all'interno delle quali si manifestano episodi di degrado e marginalizzazione, retaggio di un'era industriale che ha occupato suolo in maniera indiscriminata attraverso la diffusione di insediamenti e infrastrutture in una porzione sempre più ampia di territorio con una densità sempre minore. Infatti, il fenomeno della diffusione urbana, conosciuto come "*urban sprawl*", negli ultimi decenni in Europa non è stato accompagnato da eventi di aumento demografico causando la formazione di tessuti eccessivamente rarefatti, quasi abbandonati.[24] Un documento ufficiale del 2004 della Comunità Europea denunciava come negli ultimi 20 anni si

Latina, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

21_ M. Savino, *Lo spazio pubblico è un problema*, in *Spazio Pubblico Eutanasia e Rinascita*, «*Rivista*» n°08/09, Trimestrale dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Messina, 2012.

22_ G. Bertelli, P. Mei, M. Roda, *Spazi pubblici e luoghi condivisi*, in P. Mei, *Spazi pubblici e luoghi condivisi. Progetti, architettonici per le città europee*, Maggioli Editore, 2016.

23_ G. Mazzeo, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, FrancoAngeli, 2011.

24_Ibidem.

è verificata un 20% di espansione fisica a discapito di un 6% di espansione demografica.[25]
A seguito di questi modelli di sviluppo sono emersi nuovi concetti. Zona di transizione, ad esempio, è un termine coniato dai sociologi e antropologi della Scuola di Chicago agli inizi del ventesimo secolo che identifica: «*una fascia di territorio urbano che si sviluppa in modo peculiare in molte città e che può contenere più quartieri, residenziali o misti, aree prevalentemente produttive e snodi del traffico che la attraversano e collegano con le altre parti del tessuto urbano e regionale. Sono luoghi dove ogni segmento del territorio è stato utilizzato nel tempo per sostenere lo sviluppo di imprese di servizi accessori alla produzione. La presenza dei residenti in queste aree accessorie e i servizi necessari ai gruppi di residenti restano marginali e diluiti in un dedalo di strade, magazzini, fabbriche, parcheggi e residui rurali.*»[26] Aspetti tipici delle zone di transizione sono gli "elementi estranianti" come snodi infrastrutturali, grandi complessi (supermercati, scuole, ospedali), aree dismesse, residui rurali, spazi che non sono né pubblici né privati, elementi autocostruiti, baracche e aree di speculazione edilizia.[27] L'agenzia Europea per l'Ambiente nel 2006 dava l'allarme dicendo che le aree industriali, commerciali e per il trasporto, occupano tra il 25 e il 50% di tutte le aree urbanizzate.[28]
A proposito dell'esperienza del Piano Regolatore di Prato Bernardo Secchi parla di "città fabbrica" ovvero un modello per cui lo sviluppo urbano della città viene indirizzato dallo sviluppo industriale privilegiando l'interesse privato a discapito di quello pubblico con la conseguente perdita di controllo e di misura della scala dello spazio aperto.[29] È inoltre necessario parlare di come l'"ideale suburbano", retaggio del modello americano post-bellico, abbia incrementato il numero di abitazioni in aree periferiche fornendo uno stimolo vitale per il consumo di suolo e lo sprawl.[30]
Se la «*città medievale non aveva periferia – ma aveva semmai dei sobborghi – perché era retta da un'armatura di spazi aperti pubblici, luoghi per eccellenza dell'abitare condiviso e delle relazioni*»[31] nella «*città nuova lo spazio vuoto è amorfo, spesso privo di qualità, con distanze dettate da aspetti normativi e da condizioni infrastrutturali.*»[32] Per porre fine alla pratica dell'espansione negli ultimi decenni in Europa sono comparse leggi che impediscono questo tipo di attività da parte delle amministrazioni locali ponendo delle limitazioni al

25_ Commission of the European Communities, T*owards a Thematic Strategy on the Urban Environment*, COM (2004) 60, EC, Bruxelles, 2004.

26_ M. Bressan, S. Tosi Cambini, (a cura di), *Zone di Transizione, Etnografia urbana nei quartieri e nello spazio pubblico*, Il Mulino, Bologna, 2011.

27_ L. Bellicini, R. Ingersoll, *Periferia Italiana*, Meltemi, Roma, 2001

28_ Agenzia Europea per l'Ambiente, *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Technical Report 10, European Environment Agency, Copenhagen, 2006.

29_ B. Secchi, *Un progetto per Prato*, Alinea, Firenze, 1996.

30_ G. Mazzeo, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, Op. Cit.

31_ G. Consonni, *La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli, Santarcangelo di Romagna*, Maggioli, 2008, p.119.

32_ F. Toppetti, *Destino e progetto dello spazio pubblico*, Op. Cit.



IMMAGINE 11
i "*Non-luoghi*" del film Dogman (2018) di Matteo Garrone, girato al Villaggio Coppola a Castel Volturno, in provincia di Caserta.

consumo di suolo, inaugurando la stagione della rigenerazione urbana (verrà eseguito un approfondimento su questo tema nel paragrafo successivo). Questa occasione storica è stata recepita dalla regione Emilia-Romagna attraverso la Legge Regionale 24/2017 che innova radicalmente le regole urbanistiche vigenti e si muove verso precisi obiettivi: tutela del territorio, rispetto per l'ambiente e crescita intelligente, paralizzando il consumo di suolo sulla soglia del 3%.[33] La città esterna al centro storico, con i suoi spazi indefiniti e i "paesaggi fragili"[34], diviene quindi il grande tema del progetto di spazio pubblico di questa fase storica della città. Questi spazi possono essere individuati negli anfratti intermedi del costruito, negli ambiti interstiziali delle infrastrutture e nelle infrastrutture stesse, in una logica che ripensa l'intervento della viabilità come un progetto di paesaggio. I vuoti della città contemporanea diventano pertanto il grande patrimonio latente e non riconosciuto che va individuato come tema strategico.[35]
Un sistema infrastrutturale che privilegia la disposizione dei luoghi del consumo in porzioni marginali alla città e la concezione che il quartiere possa essere un organismo autonomo che non necessiti di relazioni con l'organismo più grande sono entrambi fattori di aggressione della qualità e della vivibilità dello spazio pubblico provocati da logiche funzionaliste, importate da esempi oltreoceano, che hanno privilegiato il consumo, l'automobile come modello di sviluppo e il capitalismo nella sua accezione più negativa ovvero quella speculativa, causando situazioni di degrado dello spazio marginale delle quali il progetto urbano contemporaneo è tenuto ad occuparsi. Diventa necessario oggi trovare nuovi strumenti per affrontare la sfida della rigenerazione urbana all'interno della prospettiva del consumo di suolo zero e della richiesta di spazi e attrezzature di qualità.[36]

La discontinuità dei percorsi destinati alle persone e alla mobilità dolce

Come sarà possibile vedere nei successivi paragrafi, la città media europea, e quella emiliana nel dettaglio, porta in dote dalla stagione dell'espansione una considerevole quantità di spazi pubblici, determinati da standard urbanistici che ne obbligavano la costruzione in parallelo ai nuovi programmi di lottizzazione. Sarà anche possibile osservare come molti di questi spazi, verdi nella maggior parte dei casi, rimangano isolati tra di loro in un reticolo interrotto di collegamenti per le persone, destinatari ultimi di questi luoghi. Strade, parcheggi, recinzioni, cambi di quota non risolti, marciapiedi inaccessibili rappresentano gli ostacoli alla continuità. Grossman asserisce che i modelli di spazio pubblico di successo sono quelli dove le aree aperte si collegano in modo fluido con il tessuto della città, senza barriere.[37] Conferma tale

33_D. Costi, A. Fanfoni, E. Ortolan, *Il Progetto Urbano Strategico come modello per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze*, in «*ASUR - Archivio di Studi Urbani Regionali*», 2022. (in corso di pubblicazione).

34_ G. Bertelli, (a cura di), *Paesaggi fragili*, Aracne Editrice, 2018.

35_ D. Costi, A. Fanfoni, E. Ortolan, *Il Progetto Urbano Strategico come modello per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze*, Op. Cit.

36_ M. C. Treu, *Per una città amica. Non c'è solo il piano*, in M. C. Treu (a cura di), *Per una città socievole, Le alterne fortune di piani e progetti*, Palazzo Bonaretti Editore srl, 2015.

37_ L. J. Grossman, *Lo spazio pubblico aggredito*, in *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America*

approccio la Carta dello Spazio Pubblico affermando che: «*È indispensabile guardare gli spazi pubblici urbani come a un sistema continuo articolato e integrato che si sviluppi dalla scala delle relazioni di vicinato a quella dei grandi sistemi ambientali, per favorire la diffusione della loro godibilità all'intera comunità e innalzare la qualità urbana. Il sistema urbano degli spazi pubblici in quanto rete dei luoghi elettivi del vivere associato necessita di una visione d'insieme che ne evidenzi le peculiarità da mantenere, valorizzare e comunicare. È pertanto consigliabile che i governi locali si dotino di uno specifico documento di indirizzi per la rete degli spazi pubblici.*»[38]
La definizione della Carta fornisce due importanti spunti di riflessione. Il primo è rappresentato dal fatto che la continuità dei luoghi deve diventare un obbligo in sede di progetto urbano e che per raggiungerla è necessario che le città si dotino di strumenti strategici e operativi specifici per la progettazione, trasformazione o conservazione dei luoghi stessi. Il secondo colloca il problema dello spazio pubblico alla scala vasta vedendo il destino di quest'ultimo sempre più vincolato a quello del paesaggio,[39] in tutte le sue declinazioni, trascinando con sé concetti legati alla sfera ecologica come la biodiversità e la sostenibilità.
Bauman ci ricorda come: «*aree verdi raccolte e curate o piccole piazze arredate opportunamente si rivelano ancora come poli attrattori vivaci e molto frequentati, anche solo per soste brevi. In quanto luoghi di reale dominio pubblico, aperti all'inatteso, alla sorpresa e al fortuito, sono "regioni dell'imprevedibilità" in cui si realizza la vita urbana nella sua forma più compiuta*».[40] È idoneo pensare come il progetto dei luoghi debba quindi farsi garante della sequenzialità tra le aree esistenti dove la dimensione dell'aggregazione collettiva è già preservata da buone qualità spaziali intervenendo sulle possibilità di passaggio tra i tessuti. Affinché questo si verifichi sarà necessario intervenire sul riordino del sistema della mobilità, sulla razionalizzazione delle infrastrutture e sul ripensamento degli spazi liberi nella logica di ragionamento unitario. La mobilità lenta e le trame di fruizione ciclopedonale devono quindi separarsi da quelle delle automobili garantendo un sistema coerente e protetto di collegamenti da un punto notevole all'altro.

Alcune considerazioni. In primo luogo, questa strategia sarà funzionale se integrata tra esterno e interno, promuovendo una continuità non solo urbana, ma anche territoriale fino al collegamento con i grandi percorsi per la mobilità dolce internazionali (ciclovie, cammini, ecc.) di cui l'Europa è ricca. In secondo luogo, questo approccio deve rappresentare una risorsa per l'intero sistema città reinterpretando la grande tradizione europea dell'uso promiscuo dei luoghi come occasione di rivitalizzazione di aree depresse e marginali perché inaccessibili. Terza considerazione è la necessità che questi percorsi di transizione siano sicuri e piacevoli

Latina, a cura di S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

38_ INU, *Carta dello Spazio Pubblico*, Op. Cit. Punto 19 e 21.

39_ G. Bertelli, *Oltre lo spazio pubblico*, in P. Mei, *Spazi pubblici e luoghi condivisi progetti, architettonici per le città europee*, Maggioli Editore, 2016.

40_ Z. Bauman, *Vita liquida*. Laterza, Roma-Bari, 2008.

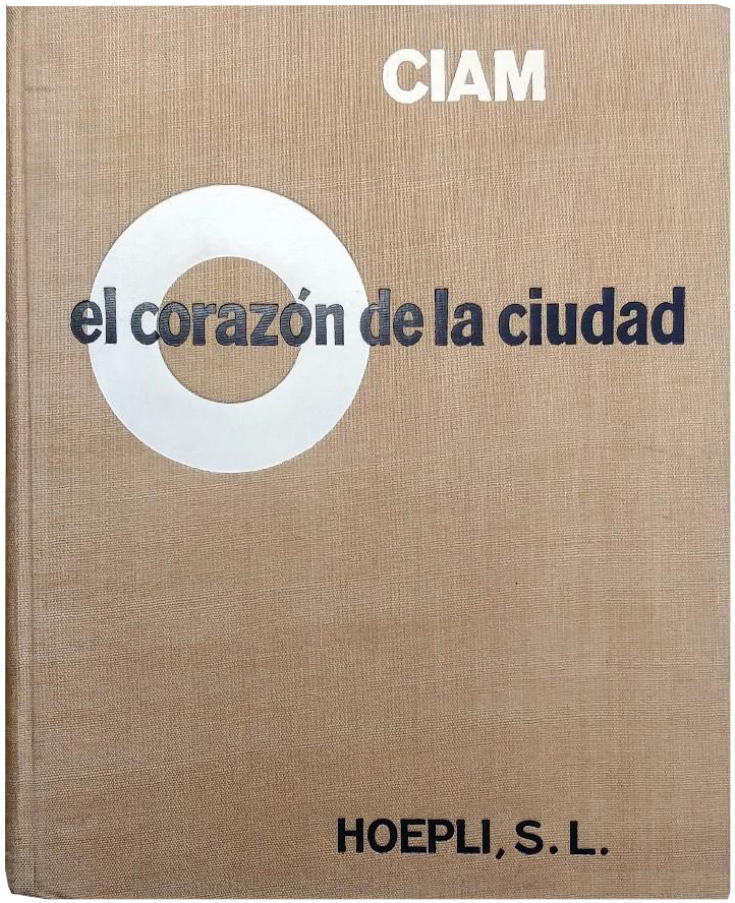


IMMAGINE 12
la copertina della pubblicazione E.N. Rogers, J. L. Sert, J. Tyrwhitt. (a cura di), *El Corazón de la Ciudad. Por una vida más humana de la comunidad*, (CIAM 8, Hoddesdon, 1951), Hoepli,S.L., Barcellona, 1955.

da percorrere, il che fa pensare alla loro separazione netta con la trama infrastrutturale[41] come già proposto da Josep Lluis Sert nel manifesto programmatico del Movimento Moderno postbellico: «*Uno dei primi requisiti di questi centri di vita comunitaria è la separazione tra pedoni e automobili. […] I mezzi di trasporto motorizzati dovrebbero raggiungere vari punti del perimetro di queste aree e trovarvi parcheggi adeguati, ma il terreno all'interno di questi perimetri dovrebbe essere esclusivamente destinato ai pedoni e adeguatamente protetto dal rumore e dai fumi dei motori. In questi centri dovrebbero trovarsi alberi, piante, acqua, sole e ombra, e tutti gli elementi naturali piacevoli per l'uomo; e questi elementi della natura dovrebbero armonizzarsi con gli edifici e con le loro forme architettoniche, i loro valori plastici e i loro colori.*»[42] Quarta e ultima considerazione è il protagonismo del progetto di suolo all'interno di questa strategia. Bernardo Secchi, nel 1986, anticipava questi temi condannando la trascuratezza che la disciplina dell'urbanistica riservava nei confronti degli spazi intermedi, cambiando il paradigma del progetto urbano, tutto incentrato sui pieni, all'organizzazione dei vuoti,[43] dove il suolo diventa pelle e volto dell'invaso.[44] Il recupero dei luoghi della transizione sarà fondamentale per restituire centralità allo spazio pubblico nell'organizzazione complessiva della città[45] e per consentire una reale svolta nella concezione della macchina urbana, del modo di intendere gli spostamenti e di vivere la socialità.

Le situazioni di marginazione o separazione sociale

Una delle maggiori cause di aggressione della vivibilità all'interno dello spazio pubblico è causata da situazioni conflittuali tra gruppi etnici, religiosi, di classe sociale o politica. Nelle già citate Zone di Transizione, secondo Bressan e Tosi Cambini, si vengono a creare due tipi di segregazione: la "segregazione policentrica", dove porzioni di città, anche di dimensioni molto ridotte, vengono occupate da gruppi socio-culturali chiusi e tali da non favorire il transito ad individui esterni e la "segregazione della presenza" dove a causa di conflitti interni tra diversi gruppi culturali viene impedito ad individui terzi di accedere liberamente ad uno o più luoghi della città.
Il filosofo Raimon Panikkar individua cinque fasi di contatto interculturale: l'isolamento e l'ignoranza, l'indifferenza e il disdegno, la condanna e la conquista, la coesistenza e la comunicazione e in ultimo la convergenza e il dialogo sottolineando come spesso le relazioni

41_ D. Costi, *Designing the City of People 4.0, Reflections on strategic and sustainable urban design after Covid-19 pandemic*, Springer Berlin, 2021.

42_ J. L. Sert, *Centros para la vida de la comunidad*, in E.N. Rogers, J. L. Sert, J. Tyrwhitt. (a cura di), *El Corazón de la Ciudad. Por una vida más humana de la comunidad*, CIAM 8, Hoddesdon, 1951, Hoepli,S.L., Barcellona, 1955.

43_ B. Secchi, *Progetto di suolo*, «*Casabella*» n.520, 1986.

44_ P. V. Dell'Aira, *La superficie dello spazio pubbllico. Il lavoro sul piano nel progetto dei vuoti urbani*, in «*L'ADC L'architettura delle città*», The Journal of the Scientiic Society Ludovico Quaroni, n. 10, Spazio pubblico e approccio interdisciplinare al progetto, 2017.

45_ M. Savino, *Lo spazio pubblico può essere una soluzione*, in *Spazio Pubblico Eutanasia e Rinascita*, «*Rivista*» n°08/09, Trimestrale dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Messina, 2012.

interculturali si limitino al secondo livello, l'indifferenza e il disdegno appunto, invocando la necessità di stimolare il contatto per favorire l'incontro e l'integrazione.[46] Ancora Mazzeo racconta di modelli dell'abitare, dirette espressioni dello *sprawl* urbano, che impediscono la relazione tra gli individui. Le "*Gated Communities*" sono enclave chiuse all'interno della maglia urbana rese inaccessibili dalla proprietà privata, la cui formazione è dovuta dalla necessità di soddisfare i desideri dei ceti ad alto reddito, da una parte, e alla tendenza alla esclusione di ampie fasce di popolazione, dall'altra.[47]

È inutile nascondere come la principale fonte di conflitto sia dettata da differenze linguistiche, culturali ed etniche. Se si guarda al numero di stranieri residenti in Italia al 1° gennaio 2021 essi rappresentano l'8,7% della popolazione residente con un picco del 12,7% in Emilia-Romagna,[48] dato che stimola una profonda riflessione sul ruolo del progetto urbano nei processi di integrazione. Il progetto della città è chiamato a trovare le soluzioni che favoriscano la convivenza tra popolazioni diverse studiando modelli insediativi che facilitino la contaminazione e l'incontro. Lo spazio pubblico ha un ruolo di primaria importanza nel definire le interazioni. È lo scenario della vita di quartiere dove si generano le impressioni verso il prossimo e dove si vengono a creare quelle condizioni per il processo di formazione della comunità locale. Le comunità che vivono nei contesti di segregazione hanno ben poche possibilità di comunicare con gli altri gruppi in maniera aperta e integrata. Gli unici segni di vitalità dei gruppi segregati si possono riscontrare negli spazi pubblici dei loro quartieri.[49]
È pertanto necessario che luoghi che rischiano la ghettizzazione si colleghino al resto della città attraverso iniziative che aumentino le occasioni di "contagio", tramite l'apertura e l'abbattimento delle barriere fisiche ma anche attraverso modelli di integrazione, che in contesti già pregiudiziali, diminuiscano in maniera progressiva le distanze e la conseguente repulsione verso il diverso. È osservabile nelle città medie emiliane un uso spontaneo e adattivo dello spazio pubblico che è ritornato dalle ultime ondate migratorie. Spazio che viene cercato di sovente nei luoghi prossimi all'abitazione e dove l'integrazione oggi si manifesta, ad esempio, in iniziative istintive nei bambini attraverso il gioco.[50] Il progetto di spazio pubblico ha l'obbligo di favorire questa naturale propensione alla condivisione, osservando comportamenti liberi di usuari e avventori per elaborare successivamente spazi destinati a comunità concrete che devono essere incluse nel processo partecipativo attraverso un confronto pluridirezionale e multiculturale.[51]

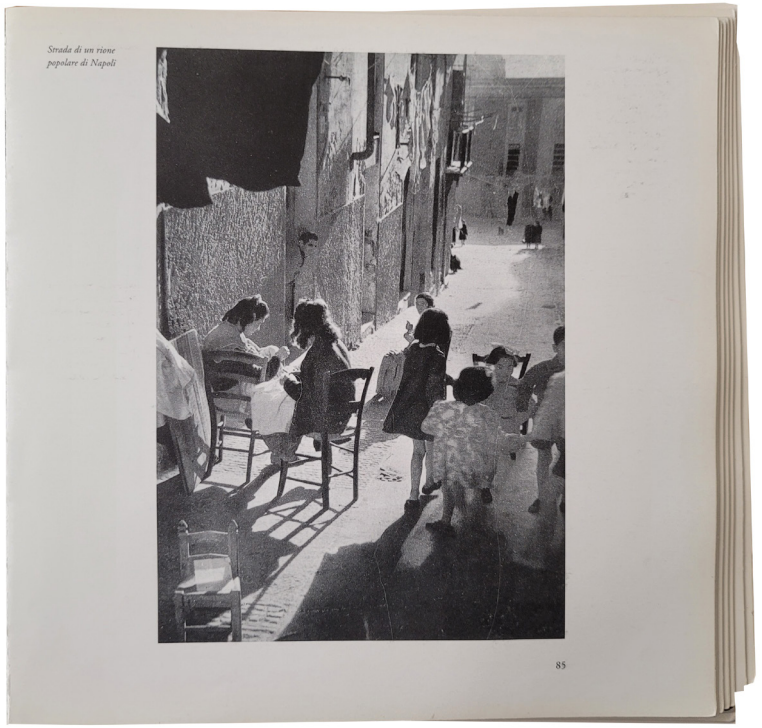


IMMAGINE 13
Strade di un rione popolare di Napoli in E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata dalla quale è stata estratta la fotografia è di Skira editore, 1997.

46_ R. Panikkar, *Pluralismo e interculturalità*, Jaca book, 2009.

47_ G. Mazzeo, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, Op. Cit.

48_ Dati Istat 2021

49_ M. Bressan, S. Tosi Cambini (a cura di), *Zone di Transizione, Etnografia urbana nei quartieri e nello spazio pubblico*, Op. Cit.

50_ Questa considerazione è emersa durante un seminario didattico che vedeva coinvolto il parroco di Piazzale Pablo, Don Massimo Fava, e il professore di urbanistica dell'Università di Parma Michele Zazzi nel 2021 all'interno del laboratorio di laurea "*Sfida delle Culture Urbane*".

51_ M. Bressan, S. Tosi Cambini (a cura di), *Zone di Transizione, Etnografia urbana nei quartieri e nello spazio pubblico*, Op. Cit.

Brian Ray, ricercatore del *Migration Policy Institute*, individua dieci punti che ritiene determinanti nella pianificazione dell'ambiente urbano affinché l'inclusione sociale e l'integrazione multiculturale vengano favorite: il disegno delle strade, l'accessibilità fisica ed economica dei mezzi di trasporto, la localizzazione e l'accessibilità del lavoro, la gestione delle scuole, la gestione dei servizi di polizia, lo sviluppo economico a favore di ampie fasce di gruppi sociali, il rafforzamento delle regole del lavoro, del commercio e in generale del sistema legislativo, la rimozione dei rifiuti, le licenze ai venditori ambulanti e gli spazi pubblici per il mercato, i prezzi e i servizi delle aree industriali.[52]

«*I "Non-luoghi" favoriscono il conflitto che da culturale diventa fisico e può degenerare in guerriglia urbana. I "luoghi urbani" promuovono la mediazione per l'integrazione e la partecipazione.*»[53] La sfida dell'architetto sta nel recepire la varietà culturale della contemporaneità per trasformarla in spazio organizzato capace di favorire una «*interculturalità come risposta colta all'omologazione ed all'appiattimento semantico delle archistars e dei loro epigoni*».[54]

L'abusivismo e l'uso illecito dello spazio

Tema centrale dei fattori di aggressione dello spazio pubblico è l'insicurezza, reale o percepita. Nella città contemporanea le concessioni alla vita pubblica, a causa di molteplici fattori prevalentemente sociali ed economici, diminuiscono causando una tendenza alla chiusura e al rifugiarsi nella dimensione privata.[55] I ricercatori della scuola Ecologica di Chicago [56] hanno studiato la tendenza allo smarrimento delle relazioni primarie a favore di quelle secondarie causando una progressiva disgregazione dell'organizzazione sociale elementare, rappresentata dal vicinato.[57] Nonostante la società attuale sia molto meno pericolosa di quanto non fosse in passato è aumentata la percezione del pericolo e, quindi, la paura,[58] e la città, come ci ricorda Flick, che nasce come spazio per proteggere l'uomo dagli eventi esterni, diventa la sede elettiva proprio del male e quindi della paura stessa.[59]

52_ B. Ray, *The Role of Cities in Immigrant Integration*, Migration Information Source October edition special issue: Immigrants and Integration, Migration Policy Institute, Washington (www.migrationinformation.org), 2003.

53_ M. Clemente, G. Esposito De Vita, *Città interetnica, Spazi, forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione*, Editoriale scientifica, Napoli, 2008

54_ Ibidem.

55_ Ibidem

56_ La Scuola ecologica di sociologia di Chicago era formata, a partire dal 1916 e per tutti gli anni quaranta, da diverse generazioni di ricercatori; tra di essi spiccano i cosiddetti "urbanologi" come R. Park, L.Wirth (Urbanism as a way of life) E. Burgess, R.McKenzie, E. Zorbaugh e altri studiosi come E. Bogardus, H. Lasswell, G.H.Mead, F.Merrill,W. Ogburn, R. Redfield, S. Stouffer. La piattaforma comune di studio è l'interpretazione degli effetti sociali dell'urbanizzazione.

57_ R. E. Park, E.W. Burgess, R.D. McKenkie, *The City*, The University of Chicago Press, 1925.

58_ G. Amendola (a cura di), *Paure in città*, Liguori Editore, Napoli, 2003.

59_ Apparato IV. *Conversazione con Giovanni Maria Flick.*

Alomà individua come principali fattori che causano conflittualità nello spazio pubblico[60] la criminalità e l'insicurezza; l'occupazione, l'invasione e la contaminazione (commercio ambulante abusivo, turismo massivo, traffico privato, inquinamento atmosferico e elementi di deturpazione del paesaggio) e Il facciatismo (locali chiusi, saracinesche abbassate, finestre murate). «*Proporre criteri di pianificazione e gestione degli spazi pubblici o di mediazione pubblico/privato, che favoriscano l'incontro e l'aggregazione multiculturale, è un percorso che consente di mettere un primo tassello al puzzle che rappresenta le relazioni tra la prevenzione di alcune tipologie di atti criminosi, l'insicurezza reale o percepita e la diffidenza nei confronti del diverso.*»[61] Le azioni del progetto urbano devono essere pertanto finalizzate alla partecipazione dei cittadini nelle scelte per garantire inclusione e fattibilità, oltre che per facilitare azioni di controllo naturale dei luoghi attraverso un sistema integrato, continuo e permeabile di spazi pubblici e privati.[62]

La presenza di tipologie urbane e anti-urbane "atopiche"[63] senza carattere identitario

Aldo Rossi, in un celebre passaggio de "*L'architettura della città*" parla del luogo, il *locus*, come fatto specifico, «*singolare*», determinato da una molteplicità di fattori, che diviene sede delle vicende umane e della memoria[64] dove l'identità caratterizza il luogo come tale favorendo l'interazione e il sentimento di appartenenza.[65] L'antropologo Marc Augé attribuisce ad un luogo tre fondamentali caratteristiche: essere identitario, essere relazionale ed essere storico. Diventano quindi secondo Augé "*Non-luoghi*" tutti quegli spazi che non rispettano queste prerogative.[66] Se provassimo a sintetizzare queste considerazioni iniziali è ipotizzabile parlare di luoghi come spazi dotati di una forma autentica che viene giustificata da fattori culturali dettati dalla specificità. È allora possibile individuare due tipi di "*Non-luoghi*": quelli urbani, spazi di risulta dell'articolazione della città che non riescono a raggiungere una condizione che li possa elevare a spazi della socialità, e quelli anti-urbani, contenitori destinati al consumo situati all'esterno della città consolidata che ne ricreano la forma imitandola. Sempre Rossi sostiene che: «*Nella città non esistono zone amorfe, o là dove esistono, esse sono momenti di un processo di trasformazione, esse rappresentano i tempi morti della dinamica urbana.*»[67] Agire sulla forma delle zone amorfe, compito primario del progettista,



IMMAGINE 14
La copertina del libro di Aldo Rossi, *L'architettura della città*,1966, Marsilio Editore

60_ P. R. Alomà, *Lo spazio pubblico, questo protagonista della città*, in *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America Latina*, a cura di S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

61_ M. Clemente, G. Esposito De Vita, *Città interetnica, Spazi, forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione*, Editoriale scientifica, Napoli, 2008.

62_Ibidem.

63_ V. Gregotti, *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991, p. 81.

64_ A. Rossi, *L'architettura della città* (1966), Milano, Edizione consultata Città Studi Edizioni, Torino, 1995.

65_ G. Ferramosca, R. Orefice, C. Prisco, S. Spera, *Spazio pubblico metropolitano una rete di luoghi integrati* in F. D. Moccia, M. Sepe, *Urbanistica online dossier, territori competitivi e progetti di rete*, INU Edizioni, Novembre 2017.

66_ M. Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1996.

67_ A. Rossi, *L'architettura della città*, Op. Cit. p. 117.

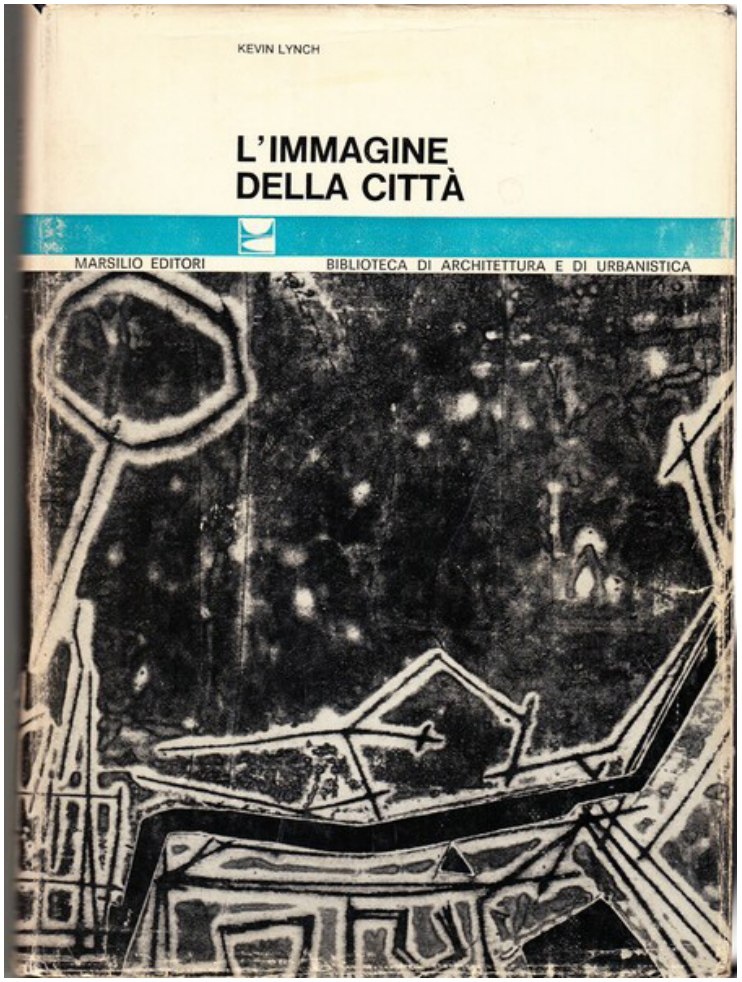


IMMAGINE 15
la copertina del libro di Kevin Lynch, *L'immagine della città*, nella sua prima edizione in lingua straniera, quella italiana, del 1964, Marsilio Editore.

significa pertanto fornire identità e trasformare spazi morti della dinamica urbana in spazi vivi del tessuto. Jan Gehl parla della "vita tra gli edifici" definendo lo spazio pubblico come risultato dell'ambiente costruito caratterizzato dalla presenza di utenti, attività e sollecitazioni.[68]

Infine, vi è la componente relazionale. Jan Jacobs, in "*Vita e morte delle città americane*",[69] sostiene che la crisi dello spazio pubblico e più in generale dello spazio relazionale, sia causata della scomparsa della varietà, caratteristica che solo la città spontanea è in grado di garantire fornendo immagini urbane in continua evoluzione. Ancora Augé riferisce di difficoltà nel mettere in relazione le individualità in spazi destinati esclusivamente al consumo e privi di altra funzione, ambienti dove non circolano idee, ma solo denaro. Risultato quest'ultimo della privatizzazione dello spazio pubblico e dalla formazione di tipologie antitetiche provenienti dal modello statunitense come lo *shopping mall*.[70]
Questo modello tipologico, pensato per attrarre solo i consumatori[71], è spesso situato in contesti periurbani secondo criteri di elevata accessibilità per la mobilità privata su gomma ed è definito da caratteri scenografici o eccessivamente tematizzati[72] che non permettono attività di appropriazione spontanea e lo sviluppo della varietà auspicata da Jacobs.

La percezione negativa dello spazio
Inquadrando il problema da un altro punto di vista risulta fondamentale capire come la comprensione dei luoghi urbani, necessaria per la loro progettazione, possa essere frutto di un'analisi dell'esperienza percettiva. Kevin Lynch nel 1960 inaugura la disciplina ibrida della psicologia urbana, come definita da Aldo Rossi, facendo luce sugli «*strati profondi della coscienza collettiva*» e su come «*essa si forma nella città*».[73]
Il progetto di ricerca che darà origine alla pubblicazione "*L'immagine della città*"[74]
si preoccupò di fornire una chiave di lettura dei luoghi urbani partendo da una loro interpretazione suggerita dalle persone che vivevano l'esperienza della città, elaborando indirizzi metodologici e contenuti in grado di migliorare la progettazione dell'ambiente.
Uno tra gli aspetti più interessanti di questa ricerca, e probabilmente il più rilevante ai fini di quest'analisi, è rappresentato dal fatto che nella città nulla viene sperimentato singolarmente ma sempre in relazione a fatti, sequenze di eventi e adiacenze che conducono alla memoria di esperienze pregresse. Inoltre, Lynch definisce come essenziali tre caratteri che a livello collettivo restituiscono un'immagine urbana leggibile e figurabile, pertanto sicura e attraente: identità, struttura e significato.

68_ Jan Gehl, *Life Between Buildings: Using Public Space*, Island Press, New York, 2011.

69_ J. Jacobs, *Vita e morte delle città americane* (1961), edizione consultata Piccola Biblioteca Einaudi, 2009.

70_ G. Ferramosca, R. Orefice, C. Prisco, S. Spera, *Spazio pubblico metropolitano una rete di luoghi integrati,* Op. Cit.

71_ M. C. Treu, *Per una città amica. Non c'è solo il piano*, Op. Cit.

72_ E. Mussinelli, *Il progetto ambientale dello spazio pubblico*, «*Eco Web Town*» n°18 - Vol. II, 2018.

73_ A. Rossi, *L'architettura della città*, Op. Cit. p. 131.

74_ K. Lynch, *L'immagine della città*, edizione consultata Marsilio 2021, Edizione originale 1960.

Nelle tre città statunitensi selezionate come caso studio, Lynch condusse un'indagine attraverso sopralluoghi e interviste ai residenti che abitavano e vivevano in maniera continuativa la città. Da questa osservazione fu possibile individuare i problemi dell'immagine urbana che sintetizzò in una serie di attributi negativi: l'ambiguità, l'assenza di carattere, la mancanza di differenziazione, l'esistenza di confini deboli o mancanti, la presenza di punti di caotici, la carenza di relazione con il tessuto, l'isolamento, la frammentarietà e la discontinuità. Questi elencati sono tutti elementi riscontrati all'interno di tessuti urbani consolidati che generano nell'usuario sensazioni ostili e percezioni negative nei confronti dell'ambiente che vivono. Se analizziamo i termini riscontrati da Lynch possiamo individuare sostanzialmente due categorie di elementi: gli elementi che fanno riferimento all'organizzazione dello spazio e gli elementi che fanno riferimento alla sfera sensoriale. Se da un lato la mancanza di organizzazione della dimensione spaziale genera smarrimento è altrettanto evidente come la percezione sensoriale influisca in maniera determinante nella valutazione di un'esperienza urbana. Aspetto interessante della ricerca risiede nel fatto che la presenza di queste caratteristiche negative generi nell'utente una mancanza di conoscenza del proprio ambiente nonostante esso sia stato vissuto in maniera continuativa nel corso del tempo. L'esperienza urbana quotidiana viene quindi minata da un sentimento di indifferenza nei confronti dello spazio pubblico che genera comportamenti di scarso utilizzo, di sospetto e di avversione. Nella ricerca viene inoltre constatato un attaccamento quasi patologico per ogni cosa che avesse resistito alle trasformazioni più recenti, individuando negli elementi resistenti, generatori, qualità ambientali non riscontrabili negli spazi di nuovo insediamento. Si ritiene pertanto fondamentale trarre un insegnamento da questa esperienza rivendicando il ruolo imprescindibile dei segni sedimentati come elementi di qualità nell'organizzazione dello spazio urbano. Le immagini di più alto valore sono quelle più complete, cioè che all'interno rinchiudono caratteristiche di densità, di forma compiuta e di vividezza. È pertanto possibile affermare che spazi eccessivamente rarefatti all'interno di una maglia urbana vengono generalmente valutati in maniera negativa e, al contrario, spazi densi e vissuti conferiscono immagini più riconoscibili e intense all'interno di un paesaggio figurabile ovvero visibile, coerente e chiaro.

Se giriamo il punto di vista, e inquadriamo la questione dagli occhi del progettista, è auspicabile che il progetto di architettura, e nel dettaglio quello di spazio pubblico, evochi nell'usuario quella categoria della bellezza che Peter Zumthor definisce "atmosfera"[75] ovvero una relazione specifica tra persone e cose che permette di cogliere la magia di tutto ciò che è reale e verità. Zumthor ci aiuta a comprendere cosa egli intenda per "atmosfera" grazie alla lettura di un piccolo testo annotato sul taccuino dell'architetto, scritto anni prima mentre stava seduto in un bar, durante una mattina di primavera. Lo stato di pace e di emozione che si legge in queste poche righe è influenzato dal contesto in cui si trova: la piazza, il sole, il vociare lontano, le case. Egli, ai fini della comprensione della sensazione, prova a togliere il contesto, la piazza, dal suo racconto sottolineando come: «*Nel momento stesso in cui*

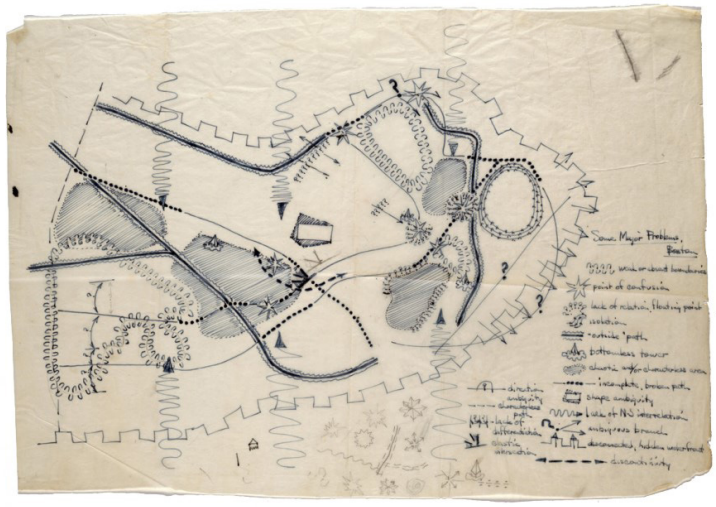


IMMAGINE 16
Schizzi preparatori per la pubblicazione *L'immagine della città*, K. Lynch, 1959 (MIT Institute Archives, MC 208, Box 6).

75_ P. Zumthor, *Atmosfere. Ambienti architettonici. Le cose che ci circondano*, 2006, edizione consultata Electa, 2012.



IMMAGINE 17
Piazza della Libertà a Reggio Emilia, 1950.
Fotografia di Stanislao Farri

elimino la piazza scompaiono anche le mie sensazioni. Senza quell'atmosfera non avrai quindi provato le stesse sensazioni allora, nella piazza. È logico. Gli uomini e le cose si influenzano vicendevolmente. È questo il tema con cui mi confronto in quanto architetto. E credo sia proprio in questo tema la mia passione per l'architettura. Esiste una magia del reale.»[76]
Bernardo Secchi ci restituisce ancora un esperienza simile: «*Chi abbia provato ad osservare a lungo la piazza, ad osservare come nelle diverse stagioni l'ombra e il sole si spostano e come vengono frequentate le sue parti; chi ha provato a rimanere seduto sul pavimento di questa piazza, riparata dal vento, ad apprezzare il calore dei mattoni e la sua pendenza; chi ha osservato i modi semplici nei quali il disegno della pavimentazione facilita lo scolo dell'acqua da questa immensa superficie nei giorni di pioggia, i modi nei quali lo stesso disegno suggerisce le sue modalità d'uso senza imporle, non può che convenire che è soprattutto il grande comfort di questo spazio ciò che appartiene all'esperienza comune e lo fa amare*».[77]
In conclusione, Zumthor chiarisce all'architetto che per creare atmosfere è necessario avere mestiere ovvero strumenti che permettono di applicare quelle condizioni di comfort che consentono l'esperienza positiva dei luoghi della città.

La città virtuale

Secondo Toppetti una delle ragioni della formazione dei non luoghi sta nell'implementazione del sistema delle comunicazioni digitali che permette all'incontro di avvenire in una dimensione non più fisica ma virtuale.[78] Il tema dello spazio virtuale è vasto e questa non può essere la sede per trattare tale argomento in forma esaustiva. Nonostante questo, è sicuramente possibile riscontrare la presenza di cambiamenti nell'utilizzo dello spazio pubblico provocati dall'implementazione di forme di comunicazione che sono mutate rispetto al passato. Basterebbe pensare, solo a titolo di esempio, alla rivoluzione commerciale innescata dalla tecnologia e alla sua ripercussione sui centri commerciali naturali delle nostre città, divenuti in breve tempo luoghi superflui nell'era "*del tutto a/da casa*"[79] spingendo all'estremo la tendenza verso l'individualizzazione delle persone e la loro chiusura nel privato. La possibilità di perlustrare la città, di comprare prodotti, di parlare con altri individui, di lavorare comodamente seduti a casa davanti ad uno schermo sta conducendo ad inevitabili cambi nell'utilizzo dei luoghi fisici.[80]
La Carta dello Spazio Pubblico considera la concezione secondo cui la "rete" o i "social network" siano diventati nuovi luoghi comunitari, al punto da decretarne la fine di quelli tradizionali, un ostacolo alla creazione e alla fruizione dello spazio pubblico fisico[81] e pertanto la questione non può lasciare insensibili architetti e urbanisti.

76_ Ibidem. pp. 16-17.

77_ B. Secchi, *Progetto di suolo 2*, in A. Aymonino, V. P. Mosco, *Spazio pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, 2006.

78_ F. Toppetti, *Destino e progetto dello spazio pubblico*, Op. Cit.

79_ E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Op. Cit.

80_ P. Brugellis, F. Pezzulli, *Spazi comuni, Reinventare la città*, Bevivino editore, 2006.

81_ INU, *Carta dello Spazio Pubblico*, Op. Cit. Punto 31.

Stephen Graham e Simon Marvin in "*Città e comunicazione, spazi elettronici e nodi urbani*" individuano due destini possibili della città a seguito dei rapporti intrattenuti tra ambiente urbano e tecnologia: la città scomparirà perché verrà meno l'esigenza principale che era all'origine della sua nascita ovvero la convenienza della prossimità fisica; oppure la città si evolverà facendosi influenzare, anche positivamente, dalle forze economiche del capitalismo.[82]
È innanzitutto opportuno smentire come spazio fisico e spazio virtuale siano equivalenti. Come ci ricorda Ansuátegui Roig la differenza principale sta nella piena libertà dello spazio. Mentre gli spazi pubblici della città sono di proprietà dell'Ente Pubblico, lo spazio virtuale è sempre gestito e governato da agenti privati, mossi da interessi che sono particolari e che presentano un'evidente dimensione commerciale mentre «[…] *l'agorà, nella sua accezione classica era uno spazio gestito dai partecipanti. Essi costituivano l'ambito deliberativo e al contempo determinavano le regole di partecipazione.*»[83]
Barash denuncia come nel contesto contemporaneo, caratterizzato dalla netta predominanza del modello delle comunicazioni di massa, lo spazio pubblico che si configura sulla base di tale schema si allontana dal contesto dell'esperienza e della memoria quotidiane, tipiche del mondo della vita in comune.[84]
Lo stesso Augé, 20 anni dopo i "*Non-luoghi*" sottolinea come anche i luoghi consolidati della maglia urbana tendono a perdere significato e a divenire essi stessi un "bene di consumo" a causa della connessione permanente e dall'implacabile necessità di condividere. Spazi dove non è più possibile abitare ma solo transitare a causa del mutamento del concetto di confine ma anche per la formazione di nuove categorie di fruitori dello spazio pubblico animate da condizioni sociali e bisogni diverse rispetto al passato.[85]

L'architettura non relazionale

Se come abbiamo raccontato il progetto di spazio pubblico è il negativo della forma urbana l'architettura ricopre un ruolo di primaria importanza nella conformazione dei luoghi come strumento che dà forma alla città. Nuno Portas ci ricorda che: «*non è possibile avere un edificio che non faccia città e non esiste a sua volta una tipologia che non sia penetrata da una morfologia urbana*» affermando che: «*la città necessita sempre di più dell'architettura e che nessun tecnico la può formare. Storicamente l'intenzione delle tecniche coincide con la destrutturazione e la morte dell'urbano. […] L'architetto non può continuare a essere un progettista parziale confinato a edifici isolati o a super edifici eccezionali.*»[86] Queste poche righe restituiscono una visione ben chiara del ruolo dell'architetto e un incarico programmatico



IMMAGINE 18
Copertina del libro *A cidade como arquitectura* di Nuno Portas, 1969.

82_ S. Graham, S. Marvin, *Città e comunicazione, spazi elettronici e nodi urbani*, Baskerville, 2002.

83_ F. J. Ansuátegui Roig, *Nuove tecnologie e spazio pubblico*, in S. Salardi, M. Saporiti (a cura di), *Le tecnologie 'morali' emergenti e le sfide etico-giuridiche delle nuove soggettività*, Giappichelli Editore, 2020.

84_ J. A. Barash, *La memoria collettiva e la configurazione dello spazio pubblico nell'epoca dei mass media*, «*Lessico di etica pubblica*», 2, ISSN 2039-2206, 2018.

85_ M. Augé, *I non-luoghi vent'anni dopo*, Intervista di Marco Aime a Marc Augé in occasione della sesta edizione di *Pistoia: "Dialoghi sull'uomo*", Pubblicato il 24 maggio 2015 in: www.dialoghisulluomo.it

86_ N. Portas, *A cidade como arquitectura*, (1969) edizione consultata Livros Horizonte 2021.



IMMAGINE 19
Parchi giochi ad Amsterdam di Aldo van Eyck, fine anni ’50.

definito per il progetto urbano. È infatti necessario pensare come l’architettura attraverso gli elementi che la conformano, possa già rappresentare la componente primaria del progetto di spazio pubblico. Volume, aperture, pelle, linguaggio, permeabilità, assialità sono caratteri che influenzano le relazioni con il contesto e che costituiscono già la base di un’idea di città. È pertanto difficile pensare a specialismi o settorializzazioni della disciplina dal momento che, come ci suggerisce ancora Portas: «*qualsiasi elemento della composizione urbana porta con sé un poderoso accento sintattico che lo unisce funzionalmente e formalmente con la sua area di referenza immediata e allo stesso tempo gli consente di scoprire una relazione leggibile e significativa con la struttura vasta di tutta la città.*»[87]

«*La potenza delle relazioni compositive che le architetture hanno, grazie al loro precisarsi progettuale, di attivare un rapporto di natura poetica*»[88] vanno in parallelo con quella che Aymonino e Mosco definiscono "*Architettura a Zero Cubatura*" ovvero un «*importante strumento di intervento nella città contemporanea e nel territorio*» che si concretizza attraverso «*progetti che possono essere considerati “sostenibili” non perché lavorano con il verde ma per la loro visione dinamica della città e delle sue componenti sociali che riesce a dar vita ad uno spazio dove è possibile coniugare sulla grande scala libertà di comportamento individuali e collettive e ciò dando a tutti la possibilità di usufruire del luogo attraverso innumerevoli modi di utilizzo.*»[89]
Parliamo di argini, pavimenti, sedute, passerelle, totem, fontane, scale, rampe, giardini, parchi giochi, ponti pedonali, passaggi, barriere acustiche e visive, installazioni, memoriali, elementi scultorei, belvederi, terrazze, antenne, staccionate e parapetti che superando la limitativa nozione di arredo urbano si fanno portatori di una rinnovata idea di decoro fondata sulla capacità di agire come mezzi e mediatori di utilizzo dello spazio.

Esempio *ante litteram* di questo particolare strumento di appropriazione e di organizzazione dello spazio pubblico sono i parchi giochi di Amsterdam di Aldo van Eyck, che a cavallo degli anni Cinquanta rappresentavano un gesto in controtendenza al Movimento Moderno. Diceva egli stesso sulle pagine della rivista olandese forum: «*Il funzionalismo ha ucciso la creatività. Porta a una fredda tecnocrazia, in cui l'aspetto umano viene dimenticato. Un edificio è più della somma delle sue funzioni; l'architettura deve facilitare l'attività umana e promuovere l'interazione sociale*».[90] Questi parchi immaginavano, attraverso un atteggiamento minimalista nella forma, di consentire l’appropriazione da parte degli utenti stimolando l’immaginazione dei bambini e consentendo, alla scala della città, la sistemazione degli spazi interstiziali e di risulta.

87_ Ibidem.

88_ D. Costi, *Albareto Urban Act, Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell’Alta Valle del fiume Taro*, Collana Strumenti n. 10, pp. 160, MUP Editore, Parma, 2020.

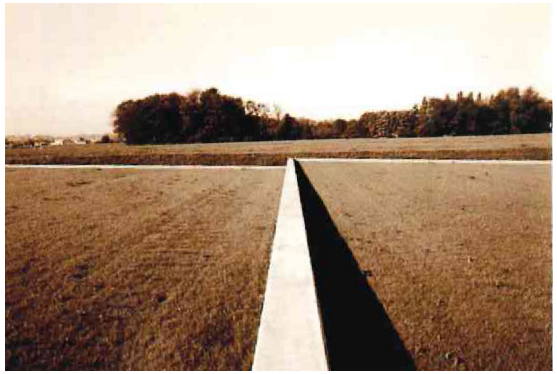
89_ A. Aymonino, V. P. Mosco, *Zero cubatura per una architettura ancora pubblica*, Area, 8 settembre 2014, https://www.area-arch.it/zero-cubatura-per-una-architettura-ancora-pubblica/

90_ J. Link, *Aldo Van Eyck: A Playground For Every Neighborhood*, www.goric.com, 25 luglio 2017.

La panoramica eseguita sui fattori di aggressione dello spazio pubblico e sulle relative possibili soluzioni che il progettista può fornire ha permesso di comprendere come questa dimensione fisica della città sia una realtà in perenne trasformazione strettamente legata a fattori culturali, sociali, economici e politici. La complessità del tema, che non può limitarsi all'organizzazione del vuoto, del negativo, deve essere determinata da una molteplicità di fattori che influenzano le "relazioni" in senso lato. Distanze, tensioni, materiali, textures, permeabilità, identità, storia, memoria, dinamiche di occupazione, di sosta, di transito e di aggregazione, percorsi, infrastrutture, condizioni climatiche, ventilazione e accessibilità sono solo alcuni dei temi che entrano in gioco nella progettazione di spazi che devono favorire «*un nuovo senso estetico dell'abitare dove "bridazione" e "contaminazione" sembrano aprire ad un virtuoso mix tra luoghi da recuperare e loro usi.*»[91]

Il progetto di spazio pubblico oggi non può pertanto limitarsi alla "sistemazione" ai fini del decoro ma deve intendersi come una parte di un sistema urbano che faciliti la convivenza tra pedone e automobile, che favorisca la mobilità sostenibile e l'utilizzo del trasporto pubblico, che elimini barriere fisiche e culturali, che sia ecologico e sostenibile, che sia percepito come sicuro e piacevole, che diventi luogo di confronto, che integri in maniera consapevole la tecnologia e che sia la base per il recupero di quelle porzioni di città prive di carattere identitario.

91_ G. Bertelli, P. Mei, M. Roda, *Spazi pubblici e luoghi condivisi*, Op. Cit.







Nel margine destro e nella pagina a fianco quattro esempi di Architettura a Zero Cubatura per lo spazio pubblico

IMMAGINE 20
Cimitero di Kortrijk (Belgio), di Bernardo Secchi e Paola Viganò
Immagine estratta da A. Aymonino, V. P. Mosco, Spazi Pubblici Contemporanei. Architettura a Volume Zero, Skira, 2006

IMMAGINE 21
Mura di Ceuta (Spagna), di J. Miguel Hernandez Leon
Immagine estratta da A. Aymonino, V. P. Mosco, Spazi Pubblici Contemporanei. Architettura a Volume Zero, Skira, 2006

IMMAGINE 22
Riconversione della Fascia Marginale di Mathosinhos Sul (Portogallo) di Eduardo Souto de Moura
Immagine estratta da A. Aymonino, V. P. Mosco, Spazi Pubblici Contemporanei. Architettura a Volume Zero, Skira, 2006

IMMAGINE 23 (nella pagina a fianco)
Tra le Cattedrali di Cadice (Spagna) di Alberto Campo Baeza
Fonte Divisare.com © Javier Callejas Sevilla



1.3. Centralità dello spazio pubblico nei programmi per la rigenerazione urbana

Questo paragrafo ha come obiettivo quello di fare chiarezza sul concetto di rigenerazione urbana e di comprendere il ruolo che il progetto di spazio pubblico può ricoprire in questa pratica diffusa, utilizzata e promossa dai governi di tutta Europa. È necessario sottolineare come il concetto di rigenerazione urbana nasca a seguito dell'esigenza da parte dell'umanità intera di porre freno al consumo incondizionato delle risorse energetiche, idriche, ecologiche e di suolo e come questa nuova sensibilità inizi a presentarsi alla soglia degli anni Settanta del secolo scorso come una necessità.
Con la Conferenza delle Nazioni Unite sull'Ambiente Umano del 1972 a Stoccolma per la prima volta si fa chiara ed evidente la volontà di proteggere l'ambiente in cui l'essere umano vive attraverso la riduzione del consumo eccessivo delle risorse naturali inaugurando una coscienza alla protezione del proprio habitat e una nuova consapevolezza dei danni che l'essere umano stesso è in grado di produrre al proprio pianeta: «*L'uomo è allo stesso tempo creatura e plasmatore del suo ambiente, che gli fornisce il sostentamento fisico e gli offre l'opportunità di una crescita intellettuale, morale, sociale e spirituale. Nella lunga e tortuosa evoluzione della razza umana su questo pianeta si è giunti a uno stadio in cui, grazie alla rapida accelerazione della scienza e della tecnologia, l'uomo ha acquisito il potere di trasformare il suo ambiente in innumerevoli modi e su una scala senza precedenti. Entrambi gli aspetti dell'ambiente dell'uomo, quello naturale e quello antropico, sono essenziali per il suo benessere e per il godimento dei diritti umani fondamentali, compreso il diritto alla vita stessa.*»[92]
Nel 1987 la Commissione Mondiale per l'ambiente e lo Sviluppo dirama il Rapporto Brundtland che fissa la responsabilità per tutti i paesi di conservare l'equilibrio tra uomo e natura preservando quest'ultima dalla distruzione. Su questa linea nel 1992 a Rio de Janeiro viene definita l'Agenda 21 dove per la prima volta si parla chiaramente di sostenibilità come obiettivo dei governi per garantire alle generazioni future una quantità di risorse che permetta loro la piena soddisfazione dei bisogni primari in termini economici, ambientali, sociali e istituzionali.[93]
Nel 1996 ad Istanbul alla II Conferenza delle Nazioni Unite sugli Insediamenti Umani viene definita l'Agenda Habitat indirizzata a trovare le soluzioni ai problemi che minacciano lo sviluppo dei centri urbani dedicando particolare attenzione alla questione dell'alloggio

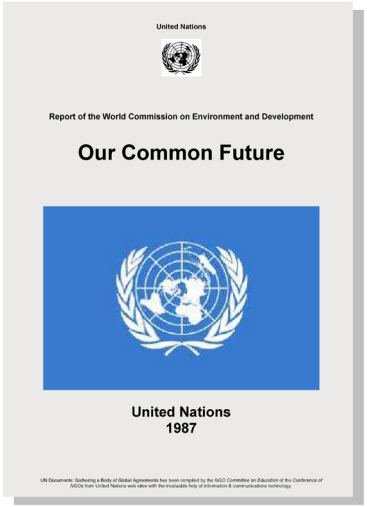


IMMAGINE 24
Rapporto Brundtland, United Nations, 1987.



IMMAGINE 25
17 obiettivi SDG dell'Agenda ONU 2030.

92_ United Nations, *Report of The United Nations Conference on the Human Environment*, Stockholm, 5-16 June 1972.

93_ Le 4 dimensioni classiche della sostenibilità sono l'economica, l'ambientale, la sociale e l'istituzionale. A queste quattro dimensioni viene aggiunta quella del progetto urbano dalla ricerca Community Regeneration Masterplan. Per integrazioni sull'argomento consultare la pubblicazione D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco n.3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.

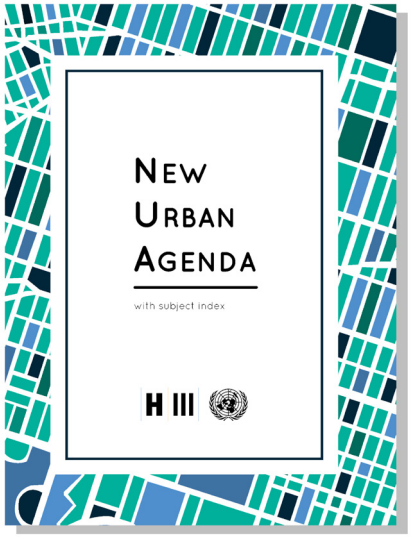


IMMAGINE 26
New Urban Agenda Habitat III, United Nations, 2016.

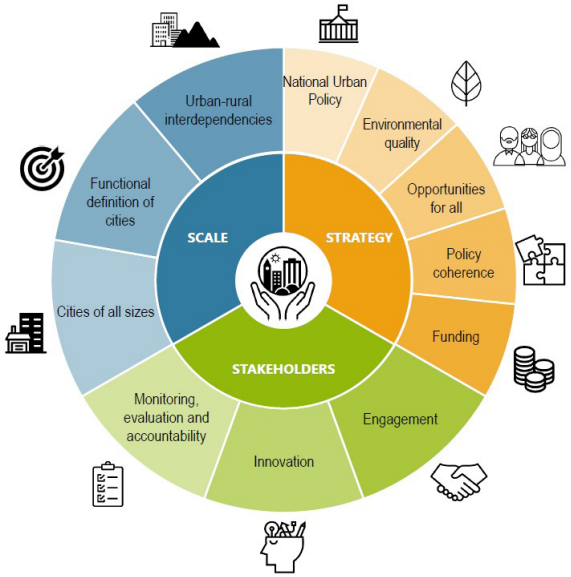


IMMAGINE 27
Gli undici OECD Principles

adeguato come condizione di dignità per la convivenza degli individui nelle città. Emergono alcune tematiche e nuove sensibilità come, ad esempio, l'attenzione per i più fragili e vulnerabili, la riduzione del carico sugli ecosistemi ambientali, la promozione del senso identitario e di cittadinanza e l'impegno che i governi dovrebbero proferire per la salvaguardia dei patrimoni architettonici, degli spazi aperti e dei paesaggi con valori riconosciuti in ambito storico, artistico, culturale, architettonico, e naturale.
Il nuovo millennio viene inaugurato con la *Global Conference on the Future Urban 21* tenutasi a Berlino nel luglio del 2000 che chiarisce quelle che sono le emergenze e le azioni più urgenti da mettere in atto per lo sviluppo sostenibile. In quest'incontro viene ribadita l'importanza di politiche urbane di pianificazione attente all'integrazione di aspetti della sostenibilità di tipo economico, sociale, ambientale e fisico oltre che nuovi temi come la lotta alla povertà, l'uso di tecnologie per promuovere l'educazione di tutti i cittadini, l'implementazione di fonti energetiche alternative e rinnovabili, il pensiero globale e l'azione locale, la conservazione del patrimonio per innescare processi di promozione, la valorizzazione dei prodotti locali, lo sviluppo di un sistema adeguato di trasporto pubblico veloce, sicuro e accessibile, la riduzione dell'inquinamento, la partecipazione di tutti i cittadini e l'utilizzo della partnership pubblico-privata come strumento per l'attuazione di progetti di interesse comunitario.
Quest'incontro inaugura una stagione che manifesta l'intenzione di cambiare il paradigma del progresso che vedrà come atto conclusivo la promulgazione dei 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile in vista dell'anno 2030 dove: «*tutti i Paesi sono chiamati a impegnarsi per definire una propria strategia che consenta di raggiungere gli obiettivi fissati, comunicando i risultati conseguiti all'interno di un processo coordinato dall'ONU.*»[94] Quelle che erano dall'inizio degli anni '70 buone pratiche, dal 2015 diventano missioni per la salvaguardia dei diritti di tutti ma anche per la conservazione del pianeta intero. Per quanto riguarda gli insediamenti urbani, l'agenda dedica un obiettivo specifico, il numero 11, dal titolo: "*Città e comunità sostenibili*". Vengono ribadite alcune tematiche già trattate nelle carte precedenti come l'accesso all'alloggio indiscriminato e il potenziamento della mobilità individuale e collettiva non inquinante e alcune nuove vengono introdotte come la necessità di favorire le urbanizzazioni inclusive, la gestione partecipata ed integrata, la riduzione dei fattori di rischio per il verificarsi di calamità naturali, la riduzione dell'impatto ambientale negativo pro capite, l'accesso universale a spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per le donne e i bambini, gli anziani e le persone con disabilità, il rafforzamento dei rapporti tra le zone urbane, periurbane e rurali, l'adozione di politiche e piani integrati verso l'inclusione, l'efficienza delle risorse energetiche, la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.[95]
Ultimo documento in ordine di tempo è rappresentato dalla *New Urban Agenda UN-Habitat III (NUA)*, adottata nella Conferenza di Quito del 2016, nella quale viene 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.[96] Alcuni degli

94_ https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/agenda-2030-per-lo-sviluppo-sostenibile/

95_ United Nations, *Sustainable Development Goals 2030*, N°11.

96_ United Nations, *New Urban Agenda. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III)*, Quito, 2016, October 20.

Elenco cronologico degli incontri e delle carte che hanno indirizzato le politiche di sviluppo sostenibile e di rigenerazione urbana

A livello mondiale

• **1972 Stoccolma**
Conferenza delle Nazioni Unite sull'Ambiente Umano

• **1976 Vancouver**
Dichiarazione di Vancouver sugli insediamenti umani, Habitat I

• **1987 Oslo**
Commissione Mondiale Ambiente e Sviluppo
Rapporto Brundtland

• **1992 Rio de Janeiro**
Conferenza delle Nazioni Unite su Ambiente e Sviluppo
Vertice della Terra /UNCED
Agenda 21

• **1996 Istanbul**
II Conferenza delle Nazioni Unite sugli insediamenti umani, Habitat II
Habitat Agenda

• **1997 Kyoto**
Convenzione quadro delle nazioni unite sul cambiamento climatico
Protocollo di Kyoto

• **2000 Berlino**
Global Conference on the Future Urban 21
Urban 21

• **2002 Johannesburg**
Summit mondiale sullo sviluppo sostenibile (Rio+10)

• **2012 Rio de Janeiro**
Summit mondiale sullo sviluppo sostenibile (Rio+20)

• **2015 New York**
Summit mondiale sullo sviluppo sostenibile Agenda 2030
Agenda Onu 2030

• **2016 Quito**
Conference on Housing and Sustainable Urban Development, Habitat III
New Urban Agenda

• **2021 Glasgow**
Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP26)
Patto per il clima di Glasgow

A livello Europeo

• **1990 Bruxelles**
Libro Verde sull'ambiente urbano della Comunità europea

• **1992 Bruxelles**
V Piano d'Azione Ambientale dell'UE "Per uno sviluppo durevole e sostenibile" 1993/1999

• **1994 Aalborg**
I Conferenza europea sulle città sostenibili
Carta di Alborg

• **1996 Lisbona**
II Conferenza europea sulle città sostenibili

• **2000 Hannover**
III Conferenza europea sulle città sostenibili

• **2004 Aalborg**
IV Conferenza europea sulle città sostenibili
Alborg Commitments

• **2005 Bristol**
Accordo di Bristol

• **2007 Siviglia**
V Conferenza europea sulle città sostenibili

• **2007 Lipsia**
Carta di Lipsia

• **2008 Bruxelles**
Carta urbana europea II

• **2010 Dunkerque**
VI Conferenza europea sulle città sostenibili

• **2010 Toledo**
Dichiarazione di Toledo

• **2011Lussemburgo**
European Union Cities of tomorrow Challenges
Cities of tomorrow

• **2013 Ginevra**
VII Conferenza europea sulle città sostenibili

• **2016 Bilbao**
VIII Conferenza europea sulle città sostenibili
Dichiarazione basca

• **2020 Mannheim**
IX Conferenza europea sulle città sostenibili

• **2020**
Green Deal New European Bauhaus
Nuova Carta di Lipsia

A livello Italiano

• **1993**
Piano nazionale di sviluppo sostenibile

• **1998**
Programma per la Protezione dell'Ambiente

• **2012**
Piano Nazionale per la Rigenerazione Urbana Sostenibile

• **2016**
Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio PRUSST

• **2017**
Agenda sviluppo urbano sostenibile urb@nit

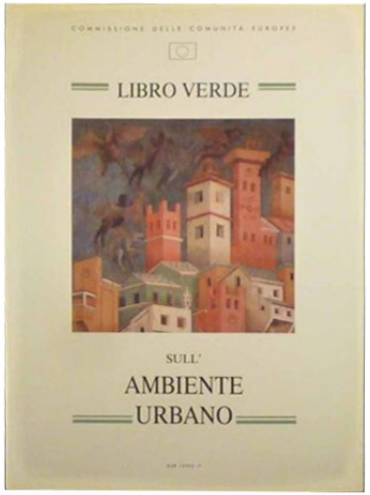


IMMAGINE 28
Copertina del *Libro Verde sull'Ambiente Urbano*, Commissione delle Comunità Europee, 1990.

argomenti ai quali fa riferimento il documento per l'applicazione di corrette strategie di rigenerazione sono la continuità tra ambienti rurali e urbani, la promozione della collaborazione civica la quale genera un sentimento di appartenenza e di proprietà tra gli abitanti e l'imprescindibile funzione sociale che deve ricoprire la città dentro se stessa e all'interno del suo territorio di pertinenza.
Recentemente l'organizzazione internazionale OECD[97] ha definito alcuni principi sulle politiche urbane che saranno destinati ad orientare le azioni indirizzate alla sostenibilità a questa scala di intervento e rappresentano la sistematizzazione delle evidenze emerse negli ultimi vent'anni sul tema della rigenerazione dei contesti urbani allo scopo di renderli più intelligenti, sostenibili e inclusivi. I principi sono undici, all'interno dei quali si possono riscontrare rilevanti indicazioni sull'importanza della compattezza degli insediamenti, sulla necessità di implementare forme di trasporto sostenibili, ecologiche ed efficienti e sulla urgenza di bloccare il consumo di ulteriore suolo esterno.

In Europa, le indicazioni per lo sviluppo sostenibile entrano all'interno dell'agenda politica e governativa per la prima volta nel 1990 con la pubblicazione del "*Libro verde sull'ambiente urbano*" all'interno del quale viene fatta un'interessante analisi sullo stato della città europea. È significativo l'approccio progettuale del documento e la critica che viene mossa a decenni di sviluppo incontrollato dove la periferia viene definita un fallimento per la mancanza di varietà sociale, per la povertà culturale e per la sua monotonia visiva e morfologica.[98] Il documento parla però di una «*città europea che può ancora essere salvata*» favorendo la creatività, evitando la zonizzazione rigida e il patrimonio architettonico della banalità uniforme e risolvendo i problemi nell'ambito dei limiti esistenti. Sullo spazio pubblico dice: «*Gli spazi "vuoti", piazze, parchi e zone analoghe che caratterizzano le nostre città, sono aggrediti dai manifesti pubblicitari e dalle macchine, e in periferia spesso mancano del tutto. Per creare un ambiente di qualità non basta disseminare panchine, vasi di piante o cestini per i rifiuti nelle zone pedonali, ma e necessario elaborare un progetto articolato.*»[99] Questo estratto conferma l'atteggiamento progettuale necessario per la rigenerazione della aree vuote destinate al recupero che diventa imprescindibile anche nella conservazione del patrimonio storico e nell'interpretazione di quello che dovrà essere il linguaggio della nuova architettura che sarà chiamata a dialogare con «i *centri storici che rappresentano l'elemento di connotazione che differenzia una città dall'altra*». «*È senz'altro vero che la maggior parte delle persone dimostra di apprezzare le città con edifici storici e strade antiche, spazi aperti, aree verdi, attività articolate. Dove i centri storici delle città europee sono rimasti intatti, essi costituiscono un importante legame con il patrimonio culturale della città stessa.*»[100] Ultimo spunto di riflessione di estrema attualità e importanza è la disamina che viene condotta a proposito dei vuoti,

97_ *Organisation for Economic Co-operation and Development.*

98_ Commissione Europea, *Libro Verde Sull' Ambiente Urbano: comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento*, Bruxelles 25 luglio 1990.

99_ Ibidem, p.4.

100_ Ibidem, p. 22.

inquadrabili come il grande patrimonio latente della città europea: «*Il problema può essere affrontato con una gestione intelligente delle aree abbandonate che esistono in tutte le città. Il mutamento dei modelli di lavoro, di produzione e di trasporto delle merci hanno lasciato il segno nella struttura fisica delle città, soprattutto lasciando dietro di sé enormi aree dismesse, banchine portuali, fabbriche e caserme. Alcune città hanno avviato progetti di restauro che dimostrano il potenziale offerto da queste zone che possono conferire una nuova immagine a tutta la città; altre invece non intervengono sulle aree dismesse che continuano a rappresentare una ferita nel contesto urbano.*»[101]
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. Nella prima Conferenza europea sulle città sostenibili del 1994 venne redatta la "*Carta di Aalborg*", ispirata dall'*Agenda 21*, un documento programmatico approvato da più di 3.000 autorità di 40 Paesi che individuavano la necessità di adottare piani d'azioni locali per lo sviluppo sostenibile e riconoscevano il progresso non come una visione immutabile «*ma piuttosto un processo specifico, creativo e volto a raggiungere l'equilibrio che abbraccia tutti i campi del processo decisionale locale.*»[102]
10 anni dopo nel 2004, gli *Alborg Commitments* confermano la visione per un futuro sostenibile delle comunità. Una proiezione che prevede «*città ospitali, prospere, creative e sostenibili, in grado di offrire una buona qualità della vita a tutti i cittadini, consentendo loro di partecipare a tutti gli aspetti della vita urbana*».[103] Dal punto di vista della pianificazione e progettazione urbana gli impegni che le città prendevano erano rivolti alla rivitalizzazione delle aree abbandonate, alla prevenzione dell'espansione urbana incontrollata ottenendo densità appropriate e dando precedenza alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, la realizzazione della mixité funzionale, l'attenzione per il recupero del patrimonio culturale, l'applicazione di criteri di sostenibilità nelle costruzioni promuovendo progetti architettonici e tecnologie edilizie di alta qualità.
Ad Alborg fa seguito l'Accordo di Bristol che esplicita le otto qualità delle comunità sostenibili: «*Le comunità sostenibili sono luoghi in cui la gente decide volontariamente di vivere e lavorare, ora e in futuro. Esse rispondono ai diversi bisogni dei residenti attuali e futuri, sono attente al loro ambiente e contribuiscono ad innalzare la qualità della vita. Esse sono sicure e inclusive, ben organizzate, ben costruite e gestite, e offrono servizi efficienti e accessibili a tutti.*»
Nel 2007 i ministri europei responsabili dei temi relativi alla sostenibilità firmano la *Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili* dichiarando la responsabilità concreta della politica ai temi vigenti. Punto importante della carta, oltre all'impegno per modernizzare le reti infrastrutturali ed energetiche, è l'intenzione di creare ed assicurare spazi pubblici di alta qualità come nodi fondamentali dei tessuti affinché si possa aumentare la qualità della vita in ambiente urbano con relative ricadute positive in termini occupazionali, turistici e culturali.
Il 22 giugno 2010 gli stessi ministri si fecero firmatari della Dichiarazione di Toledo, documento

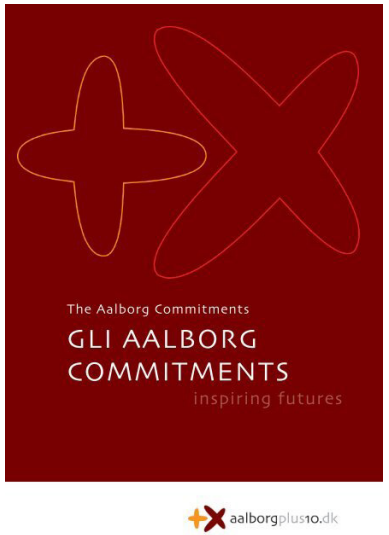


IMMAGINE 29
Alborg Commitments, 2004.

101_ Ibidem, p. 24.

102_ *Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile*, Approvata dai partecipanti alla Conferenza europea sulle città sostenibili tenutasi ad Aalborg, Danimarca il 27 maggio 1994.

103_ *Aalborg+10, Inspirare il futuro*, https://sustainablecities.eu/the-aalborg-commitments/

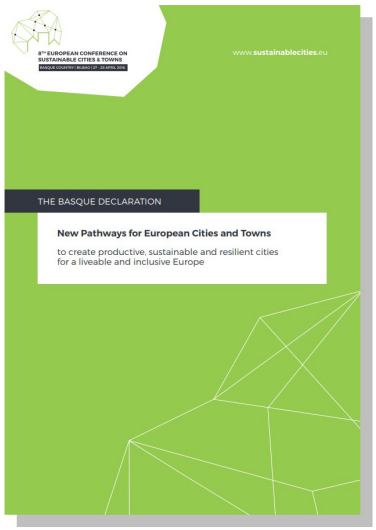


IMMAGINE 30
The Basque Declaration, 2016.



IMMAGINE 31
La Nuova Carta di Lipsia, 2020.

che ribadisce in maniera inequivocabile «*l'importanza strategica della rigenerazione urbana integrata per raggiungere uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo*».[104]
Il punto 22 chiarisce il concetto: «*La rigenerazione urbana è concepita come un processo pianificato che deve trascendere gli ambiti parziali e gli approcci che sono stati la norma fino ad ora, al fine di guidare sia la città nel suo insieme sia le sue parti come componenti dell'intero organismo urbano, verso l'obiettivo di sviluppare appieno e bilanciare la complessità e la diversità delle strutture sociali, economiche e urbane, e allo stesso tempo stimolare una maggiore eco-efficienza ambientale.*»[105] Alcuni dei temi principali sono l'impegno alla riduzione dell'impronta ecologica delle nostre città e la lotta per la chiusura dei cicli di metabolismo urbano su scala locale, la progettazione verde, la sperimentazione di nuove specifiche forme di partenariato pubblico-privato, la riduzione delle esigenze di trasporto, la promozione di una mobilità più sostenibile e la messa a punto di meccanismi per attenuare tutti gli effetti di "*gentrification*".[106]
Nel 2013 la Commissione europea introduce il concetto di "*infrastruttura verde*" 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 ecosistemici oltre a migliorare la possibilità di resilienza agli agenti inquinanti e agli eventi catastrofici.[107]
Nuovamente in Spagna, a Bilbao nel 2016, in occasione della VIII Conferenza europea sulle città sostenibili viene elaborata la "*Basque Declaration*", un programma di lavoro verso una transizione urbana sostenibile. Ancora una volta è possibile individuare alcuni punti fermi come la progettazione di spazi pubblici capaci di creare luoghi per la convivenza, sicuri e dinamici, la diminuzione al minimo dello sfruttamento del terreno non utilizzato e l'implementazione dei percorsi per la mobilità urbana lenta ed ecologica.[108]
L'ultimo documento in ordine di tempo è quello della *Nuova Carta di Lipsia* che integra la carta del 2007 con le nuove sfide globali relative 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 l'approccio integrato e la partecipazione di tutti.[109]

104_ *Dichiarazione di Toledo sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee*, 22 giugno 2010, punto 1.

105_ Ibidem, punto 22.

106_ G. Semi, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Il Mulino, 2015.

107_ 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. 2013, May 3.

108_ *La Declaración Vasca, Nueva hoja de ruta para ciudades y pueblos europeos creando municipios productivos, sostenibles y resilientes para una Europa habitable e inclusiva*, 2016, sustainablecities.eu.

109_ EU2020, *The New Leipzig Charter*, Adopted at the Informal Ministerial Meeting on Urban Matters on 30 November 2020.

In Italia Nel 2012 viene presentato il Piano Nazionale per la Rigenerazione Urbana Sostenibile che recepisce le indicazioni provenienti dalle Nazioni Unite e dell'Unione Europea promuovendo la messa in sicurezza sismica e idrogeologica del territorio, la manutenzione e la riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e privato, il blocco immediato del consumo di suolo, la promozione di "distretti energetici ed ecologici", la rivalutazione degli spazi pubblici, del verde urbano, dei servizi di quartiere, la razionalizzazione della mobilità urbana, la salvaguardia dei centri storici e la loro rivitalizzazione e l'implementazione delle infrastrutture digitali innovative con la messa in rete delle città italiane, favorendo lo smart working. 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 una strategia nazionale per la Rigenerazione Urbana in grado di ridurre il divario ancora evidente con l'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture per la mobilità dolce e di arrestare il consumo di suolo favorendo gli interventi di recupero e riuso all'interno del tessuto urbano consolidato.[110]

A questo punto è necessario eseguire un bilancio delle esperienze descritte per individuare alcune costanti che le pratiche di rigenerazione urbana dovrebbero contenere affinché risultino efficaci e sostenibili. I documenti analizzati ci restituiscono linee guida per una gestione politica, nel senso più ampio del termine, che includa al suo interno le diverse dimensioni della vita urbana sottolineando come uno sviluppo efficace e sostenibile sia possibile soltanto attraverso un approccio integrato. Lichfield riassume tali vertenze definendo la rigenerazione urbana in questo modo: «*è 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 subito processi di degrado ma offre opportunità di miglioramento*».[111] Si può quindi desumere come la pratica della rigenerazione urbana sia basata su piani di sviluppo con prospettive olistiche e multidisciplinari che includono processi di elaborazione e attuazione di politiche urbane finalizzate a realizzare un coerente disegno della città che abbracci differenti ambiti quali la progettazione abitativa, la pianificazione, la progettazione urbana, i trasporti, l'economia e l'innovazione sociale.[112] L'intervento politico deve pertanto essere completo ed integrato, attento alla specificità dei luoghi, basato su una strategia di medio-lungo periodo e inclusivo ovvero capace di coinvolgere con risorse intellettuali ed economiche gli attori privati comunitari sia nella fase della governance che in quella della production della trasformazione.[113] Costi e Manfredi

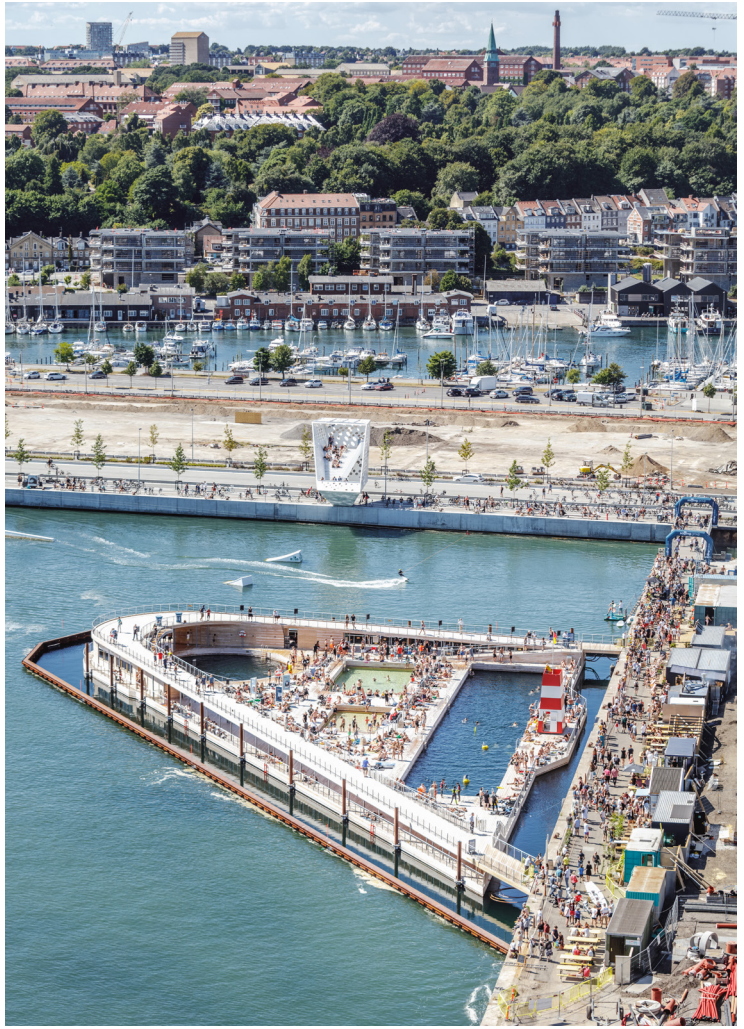


IMMAGINE 32
L'intervento dell'Aarhus Harbor Bath ad opera di BIG- Bjarke Ingels Group recupera una porzione del waterfront di Aarhus mettendo in comunicazione un'area precedentemente destinata allo stoccaggio dei materiali con i l sistema territoriale esterno
© Rasmus Hjortshoj & BIG Bjarke Ingels Group

110_ ASvis & Urban@it, *L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte*, 2017.

111_ D. Lichfield, *Urban regeneration for the 1990s*, London Planning Advisory Committee, 1992.

112_ N. Raimo, A. Fanfoni, E. Ortolan, *Il concetto di Rigenerazione Urbana sostenibile e la sua evoluzione nel tempo* in D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco n.3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.

113_ C. Korkmaz, O. Balaban, *Sustainability of urban regeneration in Turkey: Assessing the performance of the North Ankara Urban Regeneration Project*, in «*Habitat International*», 2020, vol.95.



IMMAGINE 33
Il progetto del nuovo Aalborg Waterfront di C.F. Møller Architects prevede la dotazione di nuovi spazi pubblici e servizi nell'area della antica darsena della città.
Fotografia di Helene Hoyer Mikkelsen. © C.F. Møller Danmark A/S

definiscono i due pilastri della rigenerazione urbana[114]: «*la centralità delle comunità insediate, attorno a cui riorganizzare i processi, e le partnership pubblico-privato come condizione di attuazione delle politiche attraverso il diretto coinvolgimento dei soggetti imprenditoriali*» mentre Bazzocchi parla della centralità dei processi di partecipazione da parte soprattutto degli abitanti determinando, in essi, la formazione di un nuovo tipo di rappresentanza.[115] Come è stato verificato il progetto urbano è al centro dei processi e assume un ruolo di primaria importanza. È possibile individuare tre macroaree tematiche che caratterizzano la pratica del progetto urbano per la rigenerazione.

La continuità degli spazi ad uso pubblico tra la scala territoriale e urbana
La sequenzialità dei collegamenti tra ambienti rurali e urbani deve essere garantita in spazi aperti destinati alle persone dove sarà possibile insediare nuove infrastrutture verdi che favoriscano la formazione di corridoi ecologici oltre ad assecondare la diminuzione dell'utilizzo dei mezzi ad uso privato e gli aspetti negativi dell'inquinamento, della congestione e del traffico. Questa continuità deve essere assicurata attraverso la razionalizzazione delle infrastrutture esistenti ma anche attraverso nuovi punti baricentrici della struttura urbana che possono essere individuati e selezionati anche dal recupero strategico di aree vuote, dismesse, in stato di abbandono o che necessitano bonifica ambientale (i *brownfield*). Questa rete di luoghi ad uso pubblico dovrà favorire lo spostamento e l'incontro tra le persone grazie ad ambienti ad alti livelli di comfort e di qualità spaziale. Gli spazi pubblici, intesi come nuovi nodi del tessuto, dovranno diventare i corridoi di acceso alle attrezzature di uso collettivo, saranno equipaggiati in maniera sapiente con reti tecnologiche ad alta efficienza e rispetteranno quattro caratteristiche fondamentali: sicurezza, dinamicità, accessibilità e inclusività.

La sequenzialità dei corridoi ecologici e delle aree verdi
La cura dell'ambiente naturale è uno dei temi centrali dei processi indirizzati alla sostenibilità e alla salvaguardia delle risorse oltre che una nuova leva per competere a livello di marketing territoriale. Il progetto urbano può fare la sua parte assicurando la connessione della dimensione verde tra aree urbane e periurbane come punti di contatto di accessibilità intermedia che diventino la dorsale di una nuova logica di utilizzo dello spazio libero e pubblico. La rigenerazione urbana prevede che la dote di parchi e di aree verdi già esistenti venga completata da link territoriali del sistema naturalistico come raccordi degli assi della viabilità dolce da e verso il centro storico che consentano il dispiegamento di una serie di percorsi alternativi alla viabilità carrabile e che permettono l'accessibilità a corridoi ambientali in sedi protette e piacevoli da percorre. Obiettivo di queste aree collegate deve essere quello del mantenimento della biodiversità e della diminuzione delle isole di calore per aumentare la possibilità di resilienza rispetto ai fenomeni del cambiamento climatico e al conseguente rischio di eventi catastrofici.

114_ D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco n.3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.

115_ C. Bazocchi, *Virtù e fortuna in difesa del partito politico di massa*, Il ponte editore, Firenze, 2012.

La riduzione del consumo di nuovo suolo

La riduzione del consumo di suolo è un principio che negli ultimi anni è stato recepito da molte normative urbanistiche oggi in vigore come, ad esempio, quella della Regione Emilia-Romagna che attraverso la Legge Regionale 24/2017 riduce del 60% le attuali previsioni urbanistiche passando, secondo le stime, dai 250 km^2 di espansione previsti dai precedenti strumenti urbanistici ad un massimo di 70 km^2 limitando il Consumo di suolo nuovo al 3%.[116] Questa strategia impone il recupero dell'esistente e dei patrimoni dei centri storici, andando ad agire sulla densificazione dei tessuti già consolidati, attraverso operazioni che dovranno favorire il rispetto delle specificità locali e la permeabilità tra spazi di natura privata e pubblica.

116_ D. Costi, A. Fanfoni, E. Ortolan, *Il Progetto Urbano Strategico come modello per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze*, Op. Cit.



IMMAGINE 34 (a sinistra)
Il link scambiatore del trasporto pubblico locale a Europaplatz a Graz di Zechner & Zechner ZT GmbH è un nodo del trasporto locale che facilita la comunicazione tra il quartiere ovest e il centro storico della città combinando percorsi per la mobilità dolce, aree di attesa del trasporto collettivo, nuove funzioni pubbliche con ambienti verdi di qualità.



IMMAGINE 35
La città e il paesaggio industriale del Distretto Ceramico di Modena visto dal campanile del Santuario di Fiorano Modenese.

La scrittura di questo paragrafo nasce dall'esigenza di fare luce su alcune questioni di stretta attualità e su alcuni termini che sono entrati a far parte del vocabolario scientifico negli ultimi due decenni che riguardano da vicino la città contemporanea e il suo progetto di trasformazione, di gestione e di sviluppo.

Alcune premesse.
È possibile fare due considerazioni che verranno discusse nelle prossime righe. La prima è che il processo industriale ha sempre modificato la città e le sue dinamiche insediative. La seconda è che la tecnologia, prodotto diretto delle rivoluzioni industriali, modifica l'utilizzo che le persone fanno degli spazi della città.
Come ci ricorda Battilossi il concetto di Rivoluzione Industriale trova le sue «*fondamenta principalmente nel terreno del mutamento tecnologico.*»[117] La Prima, che inizia attorno al 1770 per finire all'incirca nel 1870, è identificabile nel segno della macchina a vapore e del filatoio meccanico, con l'affermazione del sistema della fabbrica e l'infrastrutturazione ferroviaria. La Seconda, che si apre nel 1870 per terminare nel 1970, è identificabile con l'epoca dell'elettricità e del motore a scoppio, con il consolidamento della catena di montaggio e della produzione in grande scala. La Terza, segnata dal campo delle innovazioni dell'elettronica e dell'informatica, inizia nel 1970 per concludere alle soglie del Duemila.
Per descrive quale impatto hanno avuto le rivoluzioni industriali sulla città vengono riportate, sotto forma di cartolina, tre frammenti di romanzi che hanno descritto la situazione delle loro città all'interno dei periodi di cambiamento. Charles Dickens, in *Hard Times* (Tempi Difficili) del 1854, parla dei sobborghi industriali di Manchester di inizio Ottocento, in questo modo: «*Nella parte più industriosa di Coketown, nelle fortificazioni più segrete e recondite di quella orribile cittadella dove mura di mattoni sbarravano il passo alla natura con la stessa prepotenza con cui custodivano gas ed esalazioni mefitiche; nel cuore di quel labirinto di cortili che si succedevano a cortili, di vicoli che si susseguivano a vicoli, tutti costruiti a pezzi e bocconi in un posto scelto a caso, solo perché un tizio qualsiasi ne aveva bisogno urgentemente; in questo cuore dove gli edifici, ammassati in un insieme disarmonico, si addossavano, appiccicati l'uno all'altro, fino a esserne soffocati; nella nicchia più remota di questo grande serbatoio, ormai quasi del tutto esaurito, dove i camini, per creare le necessarie correnti d'aria, avevano una infinita varietà di forme – e uno era tutto storto, l'altro tutto striminzito - come a indicare la natura di coloro che nascevano in ciascuna di quelle case.*»[118]

117_ S. Battilossi, *Le rivoluzioni industriali*, Carocci editore, Roma, 2002.

118_ C. Dickens, *Tempi difficili (Hard Times - For These Times)*, Londra, 1854.

È la città delle prime industrie localizzate nella prima periferia del centro, dove si sviluppano condizioni antigeniche in un ammasso caotico di piccole case e fabbriche. François Barré ci parla di un'industria che diventa paesaggio[119] mentre Carlo Aymonino descrive agglomerati di fonti della produzione al di fuori delle cinte murarie lungo corsi d'acqua e principali vie di comunicazione.[120] Verso la fine del XIX secolo nuove esigenze di comunicazione e l'avvento dell'elettricità, danno origine ad una città organizzata secondo assi stradali ampi che condizionano strategia di crescita e di espansione. È quella che ancora Aymonino definisce la "città borghese" che: «*si esprime nella continuità stradale come elemento funzionale e rappresentativo e come strumento per ignorare le zone subalterne che da quella continuità sono investite*».[121] In questo passaggio viene interrotta la sequenzialità tra città e campagna sancendo la definitiva caratterizzazione tipologica degli insediamenti in base alla loro funzione. Nascono i sobborghi allo scopo di sistemare i nuovi cittadini in arrivo dalle campagne al servizio del sistema industriale e i «*perimetri esterni diventano mezzi di scambio di rendite fondiarie con tutte le implicazioni speculative che ne derivano*».[122] Lefebvre parla di "fine della coscienza urbana" a causa di un processo di periferizzazione della classe proletaria che perderà quella capacità creativa plasmabile solo all'interno di contesti urbani vitali. Virginia Wolf fa un ritratto di Londra degli anni Trenta del XX Secolo in questo modo: «*ma questa è Londra, ci ricordano; in alto, fra i rami spogli, sono appese oblunghe forme di luce gialla e rossastra - le finestre; ci sono i punti luminosi che ardono, regolarmente, come stelle basse - i lampioni […] Il fascino di Londra moderna non consiste nell'essere costruita per durare ma nell'essere costruita per passare. La sua fragilità, la sua trasparenza, le sue impetuose onde di stucco variopinto danno un piacere diverso, e si propongono pure un fine diverso da quello a cui mirarono e tesero gli antichi costruttori e i loro patrocinatori, la nobiltà d'Inghilterra, la loro superbia esigeva l'illusione della durata. La nostra, al contrario, sembra divertirsi all'idea che si possano costruire pietre e mattoni precari non meno dei nostri desideri.*»[123] L'elettricità cambia le città, da forma ad un paesaggio notturno prima fatto di flebili immagini sporadiche in un parco di luci che stravolge i valori estetici e morali, come raccontano le fotografie di Leon Gimpel, ma fornisce anche visioni idiosincratiche ed estranianti dell'ambiente urbano come illustrato, ad esempio, nella *Metropolis* di Fritz Lang o nella Berlino, *Sinfonia di una grande città*, di Walter Ruttmann.[124]
L'ultima cartolina racconta la Parigi di Milan Kundera alla fine del XX secolo: «*Poco tempo fa camminavo lungo la Rue de Rennes verso il boulevard e mi sono messo a contare quante volte ero in grado di lanciare uno sguardo a quella chiesa senza essere buttato per terra da*

119_ F. Barré, *Quando l'industria diventa paesaggio*, Fondazione Mast, Édition Xavier Barral.

120_ C. *Aymonino, Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Padova, 1965, edizione consultata Marsilio Editori, Venezia, 2009.

121_ Ibidem

122_ H. Lefebvre, *Il diritto alla città (Le Droit à la ville*), Anthropos, Parigi, 1968, edizione consultata di Ombre corte, Verona, 2014.

123_ V. Woolf, *Volare su Londra*, 1932.

124_ T. Abdel-Ghani, *Using Film Images to Understand Our Cities*, Academia Letters, Article 2510, 2010. https://doi.org/10.20935/AL2510.



IMMAGINE 36
Léon Gimpel di Parigi, 03 dicembre 1925.
Insegne al neon sui Boulevards, veduta da bordo campo all'angolo di Rue des Italiens

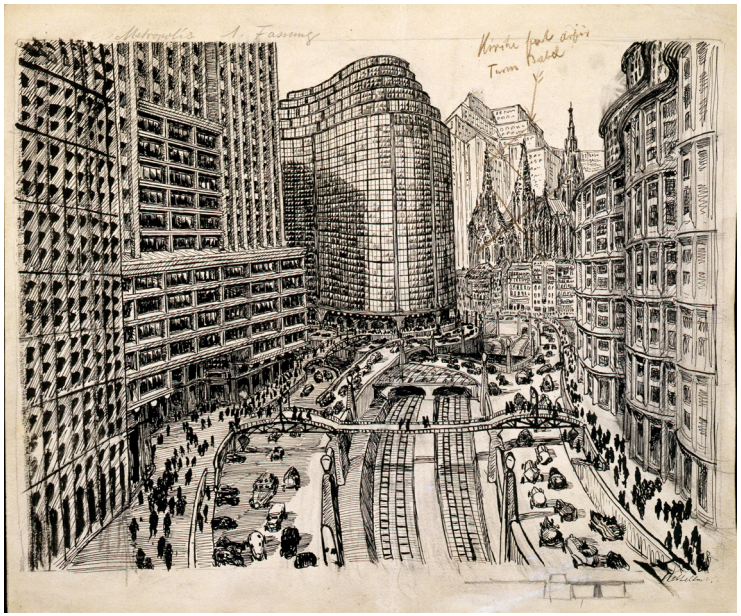


IMMAGINE 37
Erich Kettelhut, Bozzetto per la scenografia di Metropolis di Fritz Lang. Prima versione. Veduta di una strada su più livelli con grattacieli e una chiesa, 1925. Berlin, Stiftung Deutsche Kinemathek

un passante frettoloso o investito da una macchina. Contai sette sguardi molto brevi, che mi costarono un livido sul braccio sinistro, perché un giovanotto impaziente mi diede una botta con il gomito. L'ottavo sguardo mi fu concesso quando mi piantai direttamente di fronte all'entrata della Chiesa e guardai verso l'alto. Ma vedevo solo la facciata con una prospettiva dal basso molto deformante. […] La chiesa di Saint Germain des Prés è scomparsa e tutte le chiese di tutte le città sono scomparse allo stesso modo, come la luna quando giunge il momento dell'eclissi. Le macchine che hanno riempito le strade hanno occupato i marciapiedi sui quali si affollano i passanti. Questi, se vogliono guardarsi l'un l'altro, vedono le macchine sullo sfondo e se vogliono guardare la casa di fronte, vedono le macchine in primo piano; non esiste una sola angolatura in cui sul fondo, davanti, di lato, non si vedano le macchine. Il loro rumore onnipresente divora ogni istante di contemplazione come un corrosivo. Le macchine hanno reso invisibili l'antica bellezza delle città. Io non sono uno di quegli sciocchi moralisti che si indignano perché ogni anno sulle strade ci sono diecimila morti. Se non altro, è un modo per ridurre il numero degli automobilisti, ma protesto contro il fatto che le macchine hanno provocato l'eclissi delle cattedrali.»[125] Kundera parla di una città interrotta dalla presenza massiccia di automobili e di infrastrutture progettate per la loro circolazione che non consentono la fruizione dello spazio urbano nei termini che garantirebbero piacevolezza e sicurezza. È il carattere parassitario della città post-moderna, ci illustra sempre Ayomino, che si manifesta in tutta la sua portata deteriorando la qualità di uno spazio pubblico destinato esclusivamente a risolvere le esigenze dei consumi e della produzione, dove il traffico tende a diventare endemico con aspetti che condizionano fisicamente e percettivamente la struttura urbana e il rapporto con il territorio.[126]
Queste tre istantanee riferiscono tre visioni urbane dove il progresso tecnologico appare come un elemento condizionante la percezione dello spazio e la sua organizzazione.
Inoltre, questa breve analisi, eseguita con il presupposto di introdurre il tema dell'attualità, ci restituisce una visione sicuramente pessimistica del progresso, visto nei tre casi come condizione di manomissione delle dinamiche strutturanti il buon disegno della città stessa. Il progetto di ricerca, che come già anticipato nasce dalla possibilità di dotare il ragionamento futuro che gravita attorno al progetto urbano di spazio pubblico di fondamentali strumenti e di rinnovate tematiche, individua l'esigenza di eseguire una lettura dello stato dell'arte di alcuni modelli di sviluppo e di trasformazione della città odierna dove la componente tecnica costituisce un elemento di primaria importanza. Per eseguire questa rilevazione la ricerca si è dotata di tre livelli di indagine: le videointerviste agli esperti, la costruzione di un glossario e l'analisi dei ranking di valutazione delle città.

Le videointerviste agli esperti
Storicamente le rivoluzioni industriali rappresentano il mito del progresso nel segno della fiducia per lo sviluppo che caratterizza la modernità in tutte le sue molteplici declinazioni. Come emerso dall'analisi delle conferenze mondiali sul clima e sullo sviluppo sostenibile a partire dagli anni Settanta nel dibattito pubblico compare la preoccupazione che

125_ M. Kundera, *L'immortalità*, Adelphi, 1990.

126_ C. Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Op. Cit.

l'avanzamento tecnologico possa essere la prima causa del danneggiamento degli ambienti naturali inceppando il meccanismo di fiducia nei confronti del progresso e richiamando la necessità di rivedere i termini e le condizioni dell'evoluzione della tecnica.[127]
La contemporaneità vive e si confronta con nuove sensibilità per la protezione dell'ambiente e del clima e per società più eque, inclusive e solidali che aprono nuove questioni e campi del dibattito. Schwab parla di un rinnovamento complessivo frutto di una convergenza simultanea di diversi fattori come le applicazioni digitali, i nuovi materiali, le automazioni meccaniche, i progressi nella ricerca genetica, l'intelligenza artificiale, la connessione e l'automazione che consentono di parlare di una nuova Rivoluzione Industriale che inizia nei primissimi anni Duemila ed è ancora in corso.[128] In un Report realizzato dal World Economic Forum del settembre 2015 vengono identificati 21 punti di discontinuità che potrebbero condizionare il mondo del futuro, che si manifesteranno nel decennio 2015-2025.[129] Si tratta di cambiamenti dettati dall'introduzione della tecnologia e alcuni di questi riguardano la città come l'immissione dei veicoli autonomi, il controllo del traffico e della mobilità attraverso la sensoristica, la flessibilità di utilizzo dello spazio grazie alle applicazioni digitali, il controllo delle acque in rete, la raccolta e il riutilizzo dei dati, il ricorso massivo al car sharing e la domotica applicata agli edifici. Ancora Schwab indica le città come scenario principale del cambiamento affermando che: «*la velocità e la portata con cui le aree urbane assorbono e sviluppano la tecnologia, assieme a un contesto politico agile, determineranno la capacità di competere per attirare talenti. La competizione tra città in futuro sarà quindi determinata dal tipo di servizi che può offrire al cittadino e da quanto questa può risultare attraente rispetto ad altre.*»[130] Sempre Schwab ci ricorda altresì che per governare il potenziale alla base del cambiamento tecnologico sarà necessario affiancare all'intelligenza artificiale quattro diversi tipi di intelligenza propri dell'essere umano: l'intelligenza contestuale ovvero la mente, l'apprendimento e le conoscenze, l'intelligenza emotiva ovvero il cuore, i sentimenti e le relazioni con gli altri, l'intelligenza ispirata ovvero l'anima, l'agire per il bene comune e l'intelligenza fisica ovvero il corpo, promuovendo salute e benessere.

Le videointerviste (consultabili all'Apparato IV di questa tesi)[131] costituiscono una riflessione aperta e multidisciplinare proprio su questi ultimi aspetti. Come potranno le città gestire il cambiamento e governare i rischi di un possibile rapporto di subordinazione degli esseri umani agli strumenti tecnici? Come potrà essere preservato il diritto alla città, come forma superiore dei diritti, come diritto alla libertà, all'individualizzazione nella socializzazione e

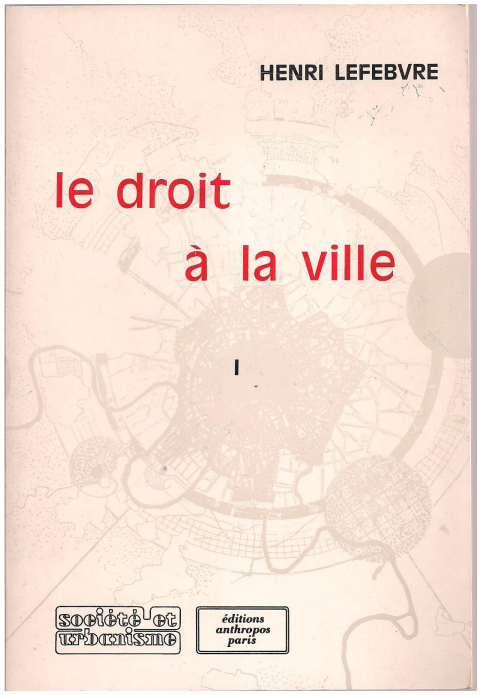


IMMAGINE 38
Copertina del libro di H. Lefebvre, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Parigi, 1968

127_ J. Perazzoli, *Le lunghe conseguenze delle rivoluzioni industriali,* https://fondazionefeltrinelli.it/

128_ K. Schwab, *La quarta rivoluzione industriale*, Franco Angeli, Milano, 2016

129_ World Economic Forum, *Deep Shift – Technology Tipping Points and Social Impact*.

130_ K. Schwab, *La quarta rivoluzione industriale*, Op. Cit.

131_ Nell'apparato sono riportate esclusivamente le interviste da me condotte e scritte a Derrick De Kerckhove e a Giovanni Maria Flick. Le altre interviste sono consultabili online sul canale Youtube dell'Università di Parma e saranno pubblicate in D. Costi et al, *Smart City? A critical position*, Springer, 2023, (in corso di pubblicazione).



IMMAGINE 39
Estratti dalle videointerviste consultabili ai seguenti link:

Videointervista all'economista Stefano Zamagni
https://www.youtube.com/watch?v=eAkUx9heQYw

Videointervista al sociologo Derrick De Kerckhove
https://www.youtube.com/watch?v=VIBVOhKQaKs

Videointervista all'ingegnere Alberto Broggi
https://www.youtube.com/watch?v=kCi6jR3aksE

Videointervista al giurista Giovanni Maria Flick
https://www.youtube.com/watch?v=P3UAUH51zNg

Videointervista a Sébastien Marot, filosofo studioso dell'etica del paesaggio
https://www.youtube.com/watch?v=jc1jvChwDqw

all'abitare?[132] Come può essere declinata l'intelligenza nelle città affinché questa non venga ridotta alla dimensione dei servizi? Sono alcuni dei temi trattati.
I contributi teorici sono arrivati dall'economista civile Stefano Zamagni, dal sociologo dei media Derrick De Kerckhove, dall'esperto di guida autonoma Alberto Broggi, dal giurista costituzionale Giovanni Maria Flick e dal filosofo Sebastién Marot.
A questi esperti è stato sottoposto un set di tre domande comuni e una serie di domande specifiche proprie del loro campo disciplinare. Le tre domande comuni affrontano tre questioni fondamentali ovvero il ruolo della tecnica nelle dinamiche di sviluppo urbano, la declinazione dell'intelligenza e della velocità nei processi di trasformazione e quale approccio alternativo alla tecnologia può essere utilizzato per la realizzazione di città a misura d'uomo, sagge, eque ed inclusive.
Da queste interviste sono emersi interessanti spunti di riflessione che dal punto di vista di un progettista architettonico possono essere riassunti nei seguenti temi:

- Umanizzare e localizzare i processi di trasformazione urbana utilizzando i mezzi tecnologici come complemento dell'essere umano e dei luoghi nei quali questi vengono applicati, spostando l'attenzione non solo sull'efficienza e sulla produttività ma adeguando possibili scenari introdotti dalla tecnica alla salvaguardia dei contesti e alla creazione di luoghi dove la collettività è in grado di esprimersi liberamente.
- Adattare i luoghi della città ad un processo di digitalizzazione che influenzerà in maniera sempre maggiore l'esperienza cognitiva urbana. Il progetto dovrà quindi essere in grado di porre le condizioni affinché si possano sviluppare le identità individuali e collettive rafforzando sentimenti identitari (la Proud Town) attraverso processi di condivisione delle scelte utilizzando nel modo più democratico, equo ed inclusivo la rete.
- Favorire l'interazione con l'ambiente utilizzando la tecnologia come amplificatore dell'esperienza urbana e non come sostitutivo di essa.
- Responsabilizzare la collettività verso la salvaguardia ambientale proponendo modelli di utilizzo dello spazio pubblico che possano accrescere l'educazione e il senso civico verso i temi della biodiversità e della lotta ai fattori inquinanti agendo sulla creazione, ad esempio, di condizioni che possano favorire una mobilità più ecologica e relazionale.
- Assicurare il diritto alla memoria e alla storia dei luoghi e non permettere che la tecnologia possa sostituire l'esperienza della città e i valori civici, culturali, artistici che essa trattiene.
- Pensare alla tecnologia come un alleato della città sfruttandone i benefit attraverso un approccio coordinato. Basti pensare ai possibili effetti positivi della diminuzione del traffico, dell'inquinamento o dell'aumento della sicurezza grazie all'applicazioni di dispositivi che possano facilitare questi processi.
- Assecondare la creazione di maggior cultura urbana, superando l'approccio urbanistico speculativo mediante un disegno organico di interventi di recupero di quei contesti che vertono in situazioni di degrado o di abbandono.
- Graduare la distinzione tra lo spazio pubblico e lo spazio privato favorendo condizioni di uso promiscuo che aumentino l'inclusione, il dialogo e la convivenza.

132_ H. Lefebvre, *Il diritto alla città (Le Droit à la ville)*, Op. Cit.

Il Glossario dei termini della città Contemporanea

La scrittura di un Glossario della città contemporanea nasce dall'esigenza, ravvisata dal Comitato Scientifico del *Laboratorio Smart City 4.0 Sustainable Lab*, di raccogliere, catalogare e analizzare in chiave critica, il vasto panorama semantico dei concetti e dei termini utilizzati in 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.
Di seguito verranno scomposte ed esaminate alcune definizioni presenti in letteratura relative a quattro neologismi che identificano quattro modelli urbani differenti ma talvolta sovrapponibili: la *Digital City, la Smart City, la Green City e la Wise City*. Per ogni lemma verranno estratti gli attributi chiave e saranno individuati quali di questi attributi fanno riferimento al progetto dei luoghi urbani evidenziando punti di forza e lacune di ogni modello.

La Digital City

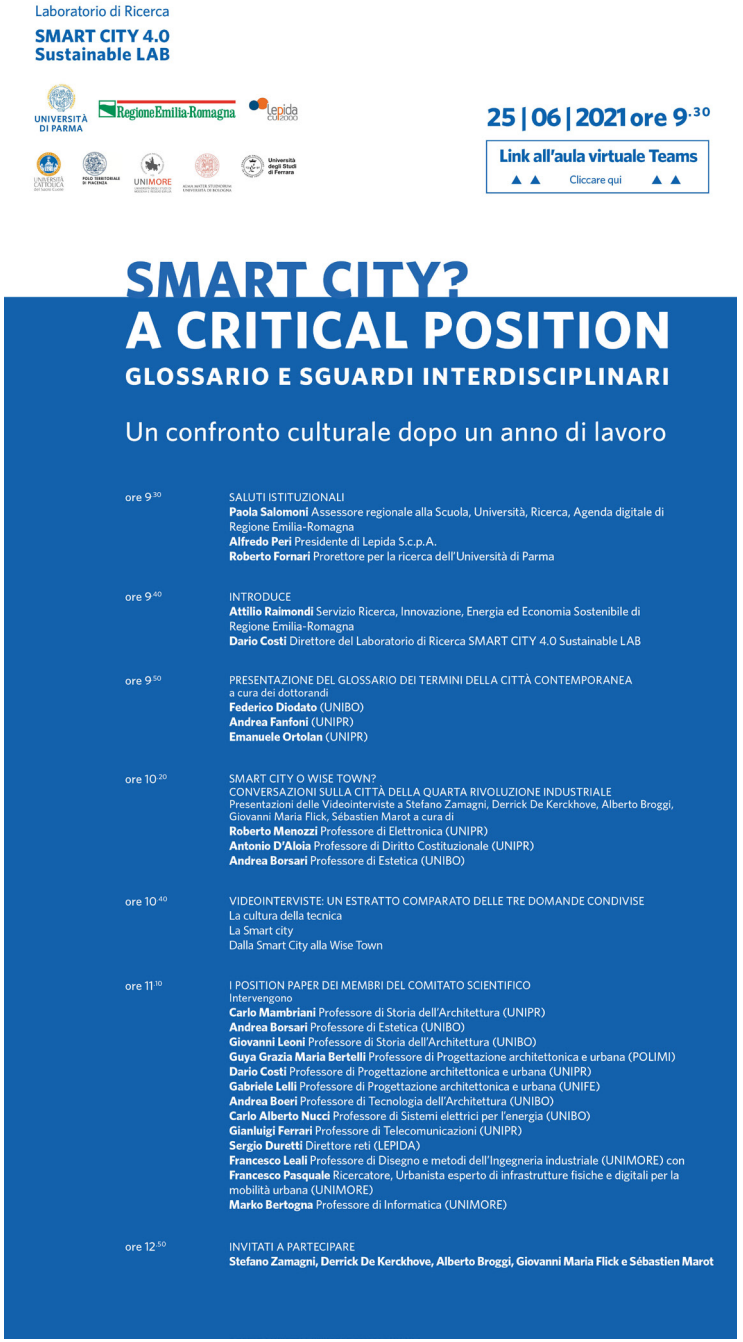
Il concetto trova le sue radici profonde nel pensiero del sociologo Marshal Mcluhan che già nel 1964 parlava di un "villaggio globale",[133] dove la dimensione sociale e comunicativa del villaggio, caratterizzata da rapporti di prossimità, viene estesa all'intero pianeta grazie ad una fusione tra spazio e funzioni resa possibile dall'accelerazione dell'era elettronica e dalle interazioni umane filtrate dal mezzo tecnologico. Mark Weiser, informatico e direttore del centro investigativo di Xerox, in un articolo scritto nel 1990 dal titolo "*The computer for the 21st Century*" parlava già di una informatica onnipresente e invisibile che avrebbe dovuto scomparire come operazione necessaria affinché venisse accettata dalla psicologia umana: «*La tecnologia più profonda è quella che scompare. È quella che si insinua dentro le pratiche quotidiane fino a quando non è indistinguibile da quelle. […] Solo quando le cose scompaiono possiamo utilizzarle senza pensare a loro per focalizzare l'attenzione su nuovi obiettivi.*»[134] Il sociologo Manuel Castells afferma che la città moderna è caratterizzata da una crescente articolazione e da simultanee strutturazioni e destrutturazioni tra spazio fisico e spazio dei flussi dove il primo organizza l'esperienza nei limiti della collocazione geografica mentre il secondo stabilisce collegamenti tra luoghi fisicamente separati.[135] La combinazione tra luogo e network, sostiene Castell, andrebbe ad annullare la nozione di tempo realizzando il paradosso della vita in ambiente urbano anche in assenza di città e per tale ragione sarà necessario porre rimedio a questa condizione recuperando la rilevanza simbolica dello spazio pubblico restituendo alla città la sua antica funzione attraverso interventi di conservazione dei luoghi a vocazione collettiva, emblematici dell'esperienza urbana. Castells fornisce ancora un monito agli architetti e urbanisti sostenendo che dovrebbero: «*trarre ispirazione dalle teorie sociali, e comportarsi da cittadini che si preoccupano del mondo in cui vivono. Ma, prima di tutto, dovrebbero svolgere il proprio ruolo di elaboratori di senso attraverso l'adattamento culturale delle forme spaziali.*»[136]

133_ M. McLuhan, *Understanding Media: The Extensions of Man*, McGraw-Hill, New York, 1964.

134_ M. Weiser, *The computer for the 21st Century*, Scientific American, September, 1991, pp. 94-104

135_ M. Castells, *La città delle reti*, Marsilio, 2004

136_ Ibidem.



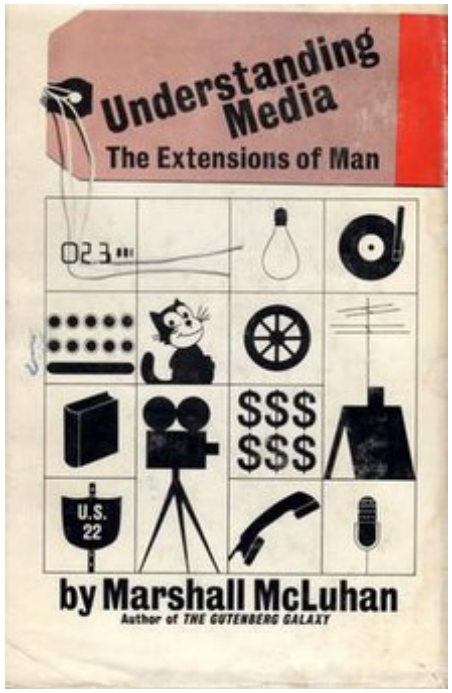


IMMAGINE 41
Copertina del libro di M. McLuhan,
Understanding Media: The Extensions of Man, 1964.

IMMAGINE 40 (nella pagina a fianco)
Locandina del convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari. Un confronto culturale dopo un anno di lavoro* all'interno del quale è stato presentato il *Glossario dei termini della città contemporanea* e le videointerviste *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della quarta rivoluzione industriale* consultabile all'Apparato V di questa Tesi

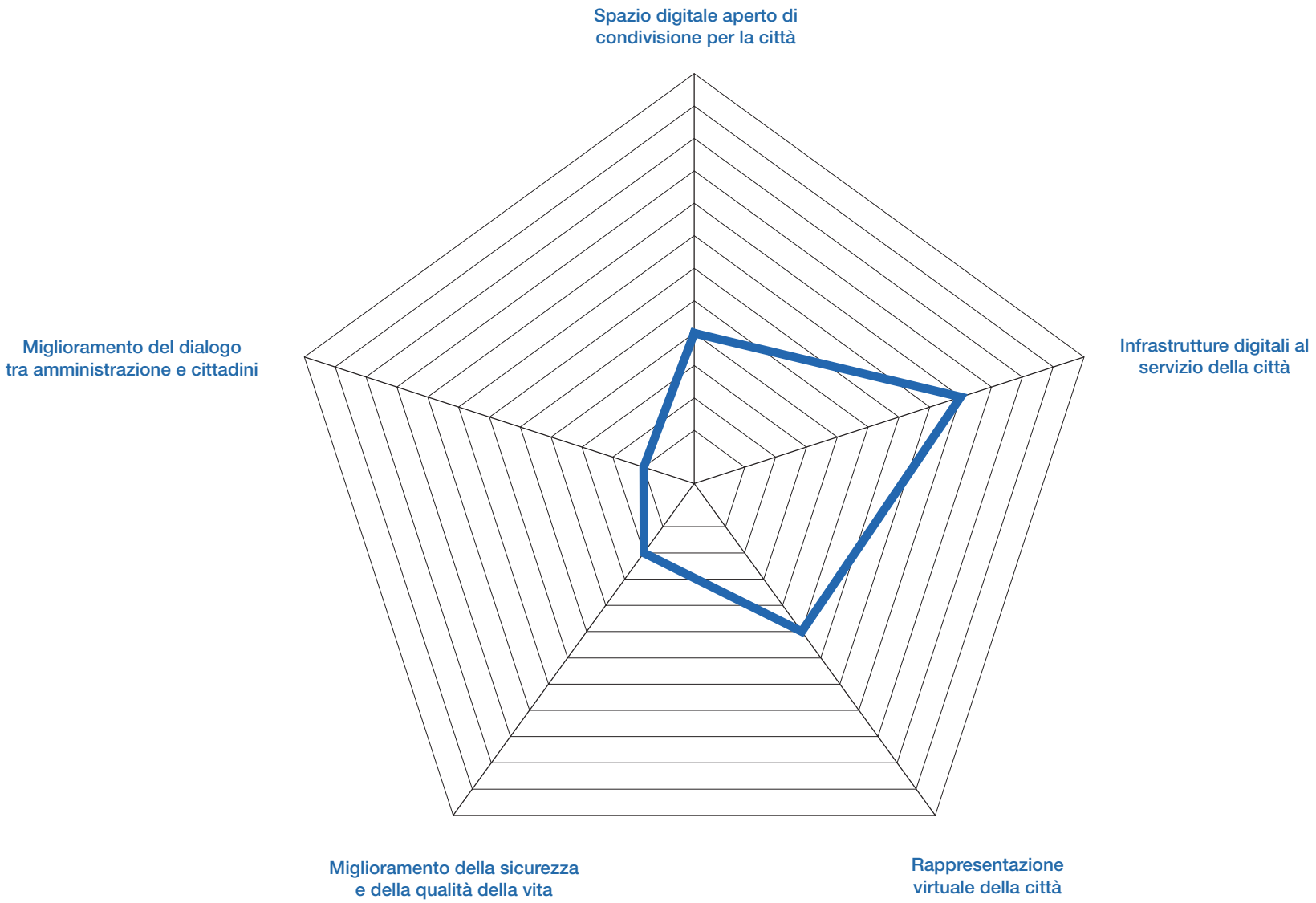
Le definizioni analizzate nel glossario individuano nella *Digital City* uno "spazio di relazione urbano" aumentato dall'implementazione di tecnologie informatiche che facilitano le comunicazioni attraverso mezzi virtuali. In generale, le definizioni individuano nel modello elementi che consentono un miglioramento della qualità della vita come la convivenza tra i cittadini, la sicurezza e la comunicazione tra abitanti e istituzioni. Altre definizioni evidenziano le aumentate possibilità di dialogo facilitate da spazi pubblici simulati di condivisione delle esperienze che favoriscono l'attivazione di strategie di cooperazione per il benessere dell'intera comunità. Inoltre, vengono sottolineate le potenzialità derivate dalla creazione di metafore virtuali della città reale (*digital twin*), accessibili da tutti e utilizzabili, dalle Pubbliche Amministrazioni, per migliorare gli spazi fisici grazie ad un'attenta analisi dei dati raccolti dalle reti di sensori.
In generale, nelle definizioni analizzate, non sono rilevabili, se non in accenni, riferimenti ai rischi che intravedeva Mcluhan già negli anni '60 come la perdita delle nozioni di spazio e tempo con il conseguente smarrimento della capacità di assunzione di ruoli sociali e di punti di vista individuali. Oppure la necessità di recupero di forme spaziali tipiche dell'esperienza urbana auspicate da Castells. Che la tecnologia ubiqua agisca sulla dimensione sociale del soggetto è un dato rilevabile da diverse evidenze[137] ma come la tecnologia condizioni la dimensione fisica della città è un campo degli studi ancora tutto da esplorare. Sappiamo che l'utilizzo della realtà aumentata amplia le possibilità di percezione dello spazio costruito per gli utilizzatori della città,[138] ma non siamo ancora a conoscenza di come questa tecnologia potrebbe incidere sull'organizzazione canonica dello spazio e sulla sua vivibilità.
Walljasper ci restituisce senz'altro un'evidenza. Utilizzando un esempio limite, egli argomenta quanto successo nelle rivolte democratiche dei paesi arabi dove la comunicazione digitale ha consentito l'organizzazione delle manifestazioni che però hanno visto la loro realizzazione nella forma più antica di bene comune del popolo: lo spazio pubblico, luogo per eccellenza della celebrazione democratica e dello spirito identitario di una comunità.[139]
Come la *Digital City* può facilitare le relazioni tra i cittadini senza mettere in crisi la città come sistema socio-spaziale di comunicazione? Come sarà possibile evitare la perdita di coscienza derivante dall'implementazione di tecnologia in grado di avere risvolti etici in termini di controllo coatto delle vite degli abitanti della città? La risposta a questa serie complessa di questioni viene affrontata nella definizione fornita nel *Glossario* all'Apparato V, dove viene evidenziata la necessità che la *Digital City* diventi la piattaforma di incontro tra lo spazio fisico e lo spazio virtuale in una logica di mutua cooperazione, mettendo in guardia sui rischi derivabili dalla perdita della percezione della realtà e ricordando che gli scopi ultimi derivati dall'impiego urbano delle tecnologie sono aumentare l'accessibilità di tutti i cittadini alla vita comunitaria permettendo e facilitando la partecipazione individuale alla città connessa, migliorando, in ultima analisi, la mobilità e la logistica, la sicurezza, la resilienza ai fattori ambientali avversi e la sostenibilità del sistema urbano.

137_ F. J. Ansuátegui Roig, *Nuove tecnologie e spazio pubblico*, Op. Cit.

138_ R. Fistola, R. A. La Rocca, *Realtà aumentata e Smart City: verso la nuova visione della città*, in F. D. Moccia, M. Sepe, *Urbanistica online dossier, territori competitivi e progetti di rete*, INU Edizioni, Novembre 2017

139_ J. Walljasper, *Public Space Powered Democracy,* https://www.smartcitiesdive.com/

Attributi chiave nelle 12 definizioni di Digital City analizzate



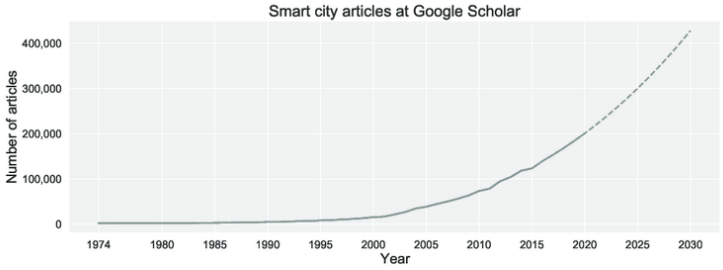


IMMAGINE 42
Il grafico raffigura l'andamento crescente dei paper che citano il termine *Smart City* nella letteratura scientifica dal 1974 al 2020, immagine tratta dall'articolo J. Stübinger, *Understanding Smart City—A Data-Driven Literature Review*, in «*Sustainability*», 14 October 2020.

La Smart City

Il secondo lemma analizzato nel glossario è quello di *Smart City*. Ignasi Solà de Morales sul finire del secolo scorso interrogava sé stesso e la sua comunità scientifica in questo modo: «*Come spiegare quel che succede a Singapore, Tokyo, Canberra, Teheran, Mexico City o Atlanta? La globalità di questi processi non permette più di evadere servendosi dell'alibi delle culture regionali o delle nostalgie storiciste. Noi siamo di nuovo davanti a dei fenomeni in cui la realtà, potente e selvaggia è al di là delle nostre conoscenze. Noi ci troviamo di fronte a fatti che mettono in questione la capacità degli architetti di fare l'architettura con questa forma di città perpetuamente attiva, in espansione, e che si dispiega in modo cieco.*»[140] La riflessione posta ormai trent'anni fa da Solà de Morales non può lasciare indifferenti architetti e progettisti urbani che si trovano ad affrontare sistemi complessi e dinamici, le città contemporanee, che il modello *Smart City* ha provato negli ultimi decenni ad organizzare.
Il dizionario Treccani parla di una città caratterizzata dall'integrazione tra saperi, strutture e mezzi tecnologicamente avanzati propri della società della comunicazione e dell'informazione, finalizzati ad una crescita sostenibile e ad una migliore qualità della vita.[141]
La realizzazione della *Smart City* è caratterizzata da una strategia olistica di sviluppo e gestione della città attraverso un modello (nella grande maggioranza dei casi) *bottom-up* cioè dove azioni singole confluiscono in una visione generale. Al concetto di *Smart City* corrisponde sempre un sistema di governo con potere effettivo di gestione e controllo dove alla base vi è una tecnologia diffusa applicabile al contesto urbano e dove un ruolo di primaria importanza viene ricoperto dal capitale umano, istituzionale, sociale, relazionale e ambientale.
Un riferimento fondamentale per la valutazione analitica di una città *smart*, che viene spesso utilizzato per la classificazione dei campi di azione in una ampia parte della letteratura scientifica, è rappresentato dallo studio proposto dal *Center of Regional Science* di Vienna nel documento intitolato *Smart Cities: Ranking of European medium-size cities* del 2007.[142]
Lo studio propone sei dimensioni che consentono di individuare il livello di *smartness* di una città:

- *Smart Economy*: include fattori che riguardano l'innovazione delle imprese ICT, la competitività economica e del mercato del lavoro, la produttività del tessuto imprenditoriale.
- *Smart People*: è il capitale umano della città. identifica il livello e la qualità dell'interazione sociale dei cittadini e le attività che in tal senso vengono promosse dalle istituzioni.
- *Smart Governance*: comprende gli aspetti riguardanti la partecipazione dei cittadini alla vita politica della comunità, i servizi pubblici e sociali, il funzionamento della pubblica amministrazione, l'apertura e la condivisione di flussi di dati e la digitalizzazione dei servizi.

140_ I. Solà de Morales, *La réparation des villes*, in AA.VV. *La ville. Art et architecture en Europe 1870-1993*, Centre Georges Pompidou, Paris, 1994 in M, Faiferri, S. Bartocci, F. Pusceddu, *Lo spazio urbano come motore di rigenerazione*, in F. D. Moccia, M. Sepe, *Urbanistica online dossier, territori competitivi e progetti di rete*, INU Edizioni, novembre 2017.

141_ www.treccani.it/vocabolario

142_ R. Giffinger, C. Fertner, et al, *Smart cities. Ranking of European medium-sized cities*, Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, 2007.

- *Smart Mobility*: identifica il livello di qualità della mobilità e del trasporto valutando aspetti di accessibilità locale e interlocale, la sostenibilità dell'offerta della mobilità privata e collettiva e la messa a disposizione da parte delle istituzioni di tecnologie ICT per facilitarne la fruizione.
- *Smart Environment*: include gli aspetti che riguardano la tutela delle condizioni ambientali, l'educazione dei cittadini alla lotta a tutte le forme di inquinamento, la protezione e la promozione all'utilizzo delle aree verdi urbane ed extraurbane.
- *Smart Living*: identifica il livello di qualità della vita individuando aspetti come la qualità dell'offerta di istruzione, le condizioni del sistema sanitario, la presenza adeguata di alloggi, le condizioni di sicurezza e l'attrattività turistica.

Tra le 29 definizioni osservate nel Glossario emerge un modello urbano incentrato sulla crescita della quantità dei servizi grazie ad un utilizzo massivo della tecnologia dei dispositivi intelligenti incorporati: l'*Internet of Things (IoT*). Sterling parla di queste tecnologie come appariscenti e fragili, utilizzate dalle Amministrazioni Comunali al solo scopo di rendere le città più attraenti per il capitale. «*Quando questo sarà fatto bene, aumenterà l'influenza delle città più attente e ambiziose, facendo apparire i sindaci più degni di essere eletti. Quando sarà fatto male, somiglierà molto alle logore carcasse delle precedenti ondate d'innovazione urbana, come ferrovie, linee elettriche, autostrade e oleodotti.*»[143] Altri, come Carlo Ratti, hanno atteggiamenti più fiduciosi nel modello visto come una risorsa per la città dove gli individui diventano agenti di rilevazione, grazie ai loro smartphone e agli altri dispositivi collegati, rappresentando una preziosa fonte di condivisione di dati per il monitoraggio di fattori di aggressione della sfera urbana come il traffico o l'inquinamento.[144] Accessibilità ai servizi, Amministrazione Pubblica efficiente, politiche per l'inclusività, cooperazione con attività ad alta intensità di conoscenza, supporto alla creatività e alla crescita del capitale umano, controllo delle infrastrutture viabilistiche e della mobilità, competitività economica del mercato del lavoro, azioni in favore della tutela ambientale, della vivibilità urbana, dell'efficienza energetica e della riduzioni delle emissioni inquinanti sono alcuni dei caratteri che identificano una *Smart City*. Viceversa, solo in poche definizioni emergono attenzioni per la qualità degli ambienti fisici e per il progetto urbano come strategia di sviluppo.
Grazie al contributo di un articolo scritto dal Professor Hambleton dell'Università di Bristol[145] e dall'analisi dei contenuti del Glossario è possibile individuare alcune criticità del modello come la mancanza di prove che le tecnologie TIC migliorino effettivamente il processo democratico, il pericolo di una progressiva sostituzione delle funzioni umane con le funzioni delle macchine, la possibilità che la tecnologia non contribuisca a rendere la città più inclusiva se non guidata da uno scopo pubblico, la possibilità che la connessione costante porti difficoltà sul piano delle libertà individuali e dell'autonomia della persona, la creazione di diseguaglianze provocate dal *digital divide* e dalla distribuzione non equa della tecnologia, la scomparsa delle intermediazioni istituzionali, l'invasione della privacy portata dai

143_ B. Sterling, *Stop Saying "Smart Cities" (Le città intelligenti non esistono)*, The Atlantic 12 Febbraio 2018, versione in italiano in *Internazionale periodico online*, 10 aprile 2018.

144_ C.Ratti, *La città di domani, Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Einaudi, 2017.

145_ R. Hambleton, *From smart cities to wise cities*. Paper for the AAG Annual Meeting, Chicago, 2015.

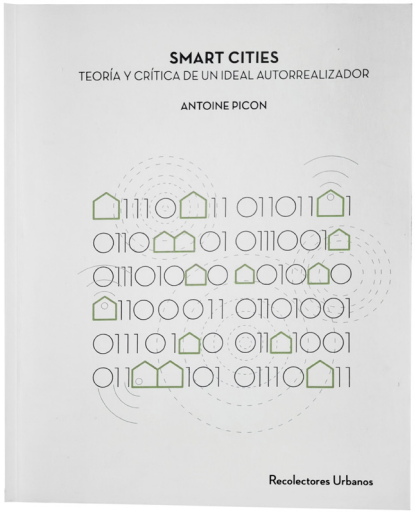
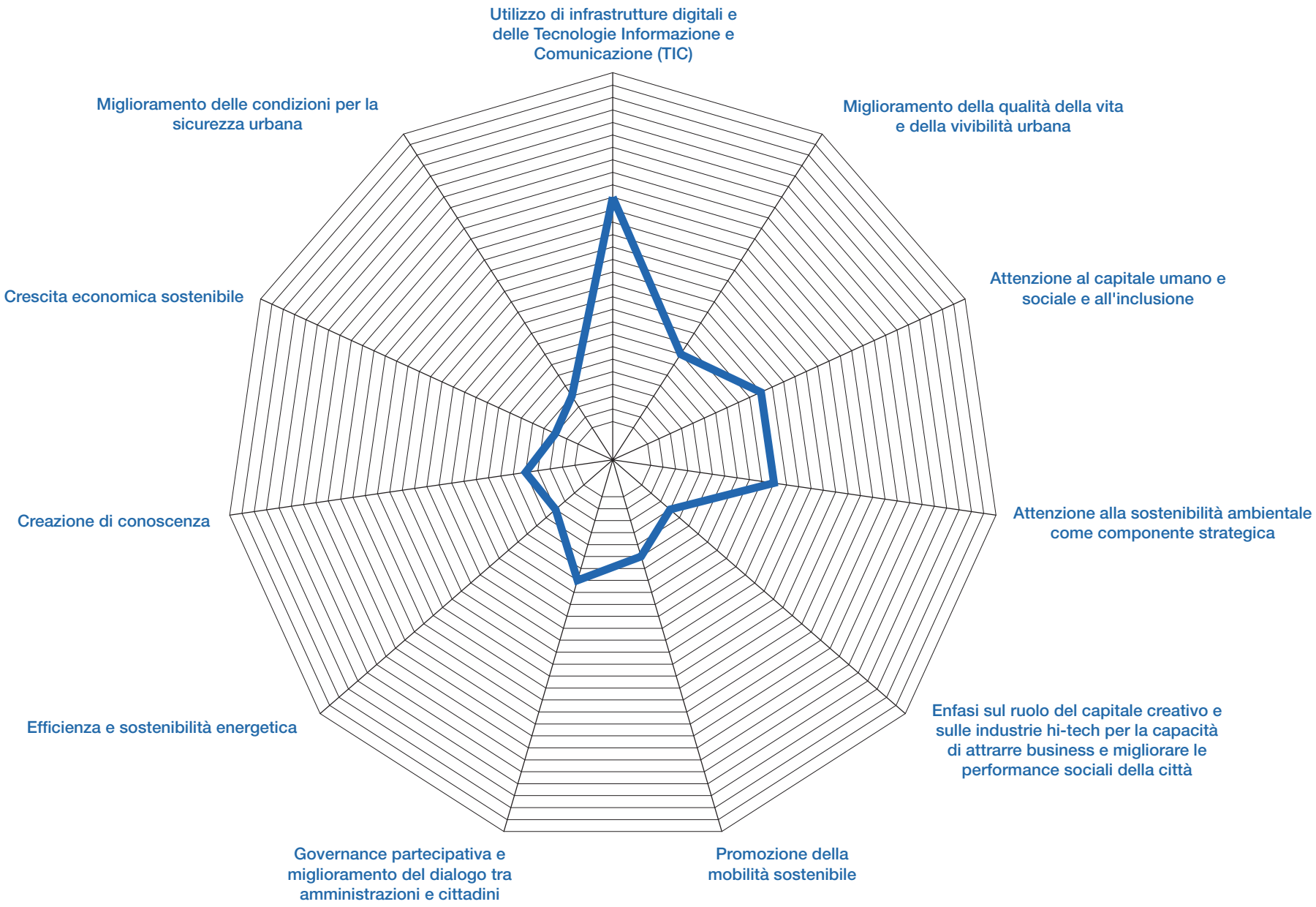


IMMAGINE 43
Copertina del libro di A. Picon, *Smart cities, Teoria y critica de un ideal autorealizzador,* Relactores Urbanos, 2019.

Attributi chiave nelle 29 definizioni di Smart City analizzate



Big data attraverso un uso scorretto e illegittimo dei dati forniti e la già citata mancanza di una valutazione qualitativa dello spazio pubblico e dei processi di pianificazione dello sviluppo urbano.
Francesca Bria, ex assessore per la digitalizzazione e innovazione della città di Barcellona, ricorda: «*la Smart City come è concepita oggi (un concetto di marketing inventato dai technology vendors che forniscono i servizi) non funziona*» dimostrando che le attenzioni dovrebbero essere altre e individuate dagli usuari: «*Per Barcelona Smart City, i cittadini hanno deciso che le priorità sono l'edilizia residenziale popolare, la mobilità sostenibile, l'aumento degli spazi pubblici e verdi, la transizione energetica verso le rinnovabili, l'acqua come bene comune. E solo una volta stabiliti gli obiettivi ci siamo posti la domanda: come può aiutarci la tecnologia? E come possiamo governarla invece di esserne governati? Dare sovranità tecnologica ai cittadini significa farli diventare i co-ideatori e i proprietari dei servizi che ovviamente sono disegnati per dialogare tra loro.*»[146]
Nella definizione proposta dal laboratorio emergono tutti i dubbi frutto di quest'analisi. Cercare il benessere attraverso soluzioni tecnologiche che mettono al centro i servizi è la strada corretta per la città contemporanea? Come sarà possibile affrontare il problema delle diseguaglianze generate dalle tecnologie assicurando uguali accessi e diritti a tutti i cittadini? Quali sono i rischi della perdita di autonomia e dell'indipendenza mentale, fisica e sociale provocate dai processi tecnologici? Come la tecnologia può favorire la conservazione e il miglioramento delle qualità fisiche dei luoghi della città? Perché non sono presenti criteri qualitativi in grado di valutare il processo di formazione di una progettualità di *Smart City*?
Ezio Manzini sostiene che trasformare una città in un dispensatore di servizi converta i cittadini in clienti innescando processi che mettono in crisi il sistema del welfare causando anche i disastri della privatizzazione, con tagli alla spesa pubblica che mettono in pericolo l'eguaglianza e aumentano la separazione tra classi sociali.[147] Andrea Zamboni parla di uno «*Spazio immateriale di infinita orizzontalità*» dove «*Il rischio è di osservare la città unicamente come luogo della condivisione dei servizi e perdere la sua connotazione di luogo della condivisione degli spazi*».[148] In estrema sintesi, invertire il paradigma individuato da Zamboni è la sfida che si propone di affrontare questo progetto di ricerca.

La Green City
Per aprire il ragionamento relativo alla *Green City* vengono presentate tre immagini scattate da un satellite della NASA a tre città europee, Milano, Parigi e Praga, il 22 giugno 2022. Come è possibile osservare, le aree cementificate, i mercati coperti, le ferrovie e le strade raggiungono temperature fino ai 50 gradi evidenziando chiaramente l'effetto rinfrescante di parchi, vegetazione e specchi d'acqua, identificabili con le macchie verdi e blu, dove le temperature si riducono fino ai 30 gradi. L'ESA, l'Agenzia Spaziale Europea che conduce il progetto in collaborazione con la NASA, afferma che per mitigare le ondate di calore in

146_ L. Traldi, *Dare voce al popolo senza essere populisti si può. Intervista a Francesca Bria*, CTO di Barcellona Smart City, www.designlarge.it, 13 agosto 2018.

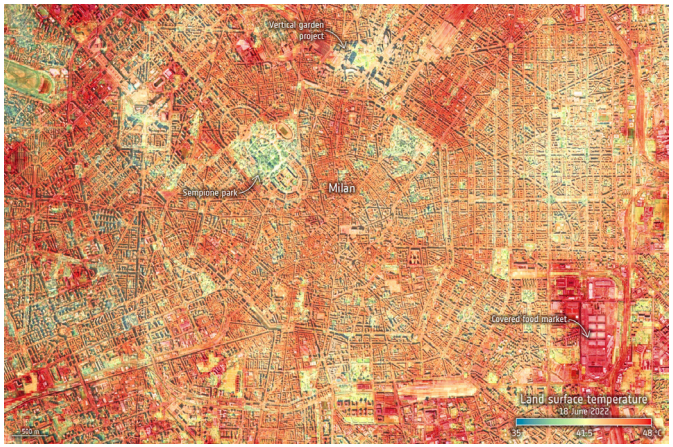
147_ E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Op. Cit.

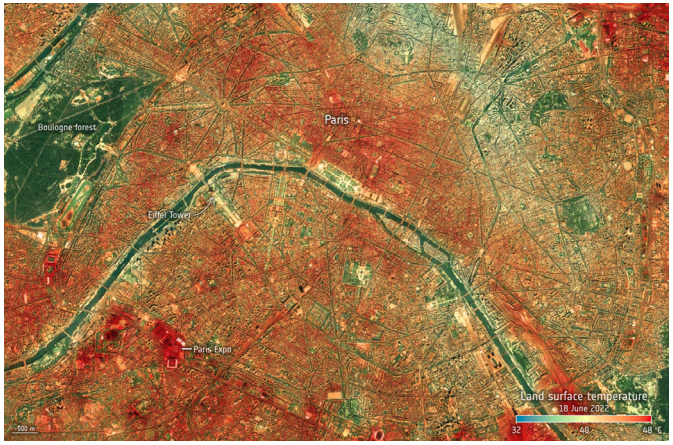
148_ A. Zamboni, *La città intelligente, l'uomo è rinsavito?*, «*Domus*» supplemento a n°985 Novembre 2014, pp. 23-25.

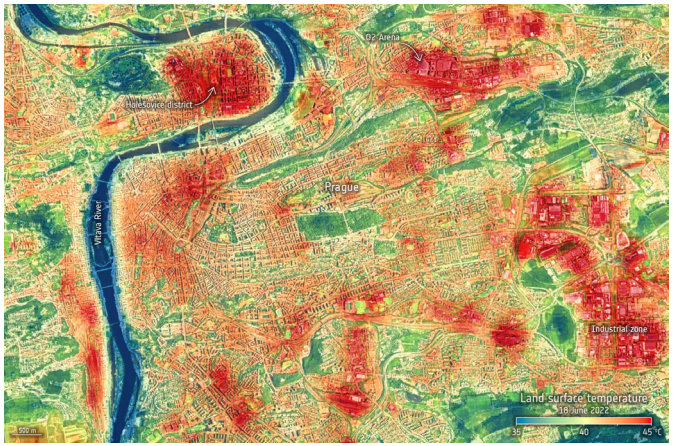


IMMAGINE 44
Copertina del libro di E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, 2021.

IMMAGINE 45 (nella pagina a fianco)
Rilevamento delle temperature del suolo a Milano, Parigi e Praga il 18 giugno 2022 © NASA/JPL-Caltech, www.esa.int/Applications/Observing_the_Earth/Copernicus/City_heat_extremes







futuro sarà necessario una gestione adeguata delle risorse idriche e del suolo permeabile, altrimenti potremmo andare incontro a fenomeni di ondate di caldo estremo anche nel centro dell'Europa. La necessità di introdurre la natura nei processi di gestione, trasformazione e recupero della città è un tema ormai ampiamente verificato. Il *Green City Approach* ha tentato di codificare alcune linee guida di intervento affinché si verifichino queste condizioni. Questo approccio integrato è stato adottato, sin dal 2010, dalla Commissione Europea per lo "*European Green Capital Award*", un riconoscimento assegnato alle città europee selezionate sulla base di indicatori che hanno contribuito a definire le policy e le misure per le *Green City*.[149] È importante sottolineare come i primi due obbiettivi delle linee guida del *Green City Network* siano proprio puntare sulla qualità urbanistica e architettonica delle città che significa tutelare e valorizzare la ricchezza dei valori storici e identitari, delle espressioni culturali, dei saperi e delle opere e garantire un'adeguata dotazione di infrastrutture verdi urbane e periurbane. Le misure suggerite sono:

- Promuovere progetti che uniscano le prestazioni ambientali al design urbano, all'architettura di elevata qualità e ai benefici per la comunità, puntando su città compatte e sostenibili, in grado di assicurare uno sviluppo urbano vivibile e di favorire il senso di appartenenza. Tali progetti vanno coordinati nell'ambiente urbano circostante, favorendo in particolare l'integrazione fra costruzioni edilizie e spazi aperti di prossimità, con un approccio architettonico unitario.
- Prestare un'attenzione prioritaria alla riqualificazione degli spazi pubblici, sia nelle aree centrali che, soprattutto, in quelle periferiche, poiché essi rappresentano un fattore determinante della qualità urbana.
- Promuovere l'implementazione di corridoi ecologici e di cinture verdi con la riqualificazione degli spazi aperti urbani e periurbani per proteggere la biodiversità e per mitigare il rischio climatico migliorando la gestione delle acque di deflusso urbano, per usi ricreativi, culturali, sportivi e agricoli.

Dall'analisi degli attributi chiave e del modello emergono aspetti che possono essere ritenuti fondamentali e che non sono individuabili nelle definizioni precedentemente analizzate di *Smart City* e *Digital City* come la qualità dello spazio pubblico e dell'architettura attraverso una pianificazione urbana che privilegi le aree verdi, la lotta al consumo di suolo e la messa in opera di azioni che contribuiscano alla creazione di una coscienza ecologica nei cittadini.

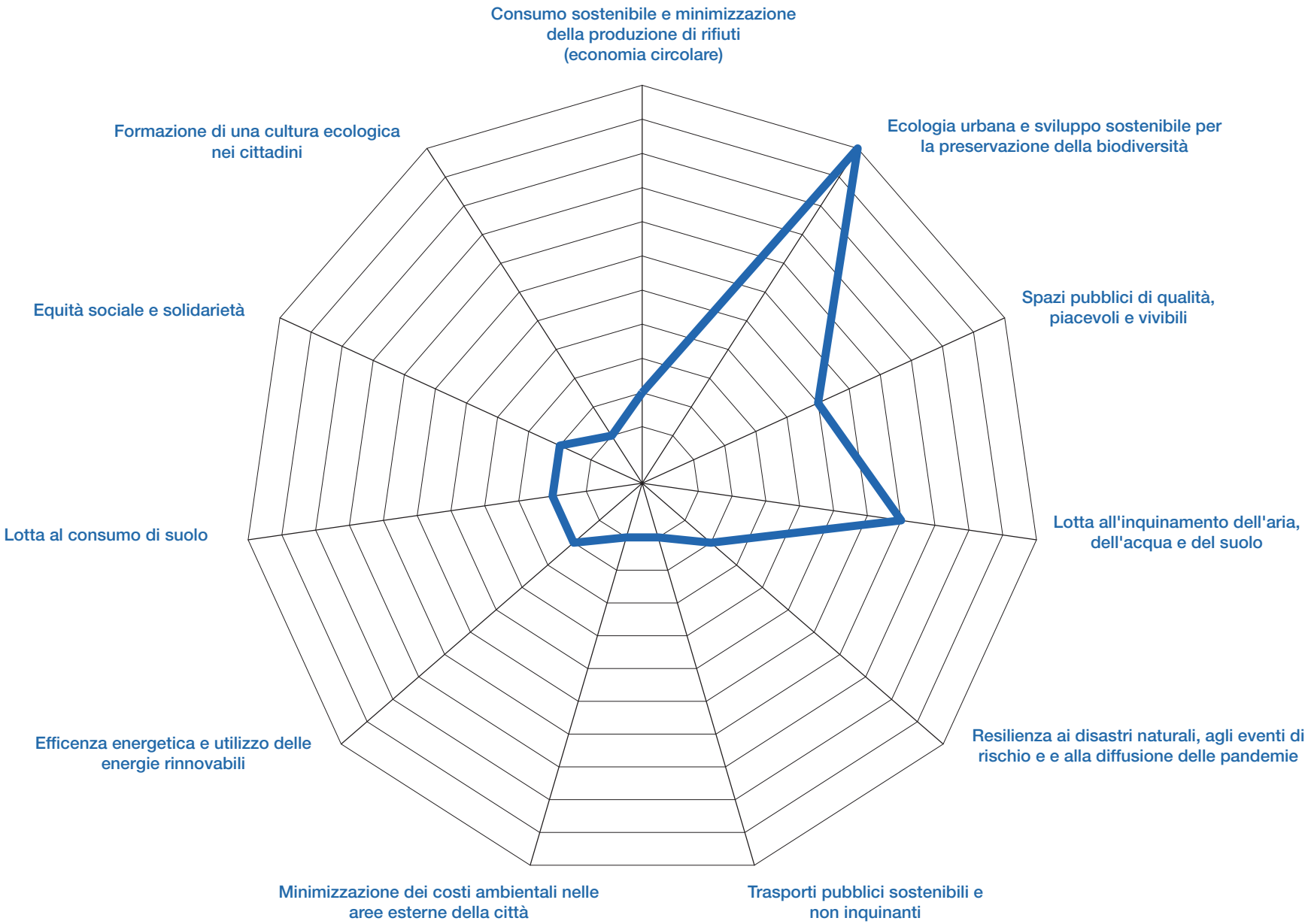
La Wise City

Il termine *Wise City* comparve per la prima volta nel 2015 nella già citata pubblicazione del Professor Hambleton, il quale si chiese: «*Cos'è la saggezza? La semplice risposta è l'applicazione giudiziosa della conoscenza. La parola chiave qui è giudiziosa. Conoscere una grande quantità non è, alla fine, ciò che conta - è essere in grado di esercitare il giudizio che è fondamentale.*»[150] L'autore individua l'equivoco del modello *Smart* basato sulla raccolta di una grande quantità di dati che però devono essere utilizzati ai fini corretti e per fase si che ciò avvenga isola la necessità di eseguire processi di sviluppo urbano basati sulla conoscenza,

149_ https://www.greencitynetwork.it/green-city-approach/

150_ R. Hambleton, *From smart cities to wise cities*, Op. Cit.

Attributi chiave nelle 11 definizioni di Green City analizzate




Manifesto
The ideal city

Manifesto

Make better cities

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.

1

Be wise, not smart:

The term "smart cities" is abused. What's the alternative – a dumb city? Advocates are often linked to a 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.

2

Buy a pot, some soil and a seed:

If you walk the streets of London or Kyoto you'll see houses where people have chosen to ignore the risk of vandalism and theft, and placed plants outside their homes, offices and shops. A small act of faith and a belief in investing in where they live. These acts soon multiply and deliver change.

3

Branch out:

Too many cities put saplings in the ground that struggle to take hold. Trees with handsome canopies provide places to rest under on sunny days and add a splash of colour to the concrete. Trees also act as living city branding: the gingko is Tokyo (especially when it dazzles yellow come autumn) and the London plane is the UK capital with its bristling summer flutter.

IMMAGINE 46
«Non sempre si tratta di grandi idee, soluzioni tecnologiche o grandi piani. A volte per rendere migliore una città bastano un po' di umanità, un senso della misura e cittadini appassionati».
A. Tuck (a cura di), *The Monocle Guide to Building Better Cities*, Gestalten, Berlin, 2018.

coinvolgendo le università del territorio e suggerendo che i talenti e le risorse delle stesse università potrebbero essere unite in modo creativo con il mondo della politica a beneficio di tutte le parti interessate. Riprende il concetto la rivista Monocle quando nel 2018 in un editoriale dedicato alle città del futuro scrive: «*Saggia, non intelligente. Si abusa del termine "città intelligenti". Qual è l'alternativa - una città stupida?*»[151]
Abbiamo chiesto agli esperti cosa intendessero per una città saggia e sono emersi aspetti molteplici. Sono città che attraverso l'amministrazione dei beni e dei servizi favoriscono la creazione di comunità autosufficienti, promuovono una trasformazione ecologica, la concordia sociale, la conoscenza, la partecipazione e la prossimità. A proposito di questo ultimo concetto Ezio Manzini parla di una cultura della prossimità che dipende dai luoghi «*cioè dai sistemi di prossimità in cui abbia modo di fiorire. […] Le caratteristiche dello spazio fisico della città costruita influiscono sulla possibilità che si generino degli incontri. devono essere quindi presenti le condizioni pratiche affinché si possa comunicare con la voce ma anche con gli sguardi e con il corpo. […] La città deve essere sufficientemente densa da rendere gli incontri probabili e sufficientemente diversificata da offrire la possibilità di incontrare persone diverse mentre svolgono attività diverse.*»[152] Entra inevitabilmente in gioco il ruolo dell'architetto, del progetto urbano, che deve garantire le circostanze affinché si possano realizzare città che favoriscono il contatto, la prossimità. Dario Costi, a valle dell'esperienza della pandemia, scrive che per costruire queste condizioni sarà necessario creare sistemi di luoghi protetti da quegli agenti, già elencati, che aggrediscono la percezione positiva dello spazio pubblico aprendo prospettive diverse di vivibilità della città, coniugando le nuove opportunità dell'interconnessione.[153] «*La città che non elimina la storia dell'uomo, che recupera i valori validi del passato e li pone in una nuova relazione con i valori possibili del futuro e che garantisca la molteplicità delle scelte alla totalità dei cittadini*»[154] è la città saggia.[155]

L'analisi dei ranking

Per completare l'analisi sui modelli di gestione e sviluppo della città contemporanea è stato individuato, scomposto e analizzato un campione di 20 ranking, rating e premi di valutazione del livello di *smartness* urbano dal contesto internazionale (10), europeo (5), italiano (4) e della regione Emilia-Romagna (1).[156] Lo studio dei ranking, dei sistemi di rating e dei premi[157] ha

151_ Città saggia è il primo punto indicato da A. Tuck (a cura di), *The Monocle Guide to Building Better Cities*, Gestalten, Berlin, 2018.

152_ E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti,* Op. Cit.

153_ D. Costi, *Designing The City of People 4.0, Reflections on strategic and sustainable urban design after Covid-19 pandemic*, pp.40-41, Spinger, Berlin 2021.

154_ C. Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Op. Cit.

155_ *Il Glossario dei termini della città contemporanea*, nella sua versione completa, è consultabile all'Apparato V di questa Tesi.

156_ L'analisi completa dei ranking è consultabile all'Apparato VI di questa Tesi.

157_ Questa analisi, condotta all'interno del laboratorio Smart City 4.0 Sustainable Lab, è stata pubblicata all'interno di D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco n.3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.

Attributi chiave nelle 14 definizioni di Wise City analizzate

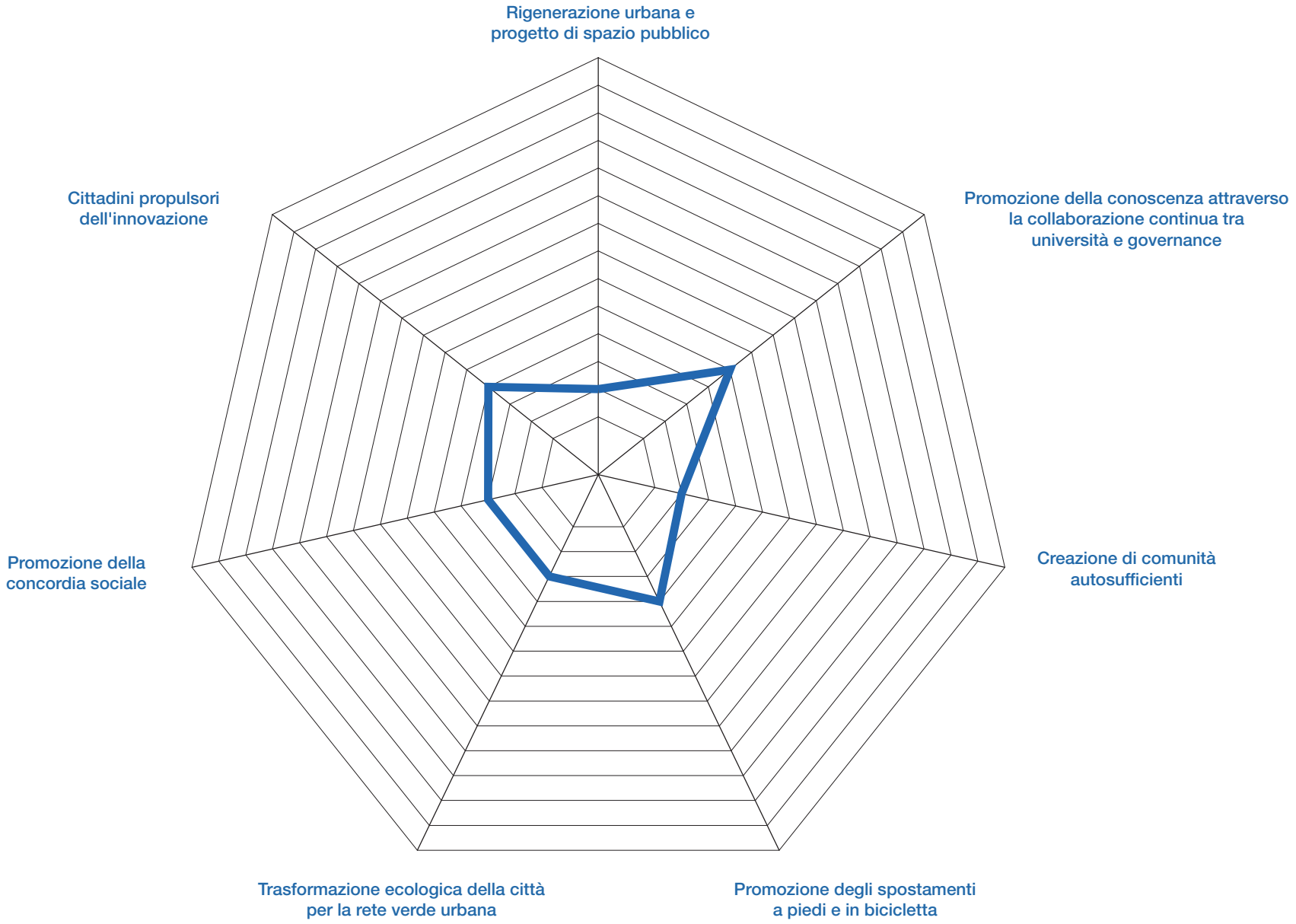




IMMAGINE 47
I ranking analizzati.
L'elenco completo è consultabile all'Apparato VI di questa Tesi

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 e i criteri di assegnazione dei punteggi (quantitativi oppure qualitativi).
I ranking alla scala internazionale prendono in considerazione grandi città di almeno 500.000 abitanti. Nove su dieci classifiche sono eseguite da enti privati mentre solo una è eseguita da un ente pubblico non governativo. In generale lo scopo di queste classifiche è quello di fornire una valutazione sulla componente dello sviluppo economico associata alla qualità della vita e hanno un uso prettamente pubblicitario, utile a fare accrescere il valore dell'insediamento urbano all'interno di dinamiche di marketing internazionale per indirizzare la scelta di possibili investitori di capitali. In altri casi viene valutata la strategia *smart* fornendo una panoramica globale di azioni che fanno riferimento alle sei dimensioni della *Smart City* elencate in precedenza. Solo dalla classifica stilata dal periodico Monocle (*Quality of Life Survey*) emergono invece parametri di valutazione qualitativi dell'architettura e dello spazio pubblico, oppure attenzioni per le questioni ambientali e per la progettazione urbana.
I ranking alla scala europea valutano città di dimensioni molto differenti tra loro con un ventaglio che va dalla scala della metropoli a quello della città di 20.000 abitanti e sono redatti da istituzioni molto eterogenee e con finalità altrettanto differenti. In generale è possibile osservare come anche questi valutino con scarsa attenzione gli aspetti del progetto urbano, eccezion fatta per le due competizioni che conferiscono il titolo di città più verde d'europa: *EGCA (European Green Capital Award)* e il *EGLA (European Green Leaf Award*). Queste classifiche premiano le città che implementano comportamenti innovativi ed esemplari nei confronti della sostenibilità ambientale e delle iniziative green. Nonostante molte delle città che sono state messe in luce da queste classifiche adottino comportamenti virtuosi anche dal punto di vista della progettazione dei luoghi non è possibile riscontrare, se non in parti residuali, indicatori che giudicano la qualità fisica degli insediamenti, i collegamenti per la mobilità dolce e l'architettura urbana.
A livello nazionale sono stati 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 non emergano in maniera chiara ed evidente attenzioni specifiche per gli aspetti del progetto urbano. Alla scala regionale è stato individuato l'indice SmartER di Regione Emilia-Romagna che ha l'obiettivo di misurare l'innovazione del territorio.

Complessivamente sono stati isolati 183 indici e 975 indicatori dei quali solo 19, appena il 2%, parametrizzano aspetti relativi alla dimensione fisica della città come:

- La qualità dello spazio dei luoghi pubblici e delle transizioni tra essi.
- La presenza di azioni di recupero dei vuoti urbani.
- La messa a sistema degli spazi pubblici.
- Le relazioni tra spazi pubblici e privati.
- La presenza di interventi di rigenerazione urbana.
- La qualità delle nuove architetture pubbliche e private.

- La qualità degli interventi di recupero e di rigenerazione urbana.
- L'attenzione per la specificità dei luoghi e per gli aspetti legati alla continuità storica.
- La continuità delle infrastrutture verdi pedonali e ciclabili.
- L'applicazione di processi partecipativi all'interno dell'iter progettuale.
- L'uso sapiente della tecnologia nei processi di trasformazione urbana.

Questo paragrafo, nella sua complessità, denota la necessità di dotare i modelli studiati di temi e strumenti complementari a quelli esistenti che devono necessariamente integrare gli aspetti di cui sopra. Lo scopo di questo progetto di ricerca, come sarà possibile vedere nei capitoli successivi, è proprio quello di fornire nuovi spunti di riflessione che pongano al centro del dibattito sulla città contemporanea, saggia, ecologica e inclusiva, il progetto dei luoghi.

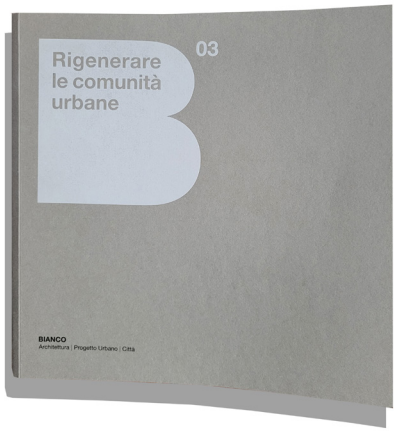


IMMAGINE 48
Copertina della pubblicazione D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco n.3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.



6 dimensioni di analisi

20 sistemi di ranking

183 indici

975 indicatori



IMMAGINE 49
Giornata di presentazione ai cittadini del Progetto Urbano Strategico per Formigine (MO) il 16 Luglio 2020.

La metodologia del Progetto Urbano Strategico è, quella che Dario Costi definisce, «*una modalità codificata di elaborazione di uno scenario architettonico complessivo per la città contemporanea, finalizzata ad attuare la Rigenerazione Urbana*».[158] Il PUS può essere descritto come uno strumento complementare, per certi aspetti sostitutivo, della pianificazione urbanistica tradizionale per la sua capacità di analisi approfondita del tessuto e del contesto urbano nel quale agisce e per la possibilità, che deriva dalla applicazione della sua metodologia, di prefigurare scenari di sviluppo basati sul progetto dei luoghi e delle architetture.[159] Compito del PUS è quello di consegnare una visione prospettica della città alle Pubbliche Amministrazioni basata su due principali tematiche di lavoro: la pianificazione urbana attraverso la prefigurazione architettonica e la condivisione delle scelte con il più ampio numero possibile di interlocutori del territorio, dagli amministratori stessi, passando agli esperti e a figure culturali di riferimento, agli stakeholder del settore produttivo, fino ai singoli cittadini.[160]

Non è mio compito in questa sede fare un resoconto dell'esperienza complessiva, la quale verrà descritta nella pubblicazione del *Manuale*[161] ed è stata già ampiamente enunciata in diverse pubblicazioni sul tema.[162] Sarà invece utile, ai fini di completare il ragionamento, fare alcune considerazioni critiche indirizzate all'analisi del ruolo di questo strumento all'interno del progetto dei luoghi della città in relazione alle tematiche trattate nei precedenti paragrafi. La metodologia PUS è stata applicata per la prima volta nel 2016 con un progetto dimostrativo per la città di Parma, concluso nel 2021,[163] ed è poi stata trasferita, in applicazioni alle quali

158_ D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane*. Op.Cit.

159_ T. M. De Jong, *Kleine Methodologie voor Ontwerpend Onderzoek*, BOOM Uitgeyers, 1992.

160_ D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane*. Op.Cit.

161_ D. Costi, *Manual of Strategic Urban Design*, Spinger, 2023 (in corso di pubblicazione).

162_ D. Costi, *Sorbolo Edu City, Il Progetto Urbano Strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita*, Collana Strumenti n. 8, MUP Editore, Parma 2018.
D. Costi, *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.
D. Costi, *Albareto Urban Act, Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro*, Collana Strumenti n. 10, pp. 160, MUP Editore, Parma 2020.
D. Costi (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.

163_ D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro, Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, 2021.

ho collaborato dal 2019, alle altre città emiliane, Piacenza, Reggio Emilia e Modena, e ad alcune città della regione di dimensioni minori come Fidenza, Collecchio, Sant'Ilario d'Enza, Borgo Val di Taro, Carpi, Formigine, Maranello, Sassuolo, Fiorano Modenese, Sorbolo, Mezzani e Albareto.[164] Per inquadrare la metodologia è necessario elencare quali sono gli obiettivi e le azioni che il Progetto Urbano Strategico utilizza.[165] Gli obiettivi del PUS sono quelli di definire un'"*idea di città*" basata sulle eccellenze e sulle specificità, dare forma ad una città "*verde, accessibile e accogliente*" e mettere a terra le tecnologie tipiche della Smart City in modo saggio, applicando la "*città delle persone 4.0*".[166] Le 12 azioni[167] che il PUS utilizza sono:

1. una mobilitazione complessiva e una visione integrata;
2. una idea di città: il coagulo di una comunità progettante;
3. lo scenario collettivo della città intelligente e sostenibile;
4. la scala territoriale: scenari ambientali e turistici per l'individuazione di un nuovo sistema nervoso del corpo urbano;
5. la potenza dei vuoti: mettere a sistema i parchi pubblici e i paesaggi fragili;
6. la scala urbana: il nuovo sistema nervoso nel tessuto per un assetto unitario verde delle relazioni lente;
7. la scala dei luoghi: le aree di intervento come nodi del sistema nervoso nel tessuto urbano;
8. la sonda del progetto;
9. l'architettura per la città;
10. la strategia integrata delle infrastrutture digitali;
11. il programma della partecipazione;
12. realtà e progetto: autovalutazione e monitoraggio della qualità della vita.

Di queste azioni alcune sono di particolare interesse ai fini di questa ricerca.
Innanzitutto, è utile sottolineare come il PUS proponendosi come strumento strategico iniziale della fase di pianificazione individua delle lacune metodologiche dell'urbanistica analitica tradizionale portando alla luce la necessità di riconsiderare il progetto come mezzo coordinato di trasformazione a tutte le scale della città. Come sottolineato da Russi, l'urbanistica moderna ha prodotto alcuni risultati apprezzabili in molte città d'Europa quando ha prestato attenzioni specifiche non solo a macro dinamiche distributive basate su indici di occupazione, ma nel momento in cui è riuscita a sviluppare qualità diffusa alla grande scala.[168] Mazzeo ci ricorda ancora come l'urbanistica dei piani non abbia fallito ovunque sia stata applicata,

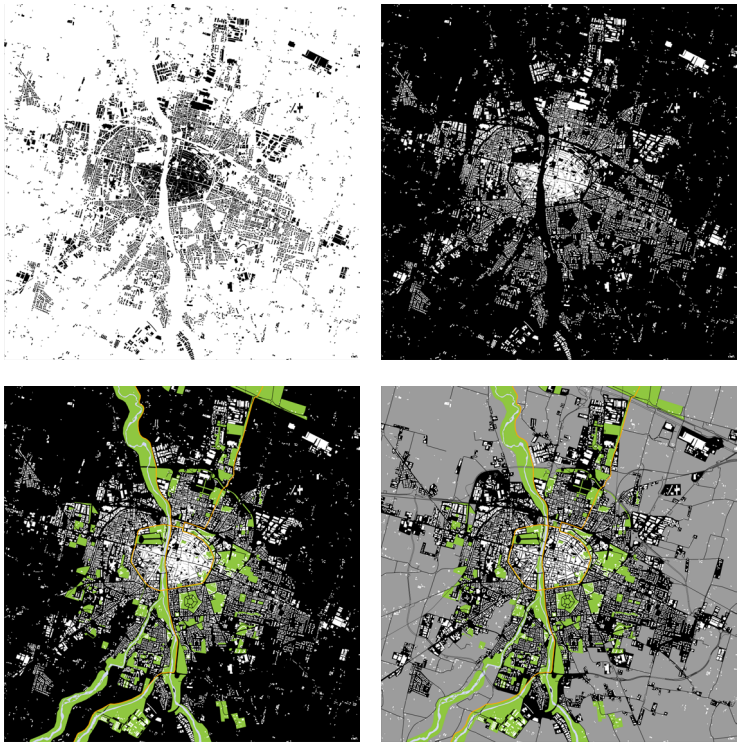


IMMAGINE 50
L'inversione grafica nella lettura dei tessuti urbani per la valutazione delle potenzialità innescate dalla messa a sistema dei vuoti nella proposta di Progetto Urbano Strategico per la città di Parma.

Da in alto a sinistra in senso orario:
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.

Immagine tratta dalla pubblicazione D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro, Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, 2021.

164_ Nell'Apparato VII sono riportati i testi, elaborati da Andrea Fanfoni, che costituiscono le schede di analisi delle applicazioni della metodologia del Progetto Urbano Strategico in Emilia-Romagna alla scala dei luoghi e delle architetture.

165_ D. Costi, *Manual of Strategic Urban Design*, Op. Cit.

166_ D. Costi, *Designing The City of People 4.0*, Op. Cit

167_ Ibidem.

168_ N. Russi, *Progettare lo sfondo*, in S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, (a cura di), *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America Latina*, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.



IMMAGINE 51
Confronto tra la situazione del viale di circonvallazione esterno al centro storico a Parma prima e dopo l'intervento del Progetto Urbano Strategico. Nella prima immagine si vede una situazione dove le automobili utilizzano la maggior parte dello spazio pubblico disponibile. Nella seconda immagine si assiste alla possibilità di restituire alcuni spazi alle persone attraverso la razionalizzazione dei percorsi del traffico e il recupero della parte basamentale delle mura storiche.

Immagine tratta dalla pubblicazione D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro, Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, 2021.

ma ha prodotto risultati validi nei contesti in cui Urbanistica e Architettura si sono ritrovate a considerare linguaggi comuni.[169] Il progetto urbano, che per sua natura sfugge dalla diatriba tra piano e architettura, si trova a dover agire alla scala intermedia, tenendo presente le due scale ai vertici, e costruendo prospettive complete. Nuno Portas racconta di come il progetto urbano nasca negli anni Settanta come rifiuto di un'urbanistica svuotata di caratteri progettuali che non era in grado di soddisfare, con risultati qualitativamente ragguardevoli, la richiesta di spazi urbani a seguito di operazioni espansionistiche basate sulla zonizzazione della città.[170] Alcuni esempi che si possono prendere a riferimento da quella stagione sono, come riporta Andrea Sciascia, lo studio per la Circonvallazione di Palermo di Giuseppe Samonà e il progetto per i Nove approdi di Pasquale Culotta come modelli di programmi che nella loro indipendenza «*riflettono un unico disegno culturale che consiste nella creazione di un disegno urbano di corrispondenze tra costa, tessuto insediativo, e collina, cioè un disegno che rende chiara, attraverso lo strumento architettonico, la necessità, ma anche la concreta possibilità, di riaffermare nella Palermo contemporanea i legami e le connessioni tra il tessuto della città ed il sito geografico.*»[171] Il PUS intende eseguire proprio questo difficile lavoro di raccordo tra territorio, città e luoghi lavorando su un prodotto di pianificazione strategica che tenga all'interno il disegno dell'architettura e le azioni per la preservazione dei caratteri identitari, agendo sulla creazione di spazi collettivi che andrebbero in maniera naturale a rigenerare l'intorno immediato e, in tempi più lunghi, l'intero sistema città.[172] Un mandato proprio della progettazione architettonica contemporanea, che deve essere in grado di tenere assieme paesaggio, città e ambiente all'interno di una visione intercalare.

Uno dei grandi obiettivi del PUS è la creazione di qualità diffusa, credendo che la rigenerazione urbana debba avvenire in maniera prevalente sulle parti ordinarie dell'impianto, segno distintivo ambientale della città europea consolidata. Questo meccanismo è reso possibile da una fase di analisi iniziale che individua alcune polarità, o luoghi interrotti, intervenendo nella loro riqualificazione quando necessario, valorizzandone le qualità espressive e funzionali, ma agendo in maniera prevalente sui collegamenti, sulle transizioni e sul sistema dei vuoti. La metodologia si serve di carte che invertono la visione tradizionale cartografica del "nero su sfondo bianco", dove i neri sono i pieni e i bianchi sono i vuoti, mettendo in risalto, nella grafica "bianco su sfondo nero", la città del suolo libero e gli spazi intermedi. Su questa base viene poi individuato una nuova strategia di mobilità lenta e una trama di percorsi integrata con la città, le infrastrutture e i segni del paesaggio naturale. Giancarlo De Carlo in uno splendido racconto di Nicosia parla del grande patrimonio degli spazi interstiziali e delle loro potenzialità: «*Di contro, proprio per la casuale disposizione degli edifici, tra un edificio e l'altro sono numerosi gli spazi interstiziali; che non contengono*

169_ G. Mazzeo, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, Op. Cit.

170_ N. Portas, *Interpretazioni del progetto urbano*, «*Urbanistica*» n°110, 51-60, 1998.

171_ A. Sciascia, *Dimenticare Palermo?*, in A. Sarro, R. A. Lecardane, F. De Simone (a cura di), *Modificazioni urbane. Architetture e connessioni a Palermo*, Aracne editrice, 2017.

172_ M. Carta, *Contro i piani strategici solitari per progetti bandiera senza vento*, «*Infolio*» n°22, Dicembre 2008.

più vegetazione e neppure manufatti che non siano obsoleti, non sono complementari tra loro, né col costruito col quale confinano; non hanno uso attuale, ne destinazione futura (se non per l'entropia capitalistica che porta ogni area a diventare edificabile). Mettendoli tutti insieme, questi spazi interstiziali, unendo i loro lembi anche solo per traguardi visivi – riempiendoli come se, invece che vuoti passivi fossero pieni di attività – ci si trova a disporre di un ampio mantello spaziale che avvolge la città, la penetra con le sue pieghe fin dentro il centro antico; e, come per lacerazione, si arresta contro il confine. E allora è possibile immaginare che il mantello possa essere progettato nel suo insieme e in ciascuno dei suoi brani, per trasformarlo in un tessuto connettivo che compensi le lacune e le distorsioni del costruito e alzi il livello qualitativo della città incorporando strutture urbane efficienti e forme architettoniche significative.»[173] Oggi, i vuoti del periodo industriale, gli "*spazi invisibili*" dimenticati ai lati delle infrastrutture, i "*paesaggi fragili*"[174] e le transizioni, possono diventare una risorsa per la realizzazione di una città senza barriere, le quali hanno creato, nel corso degli ultimi decenni, moltissimi di quei fattori di aggressione dello spazio pubblico citati nel paragrafo 1.2.

Lavorare sulla qualità formale del "*terzo paesaggio*"[175] è una delle grandi sfide contemporanee. Questo lavoro sarà poi la spina dorsale di un nuovo sistema di lettura della mobilità capace di innescare rapporti di coerenza e di reciprocità tra centro e periferia e tra periferia e territorio, «*promuovendo forme di ibridazione complessa*».[176] La prima regola è quella della separazione dalle infrastrutture. Una pista ciclopedonale, una passeggiata, un percorso urbano, non potrà mai essere in grado di cambiare il paradigma della mobilità se non offre condizioni diverse rispetto all'infrastruttura, che dal canto suo ha il vantaggio di essere più rapida. Per consentire l'attuazione di comportamenti spontanei dei cittadini in favore di un nuovo modo di concepire lo spostamento all'interno della città, più ecologico, sostenibile e relazionale, si devono porre le condizioni affinché questo risulti un'esperienza piacevole, efficiente ma soprattutto sicura. Per tale ragione il PUS propone una nuova idea di spazio pubblico, con una forte componente architettonica, capace di modificare: «*l'esperienza dello spostamento come una occasione di socialità, rendendo i movimenti molto più interessanti, produttivi e consistenti. La definizione di una gerarchia dei percorsi di riconnessione tra dentro e fuori potrà rinsaldare rapporti quotidiani tra le persone, valorizzare la presenza su strada di negozi e delle attività aperte al pubblico oggi in grande sofferenza. Lo potrà fare grazie ad una riqualificazione mirata dei sedimi pubblici all'interno di una rigenerazione strategica e differenziata dell'intero insediamento.*»[177]



IMMAGINE 52
Immagine aerea del progetto per l'area di S. Francesco a Parma dove una direttrice pedonale proveniente dal centro si raccorda con gli spazi recuperati nei viali di circonvallazione e con i percorsi che conducono alla periferia, ponendo fine alla separazione fisica tra luoghi interni ed esterni posta in essere dal traffico automobilistico che viene limitato sul controviale esterno.

Immagine tratta dalla pubblicazione D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro, Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, 2021.

173_ G. De Carlo, *Nicosia, Cipro. Una città divisa*, da «*Spazio e Società*» n°70 Aprile/Giugno 1995, in G. De Carlo, *Viaggi in Grecia*, a cura di A. De Carlo, Macerata, Quodlibet, 2010, pp. 109-110.

174_ Sono due espressioni utilizzate da Guya Bertelli per identificare i luoghi del "terzo paesaggio". Il primo in G. Bertelli, *Estensione versus Contrazione, un inatteso "ritorno all'urbano"*, in A. Falzetti (a cura di), *La città in estensione*, Gangemi Editore, 2017. Il secondo in G. Bertelli, (a cura di), *Paesaggi fragili*, Aracne Editrice, 2018.

175_ G. Clement, *Manifesto del Terzo paesaggio,* (a cura di) F. De Pieri, Quodlibet, 2005

176_ G. Bertelli, *Estensione versus Contrazione, un inatteso "ritorno all'urbano*", Op. Cit.

177_ D. Costi, F. Magri, C. Mambriani (a cura di), *Parma città d'oro*, Op. Cit.



IMMAGINE 53
Vista aerea del nuovo Atrio urbano dei Musei della Pilotta proposto dal Progetto Urbano Strategico di Parma dove è stato ipotizzato il recupero delle fondazioni del Palazzo Ducale (oggi interrate) per la costruzione di un ingresso ipogeo al polo museale capace di recuperare la rovina e la sua storia oltre che di fornire nuovi funzioni e presidi all'area monumentale.

Immagine tratta dalla pubblicazione D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro, Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, 2021.

Nelle città emiliane, ad esempio, vengono recuperati gli antichi sedimi delle mura scomparse, oggi occupati da viali di circonvallazione trafficati e da parcheggi sovradimensionati, attraverso un progetto di ricucitura e di riappropriazione della scala umana anche grazie alla riscoperta delle parti basamentali della cinta. Questo anello che si viene a creare attraverso la sommatoria degli spazi pedonali recuperati dalla razionalizzazione delle strade, si irradia in direttrici attraverso il tessuto che vanno a servire la periferia e il territorio ponendosi in relazione con gli elementi naturali che già esistono e che magari sono nascosti, come corsi d'acqua, argini e terreni agricoli. Per portare un altro esempio, nel Distretto Ceramico Modenese, tra Formigine, Sassuolo, Maranello e Fiorano, vengono recuperati i segni del territorio rurale per costruire una rete di percorsi ciclabili che consentirebbero spostamenti all'interno del distretto in tempi brevi. Queste trame vengono individuate tra cavalcavia ad uso agricolo, strade bianche, carraie, canali di irrigazione che potrebbero assumere ruoli di dorsale di una rete ciclopedonale diffusa separata dal traffico e quindi dai rumori e dai pericoli. È possibile pensare che se l'esperienza della mobilità lenta diventa un'occasione piacevole, questo modo di muoversi possa radicarsi nelle abitudini delle persone, che oltre ad essere sensibilizzate al tema della sostenibilità, trovano le occasioni fattuali per metterla in atto.

A questa rete, viene poi collegato un sistema di luoghi, prima interrotti tra loro, che hanno una vocazione prevalentemente collettiva dove l'architettura diventa, come auspicato da Oriol Bohigas, «*elemento essenziale per la definizione dello spazio pubblico […] come fattore di configurazione della forma e della funzione della città.*»[178] Il tema della forma come segno di qualità, già esplicitato da Camillo Sitte,[179] diviene pertanto centrale e la relazione delle forme con il contesto il timone di ogni singolo intervento. Relazione significa, negli interventi alla scala dei luoghi proposti dal PUS, preservazione delle tracce e delle specificità. L'eredità culturale all'interno della quale si sviluppa la metodologia dal punto di vista progettuale è quella guidata da Ernesto Nathan Rogers che utilizza la storia come materiale del progetto[180] e il recupero come strumento di salvaguardia di alcune condizioni morfologiche della città senza mai cadere nell'imitazione stilistica o nello storicismo, dimostrando un rinnovato interesse per ciò che è "urbano".[181] Il recupero, dove necessario, diventa occasione per rimettere in mostra i segni di un passato che la città sperimenta ancora[182] nella successione delle preesistenze che guidano la trasformazione del tessuto. Il rispetto e la messa in valore delle tracce diventa un tema fondamentale. I progetti si nutrono delle tensioni, come

178_ Intervista a O. Bohigas, *Barcellona, un breve bilancio*, a cura di S. Storchi, in *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America Latina*, (a cura di) S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

179_ A. Marino, *Il tema della Piazza e Camillo Sitte*, in *Le piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, Storia della città n°54-55-56, Electa, Milano, aprile-dicembre 1990.

180_ V. Gregotti, *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991, p. 72.

181_ S. Viscione, *La teorica del frammento*, tesi di dottorato Università degli studi di Napoli Federico II, Tutor: Prof.ssa Roberta Amirante, 2007.

182_ Il riferimento è esplicito alla frase di Aldo Rossi ne *L'architettura della città*, Op. Cit. dove si parla di "permanenze" come elementi di «*un passato che sperimentiamo ancora*».

enunciato da Gregotti, tra le "*macerie dell'antichità*" e le "*rovine del presente*"[183] pensando alla «*ricucitura, la riparazione, la ricostruzione, la rivelazione dell'esistente come contenuto e qualità possibile della nuova architettura*.»[184]
Il progetto diviene una strategia per il recupero, nel segno della grande tradizione europea degli ultimi anni,[185] trasformandosi in nodo di una rete di luoghi urbani dove il linguaggio degli interventi è segnato dall'indipendenza tra gli elementi di preesistenza e quelli di nuova costruzione per la messa in valore reciproca di linguaggi eterogenei e complementari, servendosi di alcune prassi comuni come l'utilizzo della quota sotterranea della città che oggi è una grande opportunità di valorizzazione del carattere figurativo dei monumenti nella dialettica tra antico e nuovo.

L'intento generale del Progetto Urbano Strategico è quello di rilanciare una nuova «*"idea di città" a cui dare forma e sostanza attraverso l'architettura*»[186] favorendo la formazione di una identità urbana come «*fattore di coesione sociale, di immedesimazione collettiva in simboli che prendono forza dal vissuto di uomini e comunità locali*»[187] servendosi di processi partecipativi ampi per la condivisione delle scelte.[188] La partecipazione si sviluppa in diversi momenti (mostre, incontri, tavoli di lavoro, questionari) e coinvolge diversi interlocutori promuovendo la collaborazione tra pubblico e privato che, come ricordato da Oriol Bohigas, «*è fondamentale non solo per l'investimento economico che comporta, ma soprattutto perché rappresenta uno stimolo per l'interazione di riqualificazione. Se la Pubblica Amministrazione ristruttura e valorizza una strada o una piazza, all'iniziativa pubblica i privati tendono a intervenire e ad amplificare gli effetti positivi dell'intervento iniziale, attraverso una riqualificazione a macchia d'olio che investe l'intero quartiere. È quella che definiamo una "metastasi positiva"*».[189]

A questo breve paragrafo, che ha riassunto in maniera orientata al campo degli studi di questa Tesi la metodologia del Progetto Urbano Strategico, raccontando anche l'ambiente culturale che ha animato la mia esperienza di ricerca di dottorato, fa seguito una rilevazione di alcune buone pratiche in Europa, che sarà possibile mettere in parallelo con questa esperienza per dimostrare come il progetto urbano sia una pratica diffusa soprattutto nella città media e come questa pratica sia in grado di produrre risultati di grande qualità.



IMMAGINE 54
Confronto tra la situazione delle mura ottocentesche dell'ex carcere di S. Francesco prima e dopo l'intervento del Progetto Urbano Strategico che immagina di recuperare la passeggiata storica verso il centro dove oggi sono presenti residui industriali e automobili parcheggiate.

Immagine tratta dalla pubblicazione D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro, Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, 2021.

183_ V. Gregotti, *L'architettura nell'epoca dell'incessante*, Laterza, Bari 2006, p. 131

184_ V. Gregotti, *Dentro l'architettura*, Op. Cit. p. 37.

185_ Per un approfondimento si veda il saggio A. Fanfoni, *Abitare le tracce della città*, in D. Costi, F. Magri, C. Mambriani (a cura di), *Parma città d'oro*, Op. Cit.

186_ D. Costi, *Manual of Strategic Urban Design*, Op. Cit.

187_ S. Storchi, *Lo spazio pubblico come fattore identitario*, in *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America Latina*, (a cura di), S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

188_ D. Costi, G. Carpi, A. Fanfoni, E. Ortolan, *A model of innovative participation in urban regeneration processes of venues born from a collective vocation. Parma città d'oro experience.* (in corso di pubblicazione).

189_ Intervista a O. Bohigas, *Barcellona, un breve bilancio*, Op. Cit.

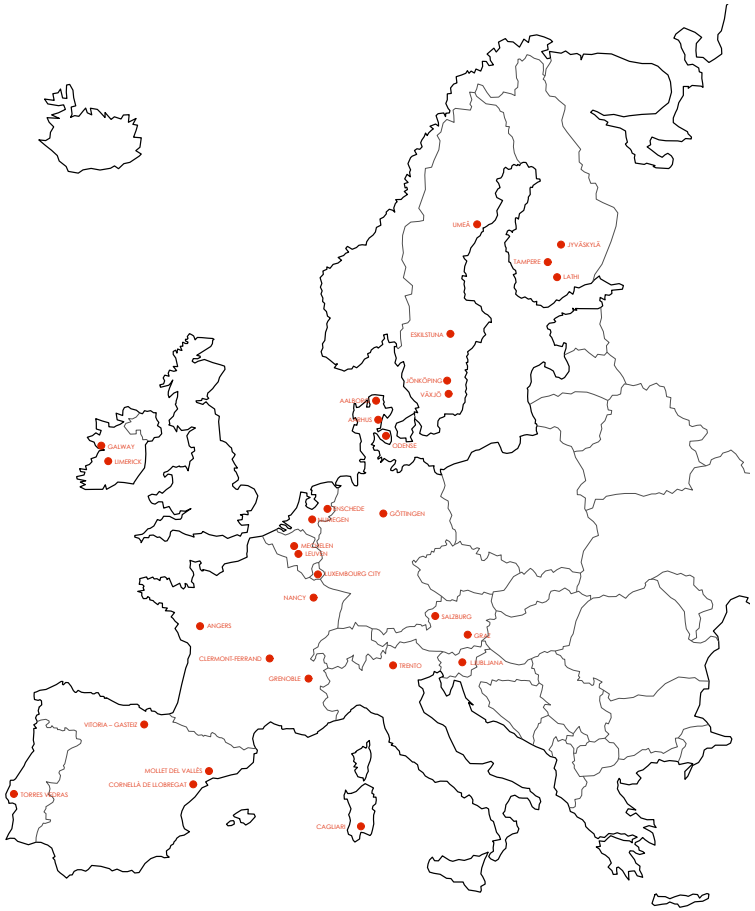


IMMAGINE 55
La localizzazione delle 30 città oggetto della ricerca

IMMAGINE 56 (nelle pagine successive)
Planimetrie urbane con evidenziati le aree interessate da progetti di rigenerazione. 01_ Eskilstuna; 02_ Mollet del Vallès; 03_ Växjö; 04_ Cornellà de Llobregat; 05_ Galway; 06_ Jönköping; 07_ Limerick; 08_ Mechelen; 09_ Torres Vedras; 10_ Umeå; 11_ Aalborg; 12_ Angers; 13_ Cagliari; 14_Clemont-Ferrand; 15_ Göttingen; 16_ Grenoble; 17_ Jyväskylä; 18_ Lahti; 19_ Leuven; 20_ Luxembourg City; 21_ Nancy; 22_ Nijmegen; 23_ Odense; 24_ Salzburg; 25_ Trento; 26_ Aarhus; 27_ Graz; 28_ Ljubljana; 29_ Tampere; 30_ Vitoria-Gasteiz

1.6. Considerazioni sulle esperienze europee di rigenerazione urbana nella città media

In questo paragrafo verranno presentati alcuni casi studio che rappresentano esempi virtuosi di rigenerazioni urbane e di progetti di trasformazione individuati in Europa in città di medie dimensioni. Questi casi, 30 in totale, vanno a formare l'Atlante Europeo, attraverso la cui sintesi operativa è stato possibile redigere le 20 linee guida e le 100 azioni strategiche per la Rigenerazione Urbana in Italia, scritte dai professori Dario Costi e Francesco Manfredi.[190]
Il gruppo di ricerca del Professor Dario Costi si è occupato in particolare di individuare 30 città in Europa dove sarebbe stato possibile verificare la presenza e l'effettiva consistenza di pratiche per la promozione della sostenibilità avvenute o in corso di esecuzione grazie alla presenza di progetti urbani diffusi all'intero insediamento. Per individuare le 30 città è stato utilizzata la selezione dei 20 ranking argomentata nel paragrafo 1.4. che ha restituito un elenco vasto di città premiate per le iniziative smart e sostenibili. Dentro a questo ampio panorama di città è stato delimitato il campo di studio alle sole città europee che rispondessero a quattro criteri di seguito illustrati:

- Inclusione in sistemi di ranking e premiazioni internazionali

La selezione dei casi studio è stata 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. Sono state prese in esame le città meglio classificate negli ultimi 3 anni o nelle ultime 3 edizioni, e città vincitrici, o finaliste, nei premi europei.

- Posizione geografica e analogie morfologiche urbane

È stato preso in esame un campione eterogeneo di città a diverse latitudini e condizioni paesaggistiche che presentassero le caratteristiche tipiche della città storica europea.

- Affinità di scala con la città media

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 (solo 5 delle 30 città superano i 200.000 abitanti).

- Presenza di pratiche per la promozione della sostenibilità

Sono state selezionate 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.

190_ Per approfondire l'argomento sarà necessario consultare D. Costi, F. Manfredi, R*igenerare le comunità urbane.* Op.Cit.



01_ Eskilstuna



02_ Mollet del Vallès



03_ Växjö



4_ Cornellà de Llobregat



05_ Galway



06_ Jönköping



07_ Limerick



08_ Mechelen



09_ Torres Vedras



10_ Umeå



11_ Aalborg



12_ Angers



13_ Cagliari



14_Clemont-Ferrand



15_ Göttingen



16_ Grenoble



17_ Jyväskylä



18_ Lahti



19_ Leuven



20_ Luxembourg City



21_ Nancy



22_ Nijmegen



23_ Odense



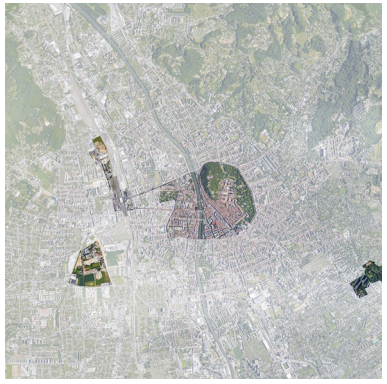
24_ Salzburg



25_ Trento



26_ Aarhus



27_ Graz



28_ Ljubljana



29_ Tampere



30_ Vitoria-Gasteiz

È necessario innanzitutto osservare come malgrado nelle classifiche e nei ranking analizzati nel paragrafo 1.4 non emergano indicatori generalmente riconducibili alla qualità del progetto urbano, nelle città premiate sono presenti innumerevoli iniziative progettuali che mettono l'architettura dei luoghi al centro dei processi di rigenerazione. Per tutte le 30 città è stata eseguita un'analisi complessiva che è andata ad individuare, all'interno della planimetria generale dell'insediamento, le aree che sono state interessate da progetti di spazio pubblico, di attrezzature collettive o di trasformazione urbana, riscontrando, come elemento comune, progettualità diffuse a tutto il tessuto.

Emblematici sono gli esempi di Cornellà de Llobregat e di Vitoria-Gasteiz in Spagna che hanno introdotto progetti per la continuità degli spazi verdi tra territorio esterno e centro urbano. Nella cittadina catalana Il progetto "*Cornellà Natura*" è stato creato per dotare la città di cinque assi verdi, attraverso i quali si articola il collegamento per la mobilità lenta e dove vengono individuate alcune polarità che sviluppano la strategia di una città verde, rispettosa della biodiversità e attrattiva. Nella città basca è stata creata un'infrastruttura naturale chiamata "*Anillo Verde Interior*" che mette in comunicazione i cinque grandi parchi periurbani con una rete di 33 km di sentieri e 90 km di percorsi per le biciclette che portano la natura nel cuore urbano in modo molto efficace e in maniera separata rispetto alla viabilità tradizionale. La continuità delle infrastrutture verdi è segno distintivo di altre due città.
A Lubiana la maggior parte degli spazi fluviali era stata subordinata al traffico veicolare e pochissime zone erano ad uso esclusivamente pedonale, mettendo così in pericolo l'accessibilità del centro storico. Dal 2004 un intervento, che ha interessato oltre due chilometri di percorsi, organizza gli spazi pubblici a fianco delle sponde fluviali, dalla campagna fino al centro, con nuove passerelle, ponti pedonali, spazi di sosta affacciati sull'acqua, accessi, scalinate, rampe e padiglioni per eventi culturali. Il grande progetto di rigenerazione del fiume, che ha vinto il Premio Europeo per lo Spazio Pubblico Urbano nel 2012, oltre a restituire all'uso civico uno degli elementi identitari del paesaggio, ha dotato la città di nuovi luoghi di socialità, ricavati grazie a micro-interventi di ricucitura a cubatura minima, che hanno arricchito il patrimonio identitario e stanno contribuendo al rilancio turistico, e quindi economico, della città.
A Leuven, è particolarmente interessante il progetto del Park Belle Vue, dove una porzione di città situata tra la massicciata ferroviaria e la maglia urbana, in stato di abbandono, è stata rioccupata dalle persone grazie ad un intervento che recupera quella fascia di marginalità che esisteva tra l'infrastruttura e il caseggiato. Il parco lineare collega due importanti aree verdi separate tra loro e oggi costituisce un'infrastruttura unica per la mobilità ciclopedonale che unisce due ambiti della città in maniera sicura e piacevole.

Mechelen è un esempio di come può essere fatta la rigenerazione attraverso interventi di micro-sutura dello spazio pubblico. La cittadina fiamminga è infatti fortemente caratterizzata dalla presenza di canali che in molti casi sono stati tombati all'inizio del secolo scorso per motivi legati all'igiene. Questo processo ha portato alla perdita dei rapporti dimensionali tra lo spazio costruito e lo spazio vuoto che da sempre ha avuto una relazione diretta con i corsi d'acqua. Negli ultimi due decenni sono così stati avviati dei processi di recupero



IMMAGINE 57
Spazio pubblico ottenuto grazie all'interramento dell'infrastruttura stradale sulle sponde del fiume proposto dal progetto Angers Coeur de Maine.
Fotografia © Icoptair



IMMAGINE 58
Risanamento delle rive del fiume Ljubljanica, Ljubljana.
© TRIIIJE Architects



IMMAGINE 59
Park Belle Vue, Leuven.
H+N+S landschapsarchitecten, ARA and Artgineering
Fotografia © Michiel de Cleene



IMMAGINE 60
Distretto Ecologico Alstom, Nancy.
Immagine tratta dall'articolo *La seconde vie d'Alstom à Nancy*.
www.reforme.net, 28 settembre 2016.

di questa memoria fisica e identitaria della città attraverso alcune progettualità che hanno previsto la sanificazione e la riscoperta dei canali 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. Lo studio di architetti e paesaggisti olandese OKRA dal 2006 ha lavorato ad un masterplan che prevede una serie di progettualità per la riqualificazione dei luoghi della città come piazze, passaggi, viali e canali che messi a sistema stanno ripristinando il rapporto di scala del paesaggio urbano riscoprendo porzioni di città prima inutilizzate o inaccessibili e migliorando la fruizione e il collegamento dei luoghi a vocazione collettiva. In questo panorama complessivo si unisce anche l'intervento "artigianale" eseguito da Bernardo Secchi e Paola Viganò che hanno lavorato sulle continuità dello spazio pubblico tra la Cattedrale, il nuovo Municipio e la Grand'Place. Il progetto, attraverso interventi di reinterpretazione dei vuoti, mette in comunicazione i luoghi del tempo libero, della sosta e dell'attesa dei mezzi pubblici valorizzando il sistema dei giardini e la qualità architettonica del paesaggio urbano costruito.

In Francia possono essere evidenziati tre casi specifici. Grenoble, ad esempio, è stata una città pioniera nell'implementazione e nello sviluppo degli ecoquartieri, insediamenti che si ispirano ai tre principi della sostenibilità: ambientale, sociale ed economica. Nel dettaglio a Grenoble sono state recuperate aree già urbanizzate ma in disuso o incongrue al contesto, tutelando le risorse naturale presenti e riequilibrando il rapporto tra pieni e vuoti e dei suoli permeabili e impermeabili. Gli esempi analizzati combinano un mix equilibrato di funzioni urbane e garantiscono la presenza di luoghi collettivi capaci di creare senso di appartenenza, sviluppati in forte relazione con i nodi del trasporto pubblico allo scopo di favorire la mobilità ciclo-pedonale e dei mezzi collettivi. L'*Écoquartier De Bonne*, nello specifico, è uno dei primi progetti di questo tipo in Europa e nasce dall'esigenza di riqualificare una vasta area di una ex caserma nei pressi del tessuto consolidato della città per collegare il nucleo storico con la periferia sud. L'obiettivo principale del progetto era quello di ampliare il centro storico ricostruendo un intero quartiere della città con negozi, ristoranti, uffici, spazi pubblici e infrastrutture, con un'architettura pensata per garantire alta qualità ambientale. Della vecchia caserma il progetto ha mantenuto l'elegante cortile principale e i tre edifici che vi si affacciano convertendoli in appartamenti e negozi.
Nancy si distingue per aver adottato una carta di gestione degli spazi pubblici che garantisce ad ogni cittadino la possibilità di avere uno area aperta a sua disposizione a soli 5 minuti a piedi da casa in una visione di rete che ha favorito gli spostamenti in totale sicurezza e piacevolezza. Questo è stato reso possibile ancora una volta grazie agli interventi di recupero dei corsi d'acqua e della vastissima rete blu che caratterizza il territorio. Nel quartiere Rives de Meurthe è in atto dagli anni '80 un vasto progetto di Rigenerazione Urbana sul bordo del centro storico, nei terreni urbanizzati tra il fiume e il naviglio. Dopo la prima fase di messa in sicurezza idrica del Meurthe, che in passato ha causato numerose inondazioni della città, sono stati realizzati diversi programmi abitativi affiancati da infrastrutture di servizi culturali, commerciali, ricreativi e sanitari. L'aspetto più significativo del macro-intervento è il rapporto con l'acqua e con gli spazi aperti che il progetto promuove. Il porto sul naviglio è infatti diventato una componente del paesaggio urbano a seguito della creazione di parchi, aree di

sosta e percorsi che parallelamente agli argini consentono la continuità di attraversamento della città verso la campagna. Esempio della relazione riscoperta tra l'acqua e lo spazio pubblico è il progetto del *Jardin d'eau* (giardino d'acqua), dell'architetto Alexandre Chemetoff, dove una successione di piazze si affacciano sul canale permettendo l'utilizzo del waterfont e consentendo il recupero delle acque piovane prevenendo i problemi idraulici causati dallo straripamento del canale stesso.
Angers Coeur de Maine è un altro esempio di progetto strategico che affronta il tema della relazione tra il centro storico, il fiume e il territorio cercando di cambiare il paradigma della mobilità urbana e dell'accessibilità agli spazi pubblici ripristinando la relazione tra le sponde del fiume e la città. Il progetto individua tre aree strategiche principali di rigenerazione con l'obiettivo di portare la natura in città in continuità con il paesaggio fluviale, rafforzare il commercio nel centro, incoraggiare l'insediamento di nuove attività economiche e culturali, attrarre nuove imprese e rafforzare l'offerta turistica e il sistema della mobilità individuale lenta. Un primo intervento di grande rilevanza consiste nell'interramento di una porzione del tratto urbano dell'arteria autostradale parallela alle sponde del fiume che ha consentito la creazione di un piano orizzontale alla quota della città adibito a spazio collettivo, valorizzando la relazione con le rive urbane ma anche creando le condizioni per la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili tra le due sponde grazie alla costruzione del nuovo Ponts des Arts et Métiers. Il collegamento inoltre servirà per consentire il passaggio di due nuove linee tranviarie che attraverseranno la città da est a ovest e da nord a sud andando a rafforzare ulteriormente la domanda di trasporto urbano sostenibile.

Gli esempi riportati fino ad ora si servono in maniera prevalente di architettura a zero cubatura in grado, nei casi citati, di mettere in valore le relazioni tra gli spazi interstiziali, i luoghi interrotti nominati dalla metodologia del Progetto Urbano Strategico. È possibile, pertanto, affermare che alla scala urbana, la rigenerazione è un processo che viene sempre guidato da una visione di sistema e applicato attraverso il lavoro sul vuoto, senza restituire volume se non necessario. È poi utile argomentare come questi interventi, nella grande maggioranza dei casi, vanno a ripristinare situazioni di utilizzo dello spazio e di rapporti di relazione già presenti in passato, che vengono riattivati grazie al progetto. Memoria e identità diventano comuni denominatori per il ripristino di condizioni di utilizzo dello spazio che viene organizzato anche attraverso l'introduzione di nuove architetture "relazionali", nel senso più ampio del termine come accade anche nelle applicazioni del PUS.
Tre esempi su tutti. Il Centro de Artes do Carnaval (CAC) dell'Atelier Josè Neves, nominato al premio Mies Van Der Rohe Award, European Prize for Contemporary Architecture nel 2022, è un virtuoso esempio di recupero e di trasformazione di un fatto urbano incongruo, un luogo in stato di abbandono, in una risorsa per la promozione identitaria locale e di tutto il territorio. Il progetto immagina infatti di trasformare una cava in disuso e il vecchio macello comunale in stato di rovina in un luogo collettivo, riqualificando non solo l'edificio, conservando il suo valore iconico, ma trasformando lo spazio concavo della cava in una piazza pubblica. Il vecchio mattatoio è stato riabilitato per servire come ingresso principale del CAC dove ha sede il Museo del Carnevale di Torres Vedras affacciato sulla piattaforma sotto la scarpata animata dalla presenza della caffetteria e dei laboratori del museo. La mostra permanente e



IMMAGINE 61
La Comédie de Clermont-Ferrand.
Eduardo Souto de Moura e Bruhat & Bouchaudy Architectes.
Fotografia © Mathieu Noel



IMMAGINE 62
Ampliamento del Museo Joanneum, Graz.
Nieto Sobejano Arquitectos.
Fotografia © Roland Halbe



IMMAGINE 63
Il recupero del canale Oude Melaan, City Masterplan Mechelen.
© OKRA Landschaps Architecten



IMMAGINE 64
Centro de Artes do Carnaval, Torres Vedras.
Atelier Josè Neves.
Fotografia © Paulo Catrica

i nuovi luoghi collettivi aperti all'utilizzo degli abitanti del quartiere costituiscono un esempio di come l'architettura contemporanea sia capace di animare un tessuto urbano e sociale attraverso la messa in valore fisica e identitaria dei luoghi innescando anche circuiti turistici in grado di riattivare l'economia dell'intero quartiere.
Sul tema del recupero del patrimonio architettonico è necessario citare il progetto della *Comédie* de Clermont-Ferrand ad opera dell'architetto Eduardo Souto de Moura, il quale ha proposto l'integrazione della sala principale dell'antica stazione, costruita nel 1961 dall'architetto Valentin Vigneron, con il centro culturale contemporaneo garantendo così il recupero dell'esistente e favorendo una logica di continuità con lo spazio urbano. L'attrezzatura, che accoglie diversi temi pubblici al suo interno, è allo stesso tempo una casa comune per gli artisti, un luogo di scambi culturali e uno spazio per la libera espressione che svolge un ruolo essenziale per la promozione territoriale di Clermont-Ferrand.
In ultimo è necessario citare il progetto del quartiere dei Musei Joanneum a Graz ad opera di Nieto e Sobejano per la sensibilità dell'intervento, grazie al quale vengono messi a sistema tre edifici storici di grande valore che non erano dotati di spazi adeguati alle funzioni contemporanee. L'operazione di centralizzazione dei servizi, per dare forma ad un unico complesso museale, avviene tramite una serie di corti circolari nella piazza, che collegano il piano della città con il piano ipogeo dove si trovano la hall, le biglietterie e la biblioteca. La piazza, che diventa copertura del centro visitatori, ritrova nella trasformazione degli spazi, attraverso le sottrazioni degli atri troncoconici rovesciati, un ruolo di primaria importanza nella riorganizzazione del tessuto urbano, definendo i luoghi di relazione in continuità con la città esistente.

Gli interventi citati[191] rivelano alcune questioni metodologiche fondamentali per il progetto di spazio pubblico della città contemporanea. È rilevabile come la sequenzialità dei luoghi, all'interno di una visione strategica per la rigenerazione, sia un elemento comune a tutti i contributi portati ad esempio come condizione chiave per il cambio di paradigma della mobilità. È inoltre presente una forte attenzione al luogo e alla sua specificità, rispettando la morfologia del tessuto preesistente e i caratteri ambientali. Le architetture contribuiscono alla lettura dello spazio pubblico, utilizzando il progetto come strategia per il recupero di aree prive di relazioni efficaci con il contesto.
A termine di questa analisi complessiva sullo stato dell'arte delle città media, sui problemi che riguardano lo spazio pubblico, sulle pratiche di rigenerazione, sui modelli recenti di gestione e trasformazione della città e su alcune esperienze di progettazione urbana in Italia e in Europa, i capitoli successivi saranno l'occasione di riaffermare il ruolo dell'architettura come timone del progetto della città analizzando le radici culturali di un esperienza oggi più che mai attuale e necessaria per dotare il ragionamento futuro di rinnovati strumenti e temi per la progettazione dei luoghi e per l'organizzazione dei loro spazi.

191_ Alcune delle parti di testo sono riprese dalle schede dell'Atlante europeo a pagina 77, 89, 95, 107, 113, 119, 137, 149, 155, 161, 191, 215, 227, 233 e 245 scritte da Andrea Fanfoni in D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane*. Op.Cit.

CAPITOLO 2

Il percorso di elaborazione teorica di una metodologia di intervento sui luoghi della città: la lezione di Fernando Távora

Se nel Capitolo 1 è stato illustrato il campo di una ricerca triennale sulla città contemporanea e sono stati messi in luce i limiti di modelli di sviluppo urbano basati su approcci prioritariamente tecnici e analitici, in questo Capitolo verrà esaminata una porzione della vicenda umana, teorica e progettuale relativa all'architetto Fernando Távora, identificato come una delle figure centrali del dibattito culturale sulla progettazione architettonica e urbana del secondo dopoguerra.[1] Il campo degli studi relativo all'architetto è stato ristretto ad un intervallo temporale compreso tra gli anni della formazione e la scrittura di due importanti testi all'inizio degli anni Sessanta, periodo nel quale Távora affronta un processo di conoscenza e di attraversamento del Movimento Moderno e dove formula il suo posizionamento culturale sul tema del progetto urbano. L'osservazione condotta è orientata all'individuazione di temi dominanti che emergono da esperienze personali, incontri, testi scritti e progetti, restituendo un insieme di argomenti ancora molto utili per l'attualità che di seguito verranno introdotti. Dallo studio degli anni della formazione emergono una serie di riferimenti che lo preparano al posizionamento nel dibattito all'interno del tardo Movimento Moderno in un momento di crisi dell'ideale Internazionale. Dai testi affiorano ragionamenti profondi sull'utilizzo del linguaggio architettonico come frutto della combinazione tra progresso e tradizione, sulla necessità dell'uso consapevole della storia, sull'approccio all'indagine formale vista come conseguenza delle condizioni del contesto e sull'idea di un'Architettura e di un'Urbanistica votate a rappresentare uno sforzo collettivo di organizzazione dello spazio. La partecipazione attiva all'Inchiesta sull'Architettura Popolare Portoghese sarà la conferma di alcune di queste idee giovanili. Nel Capitolo verrà condotto un parallelo con altri studi finalizzati alla comprensione del patrimonio anonimo eseguiti in quegli stessi anni da Pagano, Peresutti, Rogers e Rudofsky che confermano l'esigenza di riscoperta dei valori locali attraverso campagne di educazione alla comprensione della produzione architettonica tradizionale. Távora nel suo percorso si farà infatti portatore del messaggio che l'architettura non è un'esperienza isolata, compito esclusivo del progettista, ma piuttosto una pratica sociale dove le relazioni tra fattori geografici e modo di utilizzare lo spazio ricoprono un ruolo di primaria rilevanza, manifestando sempre una forte responsabilità per la costruzione del suo Paese.[2]

1_ J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012.

2_ J. A. Ortiz Orueta, *Los manifiestos de Fernando Távora. Tres proyectos para una sintesis*, in M. Mendes (a cura di), *Minha Casa*, Fascicolo 5: Sobre o projecto de arquitectura de Fernando Távora, FIAJMS Faup, 2013, pp. 96-155.

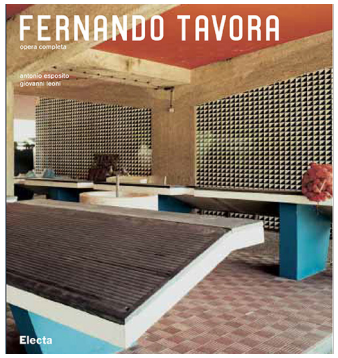








IMMAGINE 65 (in alto a sinistra)
Copertina della monografia a cura di G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

IMMAGINE 66 (in alto a destra)
Copertina del catalogo dell'esposizione *Fernando Távora. Percurso – A life long trail*, Centro cultural de Belém, 1993.

IMMAGINE 67 (in basso a sinistra)
Copertina della monografia a cura di L. Trigueiros, *Fernando Távora*, Blau, 1993.

IMMAGINE 68 (in basso a destra)
copertina della monografia a cura di Aa.Vv., *Fernando Távora*, Departamento Autonomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Macron, 2002

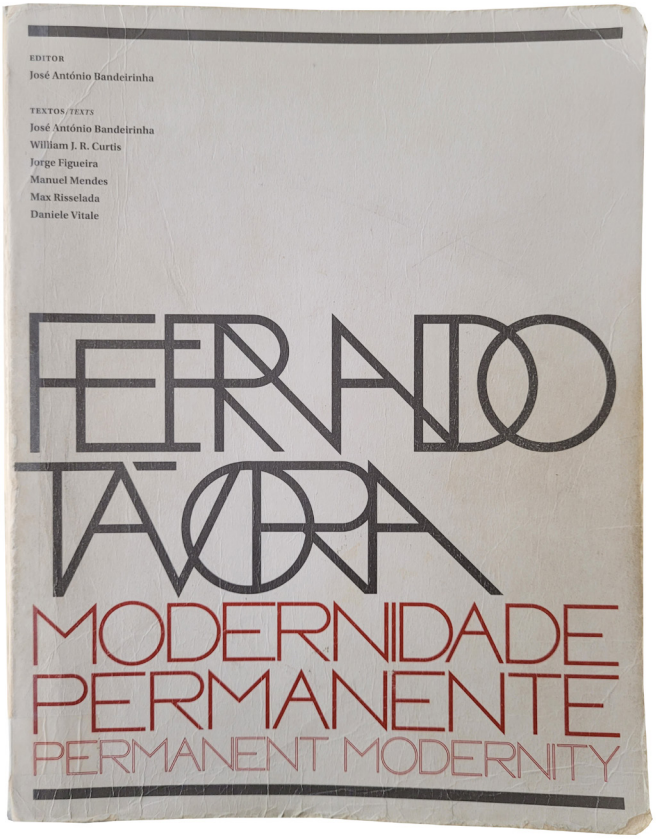


IMMAGINE 69
Copertina della pubblicazione a cura di A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012

I CIAM degli anni Cinquanta, alle prese con una "svolta umanistica" in netto contrasto con il funzionalismo prebellico, segnano delle affinità tra il posizionamento teorico di Fernando Távora e di molti altri protagonisti di quella stagione. Verranno trattati nel capitolo i rapporti e gli scambi culturali, diretti e indiretti, che l'architetto intrattiene con Le Corbusier, con Ernesto Nathan Rogers, con Josep Lluis Sert e con Kenzo Tange e la valenza con la quale reinterpreta l'evoluzione del Movimento Moderno in funzione del suo contesto. Faranno seguito gli incontri con i protagonisti del Team X e con Josep Antoni Coderch che segneranno una svolta nei valori intermedi tra produzione architettonica e doveri nei confronti della società e in ultimo, nel viaggio del 1960, con le opere dei Maestri Mies van der Rohe e Wright, che rappresenteranno la chiusura della fase internazionalista in favore di un pensiero architettonico radicato nell'impegno alla salvaguardia delle condizioni locali. Appare in questa fitta rete di incontri intellettuali, come filo conduttore, la netta volontà di smarcarsi da qualsiasi dogmatismo, riflesso di un autentico pensatore libero capace di assorbire la grande lezione della modernità e di tradurla in un linguaggio del tutto personale che tiene assieme stimoli e realtà.
La fine delle frequentazioni CIAM e il definitivo posizionamento critico nei confronti di un ideale internazionale segnano il viaggio intorno al mondo del 1960 e la scrittura del Diario, documento di grande rilevanza per i temi della stretta attualità. In primis è rilevabile la conferma dell'orientamento progettuale all'urbanistica come continuazione dell'architettura dei luoghi all'interno della città e la conseguente critica all'approccio analitico-funzionalista del modello di pianificazione americana; la concezione negativa degli specialismi in favore di una pratica di integrazione delle arti e dei mestieri; la critica alla compulsione capitalistica statunitense e al sobborgo come strumento di affermazione di una strategia di crescita incentrata sull'utilizzo dell'automobile; la rilevazione del pericolo di un modello di progresso affidato ad abilità tecnologiche in sostituzione di quelle umane e, infine, l'esortazione complessiva a conservare le qualità relazionali degli spazi pubblici della città europea. Il viaggio è la conferma di una teoria architettonica incentrata alla preservazione delle specificità e orientata all'umanizzazione degli aspetti tecnici, relativamente alla convinzione che sia necessario controllare la forma urbana attraverso il progetto, servendosi dei dati analitici esclusivamente come strumento complementare.
Il Capitolo si conclude con la lettura trasversale del saggio "*Dell'organizzazione dello spazio*" dove l'architetto viene definito un "*creatore di circostanze*" sancendo la concezione relativistica della disciplina che deve farsi portavoce e tramite di una responsabilità civile per la creazione delle condizioni ideali della vita umana. Nel saggio saranno chiariti alcuni concetti come quello di collaborazione, che sostituisce la partecipazione all'interno della proiezione pedagogica della pratica che si estende ben oltre il suo campo più prossimo, e verrà argomentata la critica alla parzializzazione dei campi disciplinari che intervengono nella trasformazione e nell'evoluzione delle città, definita da Távora insieme "armonico" che si esprime nella continuità. Per concludere è necessario prendere in prestito le parole di Giovanni Leoni, il quale suggerisce che lo studio di Fernando Távora oggi sia più che mai necessario dal momento che ci insegna che «*c'è sempre un passato da osservare e un futuro da costruire.*»[3]

3_ G. Leoni, Conferenza inaugurale della mostra "*I disegni di Fernando Távora*", Venerdi 23 settembre 2022, Aula Magna della Biblioteca Malatestiana, Cesena, appunti propri.

Quadro cronologico degli avvenimenti di carattere generale e personale riguardanti Fernando Tavora tra il 1945 e il 1963

AVVENIMENTI GENERALI

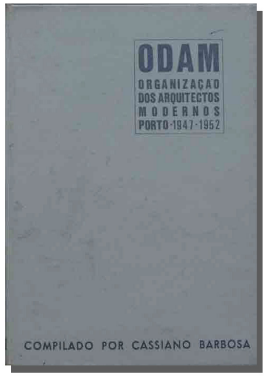
1945

- Fine della Seconda Guerra Mondiale

1947

- VI CIAM a Brightwater *La ricostruzione della città*

1948



- 1° ODAM (Organização dos Arquitectos Modernos) in Portogallo
- Bruno Zevi scrive *Saper vedere l'architettura*

1949



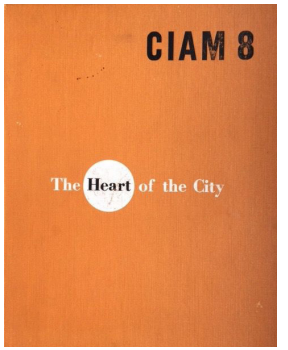
- VII CIAM a Bergamo *Arte e Architettura*

1950



- Bruno Zevi scrive *Storia dell'Architettura Moderna*

1951



- VIII CIAM a Hoddesdon *Il cuore della città*

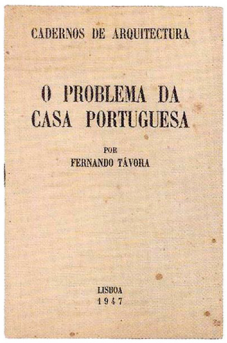
AVVENIMENTI PERSONALI

1945

- Prima pubblicazione de *O problema da Casa Portuguesa*
- Si diploma al Corso Superiore della ESBAP

1947

- Seconda pubblicazione de *O problema da Casa Portuguesa*
- Viaggio in Spagna, Francia, Svizzera e Italia. Vede le opere di Le Corbusier e di Picasso

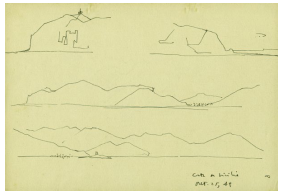


1948

- Partecipa al 1° ODAM
- Progetto di Campo Alegre
- Prende servizio come Architetto della Camara Municipal di Porto

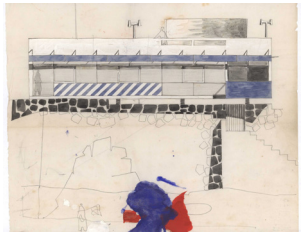
1949

- 2° viaggio in Italia dove visiterà le opere di Terragni, Persico, Figini e Pollini, Rogers, Muzio e Peresutti tra gli altri



1950

- Si laurea all'ESBAP con il progetto della *Casa sobre o Mar*
- Viaggia in Spagna

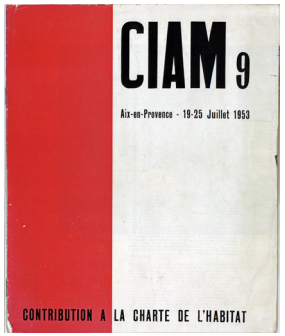


1951

- Partecipa al VIII CIAM dove incontra tra gli altri Le Corbusier, Rogers, Sert e Tange
- Diventa assitente alla ESBAP invitato da Carlos Ramos
- Partecipa e presenta un progetto al II Congresso UIA a Rabat











1952

- Scrive il saggio *Architettura e Urbanistica. La lezione delle costanti*
- Inizia il progetto Ramalde (1952-1960)
- 3° Viaggio in Italia
- Partecipa al Congresso internazionale degli artisti UNESCO a Venezia
- Partecipa alla Scuola Estiva dei CIAM a Venezia
- Inizia il progetto del Bloco da Foz (1952-1955)

1953

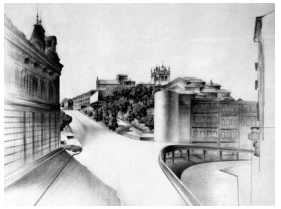
- IX CIAM a Aix en Provence *La Carta d'abitazione*
- Partecipa al IX CIAM
- Partecipa al IV Congresso UIA a Lisbona
- Inizia a scrivere per il supplemento *Cultura e Arte* del *Journal do Comercio do Porto*
- Inizia il progetto del Mercado de Santa Maria da Feira
- Scrive il saggio *Da harmonia do nosso espaço*

1954

- Partecipa al Congresso Internazionale della Federazione dell'Abitazione e di Urbanismo a Edimburgo dove presenta un progetto
- Lascia il lavoro alla Camera Municipal per aprire il suo studio
- Studio urbano per la città di Montemor-o-Velho (1954-1962)
- Scrive il saggio *Do Porto e do seu espaço*

1955

- Viene approvata con decreto nazionale la ricerca *Inquerito sobre a Arquitectura Popular Portuguesa*
- Inizia a lavorare all'*Inquerito sobre a Arquitectura Popular Portuguesa* nella zona del Minho
- Progetto Avenida da Ponte
- Alvaro Siza inizia un apprendistato nel suo studio



1956

- X CIAM a Dubrovnik *Habitat*
- Partecipa al X CIAM e mostra un progetto per una comunità agricola
- Allo stesso CIAM fa parte della commissione B assieme ad alcuni membri che formeranno il TEAM X tra cui Smithson e Van Eyck
- Inizia il progetto Quinta da Conceição (1956-1960)
- 4° viaggio in Italia centrale
- Scrive il saggio *Da harmonia do espaço contemporaneo*

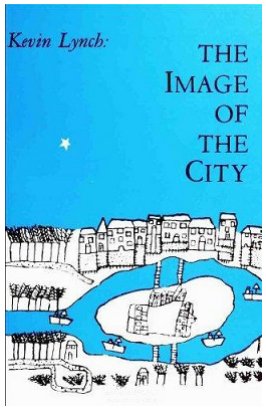
1957

- 1ª riforma della ESBAP
- Progetto della Casa de Ofir (1956-1957)
- Inizia il progetto della Escola Primaria do Cedro (1957-1961)

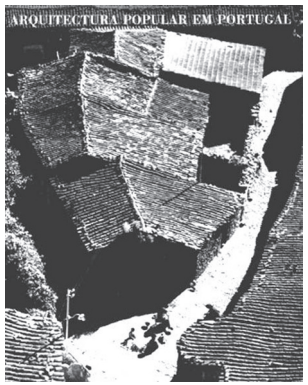
- Viene inaugurata la terza serie della rivista *Arquitectura* a Lisbona con direttore Carlos Duarte



- XI CIAM a Otterlo *TEAM X*



- Kevin Lynch scrive *L'immagine della città*
- *World Design Conference (WoDeCo)* a Tokyo



- Prima pubblicazione dell'*Inquerito sobre a Arquitectura Popular Portuguesa*



- Incontro del TEAM X a Royaumont
- Vittorio Gregotti scrive *Il territorio dell'Architettura*

1958

- Diviene consulente del Municipio di Vila Nova de Gaia

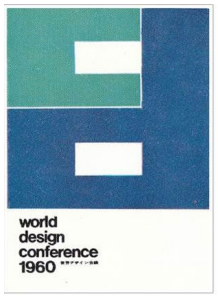
1959

- Partecipa al XI CIAM presentando il progetto del Mercado da Vila da Feira e la Casa de Ofir



1960

- Viaggia negli Stati Uniti, in Messico, in Giappone e in Grecia, visita le opere di Wright tra gli altri e scrive il *Diario de Bordo*
- Partecipa al *WoDeCo*
- Progetto del Padiglione per il tennis



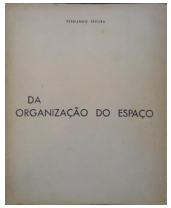
1961

- Partecipa al XXVI Congresso UNESCO a Parigi
- Progetto del Convento Gondomar



1962

- Partecipa al XVII Congresso di Architettura e Urbanistica a Parigi
- Partecipa al incontro di Royaumont senza intervenire
- Scrive *Da Organização do Espaço*
- Partecipa al concorso per diventare Professore Associato alla ESBAP



1963

- Progetto Santo Tirso
- Progetto Aveiro Centro
- Progetto padiglione Instituto Nun'Alvares (1963-1965)
- Progetto Casa de Covillhã (1963-1968)
- Pubblica il saggio *A proposito di Royaumont*

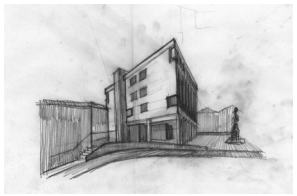




IMMAGINE 70
Alcune letture di Fernando Távora negli anni della formazione (1943-1948), fotografia tratta da M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa : da organização do espaço : da harmonia do nosso espaço : da harmonia do espaço contemporâneo : uma porta pode ser um romance*, FIAJMS Faup, 22 fascicoli, 2013, Fascicolo Passagem | Da biblioteca

Fernando Távora nacque a Porto nel 1923. Per sua stessa ammissione cresce e si educa nel culto del passato in un ambiente conservatore.[4] I Távora sono una famiglia aristocratica rurale: il padre era un giurista politicamente monarchico e la madre era di famiglia nobile. «*La formazione che ho avuto alla Scuola di Architettura fu molto coerente con la mia formazione familiare: conservatrice, a parte qualche squillo da uomo moderno che era Carlos Ramos, con le sue lezioni, ma mai una modernità intensa*».[5]

Gli anni della formazione sono contrassegnati dalla lettura. Nell'esposizione "*Percurso*" del 1993 al Centro Cultural de Belém curata dallo stesso Fernando Távora, vengono esposti alcuni dei libri che erano presenti sulla scrivania in quegli anni. Si trovano *La Carta di Atene*, *Le Courbusier ou l'archichitecture au service de l'homme* di Maximilien Gauthier e altre opere monografiche dedicate a Le Corbusier, *Arte decorativa italiana* di Giuseppe Pagano, *Space, Time and Architecture* di Sigfried Giedon, *Construção brasileira* di Philip Goodwin, *The modern house in America* di James Ford, *Verso un'architettura organica* e *Saper vedere l'architettura* di Bruno Zevi, *Architettura organica / Architettura della democrazia* di Frank Lloyd Wright, *La rebelion de las masas* di José Ortega y Gasset, e, tra le altre pubblicazioni, numerose opere complete di Fernando Pessoa. In queste letture, il giovane Távora, cerca di radicare i suoi interessi e di comprendere una modernità che sembrava estranea al suo contesto culturale. Di questi scritti uno in particolare sarà importante per la sua inquietudine di uomo moderno: *Il tramonto dell'Occidente* di Oswald Spengler. «*Perché leggere Spengler?*», ricorda egli stesso molti anni dopo, «*Perché Spengler, indipendentemente dei suoi concetti, fa una cosa meravigliosa che è la messa in relazione degli accadimenti, e mi rimase sempre come una preoccupazione sapere il perché delle cose, che relazioni esistevano affinché questo tavolo avesse questa forma. Relazioni che non sono formali ma profonde, di sensibilità storica.*»[6]

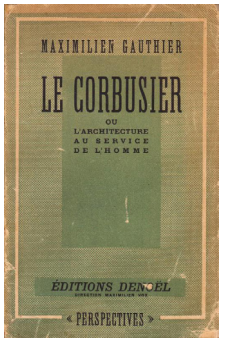
4_ Intervista di Bernardo Pinto de Almeida a Fernando Távora pubblicata in «*Boletim da Universidade do Porto*» n° 19-20, ottobre – dicembre 1993, raccolta in M. Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa : da organização do espaço : da harmonia do nosso espaço : da harmonia do espaço contemporâneo : uma porta pode ser um romance*, FIAJMS Faup, contiene 22 fascicoli, 2013, ISBN 978-989-97966-1-4, Prologo, Fascicolo Palavra.

5_ Intervista a Fernando Távora di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*» (mai pubblicata), raccolta in M. Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit. Fascicolo [C] encontro | Para a Edificios, entrevista por Manuel Mendes.

6_ Ibidem.

Le relazioni saranno fondamentali. È utile accennare, quantomeno per contestualizzare, che mentre in Europa si stavano dissolvendo i regimi dittatoriali con la fine della Seconda Guerra Mondiale, il Portogallo, nonostante non abbia vissuto la tragedia della guerra in prima fila, viveva una condizione di isolamento dalla modernità e di ostentazione di una retorica di regime che si rivelava anche nella produzione architettonica e urbanistica. «*[…] Tutto era un po' vuoto, assente, formale. Ho cercato di radicare i miei interessi e comprendere perché, fare un'architettura moderna, perché mettere in relazione l'Architettura e l'Urbanistica, perché mettere in relazione l'Architettura con la Società, tutti questi temi moderni che non si trattavano.*»[7] Il giovane Távora era attratto dalla modernità perché intravedeva la possibilità di relazioni con il mondo, una universalità di conoscenza che contraddistinguerà il suo operato come uomo, come docente e come architetto. A soli 22 anni, dopo essersi diplomato al Corso Superiore della ESBAP (*Escola Superior de Belas Artes do Porto*), scrisse il saggio "*O problema da Casa Portuguesa*", rivendicando la necessità di studiare il nuovo linguaggio proveniente dall'estero e che questo non avrebbe il alcun modo messo in discussione l'integrità e l'identità dell'architettura portoghese, ma anzi l'avrebbe arricchita. Sosteneva infatti: «*l'individualità non scompare come il fumo, e se noi la possediamo non la perderemo studiando architettura straniera*».[8] Gli anni della formazione saranno pertanto segnati, oltre che dalla lettura, da una sete di conoscenza e di apertura che verrà soddisfatta dai viaggi. Nel 1947 intraprese un primo viaggio in Europa, seguito da altri negli anni successivi,[9] che lo porterà a conoscere le città d'arte italiane, Picasso a Barcellona, l'architettura fascista, ma soprattutto Le Corbusier, che sarà un riferimento per tutta la sua vita. In una lettera, indirizzata a casa, del 30 settembre 1947 parla di Le Corbusier come «*[…] un uomo, la quale opera orienterà i lavori degli architetti europei per i prossimi cento anni*».[10] Il viaggio divenne quindi una esigenza di conoscenza del Moderno[11] ma anche della grande storia, nel dettaglio delle "Costanti sovrastoriche"[12] ovvero quelle condizioni che consentono il successo dell'Architettura e dell'Urbanistica in ogni momento e che verranno teorizzate pochi anni dopo nel saggio del 1952 che presta il titolo a questa Tesi. Le Corbusier, Picasso e Pessoa furono riferimenti che mantenne per tutta la vita. Ortiz Orueta[13] ci ricorda come





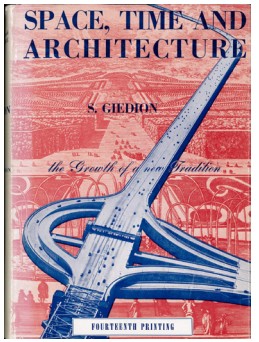


IMMAGINE 71 (a sinistra)
Copertina di *Saper vedere l'architettura* di Bruno Zevi, prima edizione del 1948

IMMAGINE 72 (in basso a sinistra)
Copertina di *Le Courbusier ou l'archichitecture au service de l'homme* di Maximilien Gauthier, prima edizione del 1944

IMMAGINE 73 (in basso a destra)
Copertina di *Space, Time and Architecture* di Sigfried Giedon, prima edizione del 1941

7_Ibidem.

8_ F. Távora, *Il problema della casa portoghese*, Saggio pubblicato nel settimanale «*ALEQ*» il 10 novembre 1945. Lo stesso articolo, rielaborato e ampliato, inaugura la collana dei *Cadernos de Arquitectura*, Porto, 1947, consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 290-291.

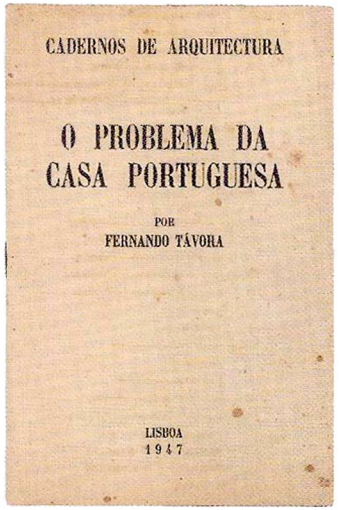
9_ I viaggi in Italia sono raccontati in G. Liverani, *Contesto e progetto, Influenze italiane sull'architettura di Fernando Távora*, Dottorato di ricerca in architettura, Università di Bologna, relatore: Prof. Antonio Esposito, 2017.

10_ F. Távora, *Viagem pela Europa, 1947*, raccolto in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit., Fascicolo [H] esteio 2.

11_ «*il mio modernismo si radica sempre più fortemente*» cit. F. Távora in Ibidem.

12_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Tàvora* in A. Esposito, G. Leoni, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano 2005, Op. Cit., p. 40.

13_ J. A. Ortiz Orueta, *Influencia de Pessoa en el discurso de Fernando Távora*, «*Cuadernos de Proyectos Arquitectónicos*», n. 6, pp. 50-61, 2016.



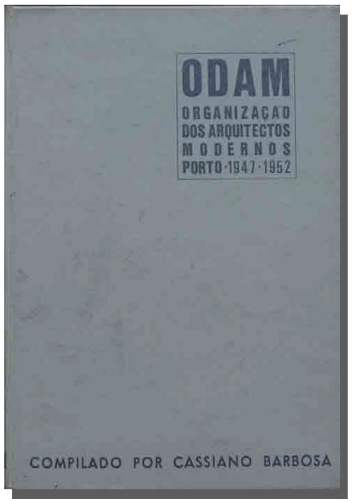


IMMAGINE 74 (a sinistra)
Copertina del saggio *O Problema da Casa Portuguesa* di Fernando Távora, 1947.

IMMAGINE 75 (a destra)
Copertina della raccolta dei testi del gruppo ODAM

queste influenze contribuirono ad alimentare in Fernando Távora una visione duale e allo stesso tempo dualistica dei problemi dell'Architettura e dell'Urbanistica, alimentati da un lato da una condizione di compresenza tra globale e locale, tra internazionale e portoghese, e arricchiti di potenzialità espressiva proprio dalla presenza di questi opposti, o dei contrasti come definiti da Álvaro Siza,[14] senza che questo comporti un atteggiamento incoerente.
La necessità di trovare un compromesso di natura linguistica nei contrasti, che possa rappresentare la condizione del movimento architettonico locale portoghese dell'immediato dopoguerra, emerse con grande forza a seguito della scrittura del saggio "*O problema da casa portuguesa*" del 1945. Lo scritto preannunciava una serie di tematiche che allora furono senza dubbio rivoluzionarie e ancora oggi costituiscono una straordinaria eredità per il presente:

- La condanna allo storicismo, dell'«*architettura degli archeologi*» che non è «*un'architettura di architetti*», a favore di un utilizzo consapevole della storia che sarebbe dovuta diventare uno strumento del progetto, alla pari dello spazio, del tempo, dei materiali e delle tecniche costruttive: «*la storia vale nella misura in cui diventa utile e non una ossessione.*»[15]
- L'utilizzo dello stile non come linguaggio imposto, autoreferenziale, ma come espressione dell'autenticità di una comunità: «*Uno stile nasce dal Popolo e dalla Terra con la spontaneità e la vitalità di un fiore.*»[16]
- L'utilizzo della forma come conseguenza delle circostanze e del contesto, come «*il risultato delle condizioni imposte al materiale a seconda delle funzioni che esso deve svolgere*» e soprattutto «*il prodotto dello spirito di colui che lavora il materiale stesso.*»[17]
- L'architettura come sforzo collettivo, come immagine di un popolo, come compito condiviso tra architetto e società e come pratica "artigianale".
- L'esigenza di compiere uno studio dei caratteri dell'architettura popolare affinché si possano trarre le basi per l'applicazione della Modernità in termini di linguaggio e tecniche costruttive.
- Il ricorso alla contemporaneità attraverso la simultanea manifestazione di progresso e tradizione.

Questa breve analisi del testo è utile per capire l'importanza del messaggio tavoriano. L'attualizzazione di tali indicazioni, rivolte allora contro un regime autoritario che non consentiva libertà espressiva e non permetteva la contaminazione con l'esterno dell'identità nazionalista, è oggi utile per inquadrare il problema della possibile perdita di una visione simultaneamente locale e universale del progettista. Se i destinatari dell'appello di Fernando Távora erano architetti che avrebbero dovuto liberarsi dal peso del passato per guardare al futuro, attualizzare questa lezione significa guardare al passato come uno strumento per la creazione del futuro stesso.

14_ Á. Siza, *Fernando Távora o estímulo dos contrastes*, in F. Távora, *Diário de "bordo"*, a cura di A. Siza, R. Marnoto, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012.

15_ F. Távora, *Il problema della casa portoghese*, Op. Cit.

16_ Ibidem.

17_ Ibidem.

L'anticonformismo dimostrato da Fernando Távora non lascerà indifferente una porzione della comunità culturale portoghese indirizzata verso la Modernità che coglierà l'appello ad impegnarsi per il "risorgimento"[18] del movimento architettonico locale e della propria società civile. Nuno Teotónio Pereira, che inviterà Fernando Távora a ripubblicare l'articolo in una versione ampliata nel 1947, racconta: «*Questo testo che lessi nel giornale esprimeva con grande eloquenza, quello che noi giovani architetti sentivamo, proponendo un'alternativa all'architettura imposta dall'Estado Novo, spiegando come affrontare il problema da parte degli architetti portoghesi che dovevano essere concordi con il loro tempo e con il luogo che abitavano. Mi piacque molto l'articolo e cercai di conoscere chi era l'autore. Gli scrissi e ci incontrammo. Avevamo le stesse idee rispetto al dibattito architettonico portoghese dell'epoca.*»[19] Secondo le parole di Alvaro Siza, quest'incontro fu l'apertura di un nuovo cammino per l'architettura portoghese[20] che, escludendo lo stile nazionale "folkrico" imposto dal regime, trovò una mediazione tra la "*Costruzione Tradizionale*" e l'"*Intrnational Style*": la "*Terza Via*", «*un'evoluzione verso l'architettura moderna con capacità di identificarsi con la tradizione. […] Un'architettura realista*».[21]

L'accorato appello eseguito da Fernando Távora a compiere uno studio dell'architettura anonima in Portogallo venne raccolto da Francisco Keil do Amaral, allora Presidente del Sindacato degli Architetti in seguito al primo Congresso Nazionale, che per mezzo dell'articolo "*Uma Iniciativa Necessária*"[22] (Una Iniziativa Necessaria) dava continuità alla richiesta che accompagnava un processo di rinnovamento culturale di una intera generazione. L'*Inquerito sobre l'Arquitectura Popular em Portugal* (Inchiesta sull'Architettura Popolare in Portogallo) proposto all'Istituto dell'Alta Cultura nel 1949, venne finanziato solo nel 1955 dal Ministero delle Opere Pubbliche e verrà realizzato tra il 1955 e il 1957 con il finanziamento del Governo che, come ricorda Antonio Esposito, «*vi aveva erroneamente scorto una chance di conferma della propria ideologia estetica celebrativa.*»[23] La ricerca, che verrà pubblicata in una prima edizione nel 1961 e in una seconda nel 1980, rivendicava l'importanza dello studio dell'architettura anonima per lo sviluppo di un'architettura moderna intrinsecamente portoghese, dimostrando inoltre che non esisteva una unica architettura nazionale, riconducibile ad uno stile come previsto dai funzionari del regime, ma una pluralità di linguaggi e di tecniche costruttive rintracciabili invece nell'esperienza collettiva dell'organizzazione dello spazio.

«*Arrivai alle conclusioni che già immaginavo, ovvero che esisteva in Portogallo una grande varietà e una grande unità, caratteristiche molto interessanti in un paese*.»[24]

18_ J. A. Ortiz Orueta, *Influencia de Pessoa en el discurso de Fernando Távora*, Op. Cit.

19_ N. Teutonio Pereira in A. Silva, *Fernando Távora*, Documentario, RTP Arquivos, 2001, https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fernando-tavora-2/

20_ Rivista *O tripeiro*, 7ª série, Anno XXIV, Número 10, Porto, ottobre 2005, p. 261.

21_ F. Távora, *Conversaciones en Oporto*, «*Revista Arquitectura*», n.° 261, Luglio/Agosto 1986. p.23.

22_ F. Keil do Amaral, *Uma Iniciativa Necessária*, in «*Arquitectura*», 2° Serie, n. 14, Lisbona, Aprile 1947

23_ A. Esposito, *Fernando Távora nella cultura architettonica portoghese del dopoguerra*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 14-33.

24_ A. Silva, *Fernando Távora*, Documentario, RTP Arquivos, 2001 https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fernando-tavora-2/

IMMAGINE 76 (nella spagina a fianco)
Spazi pubblici analizzati nella zona del Minho, in F. Távora, R. Pimentel, A. Menéres, Zona 1, *Arquitectura Popular em Portugal*, Associação dos Arquitectos Portugueses. 1980, p. 34-35.



Daí o contraste da parte velha, ainda ordenada em superfície pelo traçado primitivo, com as suas ruas e praças perfeitamente dimensionadas para outros tempos, que não os de hoje, mas cuja construção cresce para o alto, amontoando estruturas de todas as formas e feitios, o que lhe dá frequentemente o recorte tumultuoso do seu perfil.

Para a parte nova, que recebeu o impulso dos últimos cem anos, o alinhamento incaracterístico ao longo dos braços rodoviários, figurando no espaço a dominante essencialmente circulatória das nossas vilas ou cidades.

Algumas, dentre outras, mantêm, pela repetição dos quadros de vida, senão estacionários, pelo menos de lento progresso, a antiga feição primitiva.

De forte sabor pitoresco, quando observados pelos olhos do turista, não são mais do que a permanência de sobreposições por vezes desconcertantes de formas, na massa urbana, não liberta da poesia das coisas frustes e abandonadas, ainda que plenas de ensinamentos potenciais.

42

Guimarães. *Rua de Santa Maria*



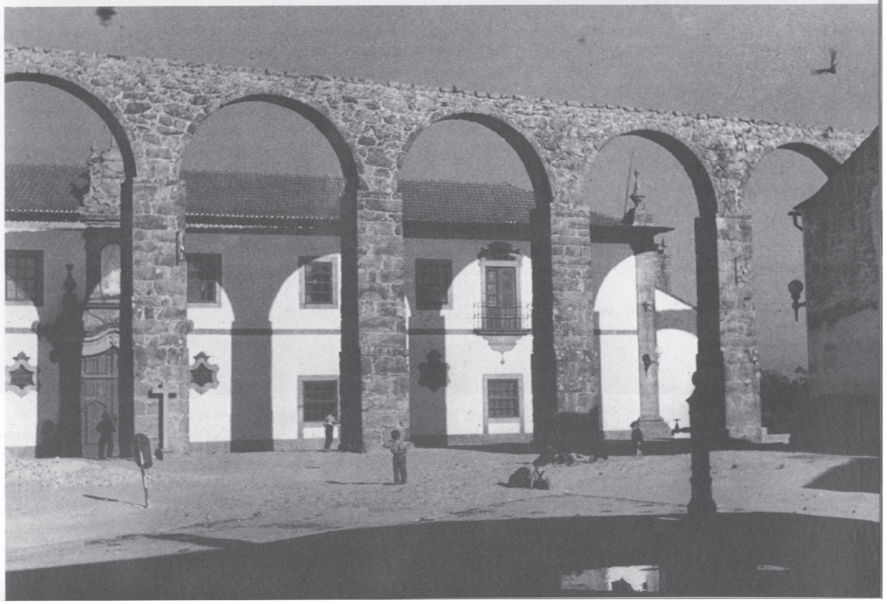
Mondim de Basto. *Largo.*



Vila do Conde. *Aqueduto*

43

Guimarães. *Largo*



Senza entrare nel dettaglio della ricerca, che è stata studiata e analizzata ampiamente negli ultimi anni, è utile capire come questa venne organizzata e quale fu il ruolo di Fernando Távora nell'orientare la direzione culturale dell'inchiesta. Il rilevamento fu realizzato da 18 architetti divisi in 6 squadre che si sarebbero occupate di altrettante zone del territorio nazionale. Ogni zona era capitanata da un architetto responsabile del gruppo: Fernando Távora per l'area Nordovest-Minho; Octavio Lixa Filgueiras per l'area Nordest; Francisco Keil do Amaral per l'area Centro; Nuno Teotónio Pereira per l'area di Lisbona; Frederico George per l'area dell'Alentejo e Pires Martins per l'area dell'Algarve.
Come illustrato da Luisa Clementino il lavoro del Gruppo Minho, guidato da Távora, orientò la propria ricerca, fin da subito, alla comprensione dello spazio urbano e rurale attraverso uno studio che mise in relazione i fattori geografici, topografici e sociali con l'organizzazione degli spazi dedicati alla vita dell'uomo.[25] Rispetto ad altri gruppi il Gruppo Minho finalizzò l'attività di catalogazione, orientando le proprie scelte, alla comprensione del territorio e alle sue dinamiche evolutive, rapportando gli edifici, e le loro caratteristiche morfologiche e compositive, ai fattori geologici, idrografici, climatici o antropologici del luogo in cui erano localizzati. Questa scelta, letta anche alla luce dell'operato progettuale e teorico di Fernando Távora di quegli anni, è ricca di possibili interpretazioni. Il 1955 è l'anno del progetto per *Avenida da Ponte* (che verrà accuratamente analizzato nel Capitolo 3) e più in generale quegli anni rappresentarono per Fernando Távora il momento di formazione sulle questioni più esclusivamente urbanistiche, alla scala della città o del territorio. L'interesse per i "*fenomeni basilari dell'architettura*"[26] è quindi vincolata al contesto, sia esso urbano o rurale, e l'attenzione per la specificità degli ambienti nei quali si inserisce il manufatto divenne una costante che segnerà l'operato dell'architetto per tutta la sua vita.
Vi è poi la questione della Modernità e della Terza Via: «*Nell'Inquérito io ho potuto verificare che il mio panorama di architettura moderna era compatibile con quel mondo. Perché l'ideale internazionale era in crisi*».[27] In questa esperienza fu possibile pertanto confermare la presenza di alcuni valori universali nelle architetture anonime popolari che se attualizzati sarebbero divenuti utili alla risoluzione di problemi attuali, in termini di linguaggio, di tecniche costruttive, di rapporto con il luogo e con la geografia. Contrariamente al pensiero unico del Regime, emerse una pluralità espressiva e una sapienza radicata nella tradizione che grazie alla reinterpretazione di uomini contemporanei avrebbe potuto formare il vocabolario per nuove architetture «*come sequenze di processi di costruzioni che hanno a che fare con condizioni definite*» che avrebbe evidenziato «*l'importanza delle relazioni tra gli uomini e i suoi mezzi sociali, economici e geografic*i».[28]

25_ L. Lopes Ribeiro Ramos Clementino, *Fernando Távora, De O Problema da Casa Portuguesa ao Da Organização do Espaço*, Tesi di Mestrado Integrado em Arquitectura, FCTUC, Relatore: Jorge Figueira, 2013.

26_ Associação dos Arquitetos Portugueses, *Arquitectura Popular em Portuga*l. volume 1, 1980.

27_ Intervista di João Leal a Fernando Távora nell'ambito delle ricerche che portarono alla pubblicazione *Etnografias Portuguesas (1870-1970). Cultura Popular e Identidade Nacional*, Publicaçõe Dom Quixote, 2000, raccolta in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit. Prologo, Fascicolo [O] encontro.

28_ Introduzione alla seconda pubblicazione dell'I*nquérito* in Associação dos Arquitetos Portugueses, *Arquitectura Popular em Portugal*, Associação Arquitectos Portugueses, 1980.

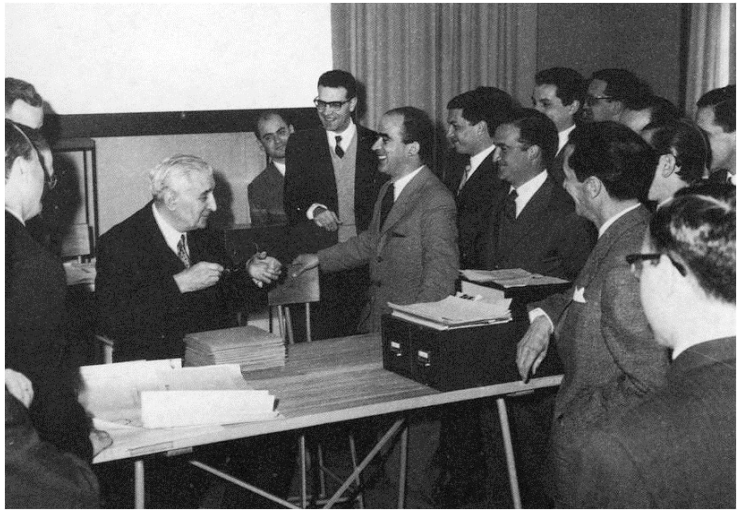


IMMAGINE 77
Presentazione dell'Inquérito al Presidente del Consiglio dei Ministri António Oliveira Salazar, con la presenza di Fernando Távora, Octávio Lixa Filgueiras, Arnaldo Araújo, Rui Pimentel, Carvalho Dias e Carlos Ramos.
© Sociedade Nacional de Belas-Artes, Lisboa, 1958.

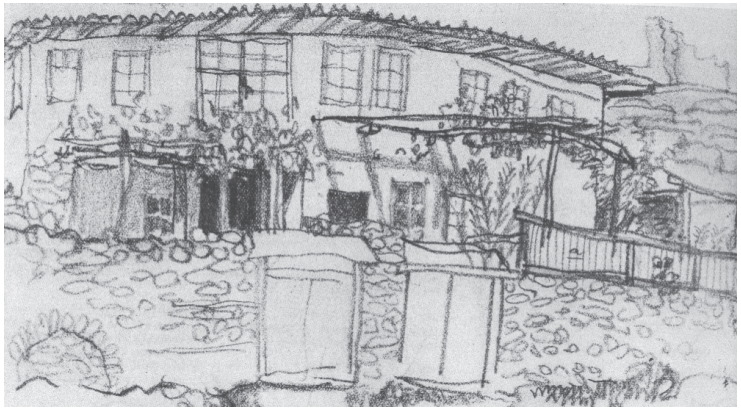


IMMAGINE 78
Schizzo di Le Corbusier di una casa a Kazanik, Viaggio in oriente, 1911.

A testimonianza di questa nuova consapevolezza è utile riportare un episodio raccontato dallo stesso Távora. Durante la riunione preparatoria di presentazione dell'*Inquérito* al Ministro dei Lavori Pubblici, in vista della presentazione ufficiale a Salazar del giorno successivo, il Ministro osservò una serie di diapositive rappresentanti immagini di costruzioni del sud del paese, esclamando: «*Che bello questo! Sembra addirittura Architettura Moderna!*». Fernando Távora, già sostenitore della possibilità di trarre un'importante lezione per il futuro dall'analisi delle costanti del passato rispose: «*Signor Ministro, l'Inquerito conferma esattamente l'esistenza dell'Architettura Moderna!*».[29] Il giorno successivo durante la presentazione ufficiale all'intera Presidenza del Consiglio, Salazar, passando in rassegna le immagini, magnificò il granito, come materiale "nazionale" e espresse parole di disprezzo per il cemento come prodotto di una modernità degenerata. Ancora Távora difese le sue idee: «*Signor Presidente del Consiglio, il cemento armato può essere usato, non c'è nessun problema, ma è conveniente usarlo bene. Oggi è un materiale come la pietra*».[30] Gli episodi confermano la volontà del "salazarismo" di utilizzare l'*Inquérito* come strumento di propaganda e al contempo la visione progressista di un gruppo di architetti che intravedevano la possibilità di forgiare una nuova «*sensibilità della modernità verso la tradizione*» che «*è oggi una specificità dell'architettura portoghese*».[31]
Anni dopo è Nuno Teotónio Pereira ad esprimere con parole esemplari il contributo di quell'esperienza ad evidenziare la necessità di adottare una Terza Via: «*Si trattò soprattutto di un'immersione nella realtà, un gesto di avvicinamento alla verità della condizione del popolo. Rivelò in maniera esemplare episodi di integrazione nell'ambiente, di utilizzazione espressiva dei materiali, evidenziò l'importanza dei fattori psicologici, di tutti gli aspetti della scena urbana, ancora vivi nei piccoli centri abitati, dalle pavimentazioni colorate agli angoli nascosti, alle piccole strutture , che ignorati dal gusto razionalista, offrirono prove concrete della possibilità di una umanizzazione dell'architettura utile sul piano didattico.*»[32]

L'inchiesta si inserisce all'interno di un programma di studi diffuso in tutta Europa, iniziato prima della Guerra che durerà fino agli anni Sessanta, finalizzato alla comprensione e alla valorizzazione del patrimonio architettonico in senso lato, allargato alla costruzione popolare e anonima come «*testimonianza insostituibile e carica di simbolismo*»[33] da preservare e da studiare per la costruzione del futuro. Fu Le Corbusier nei suoi viaggi degli anni Venti a parlare per primo di architettura anonima come lezione del Moderno: «*Ho visto una casa operaia di lamiera ondulata (completamente), però collocata in maniera sapiente, dove un cespuglio di rose adornava la porta d'ingresso. Era un poema dei tempi moderni. Cerco*

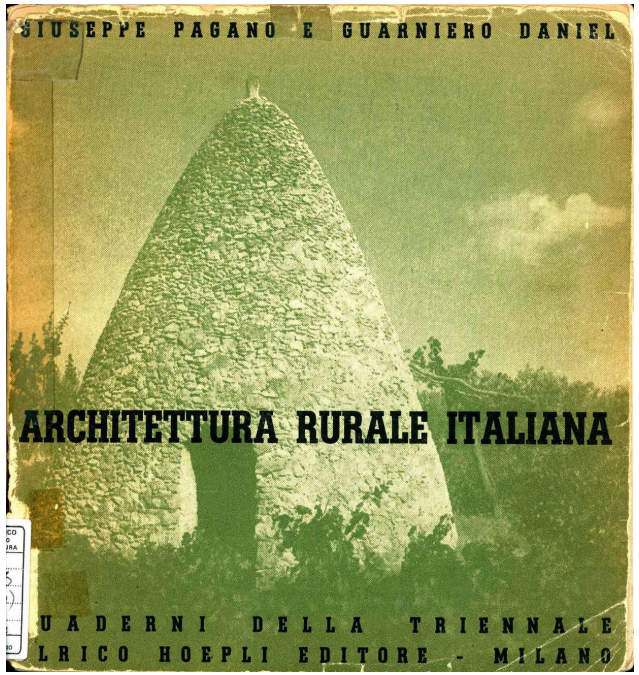
29_ L'episodio è raccontato in F. Távora, *Fernando Távora sobre o Inquérito à Arquitectura Popular em Portugal. Entrevista por João Leal.* In M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit., p. [O]1-20.

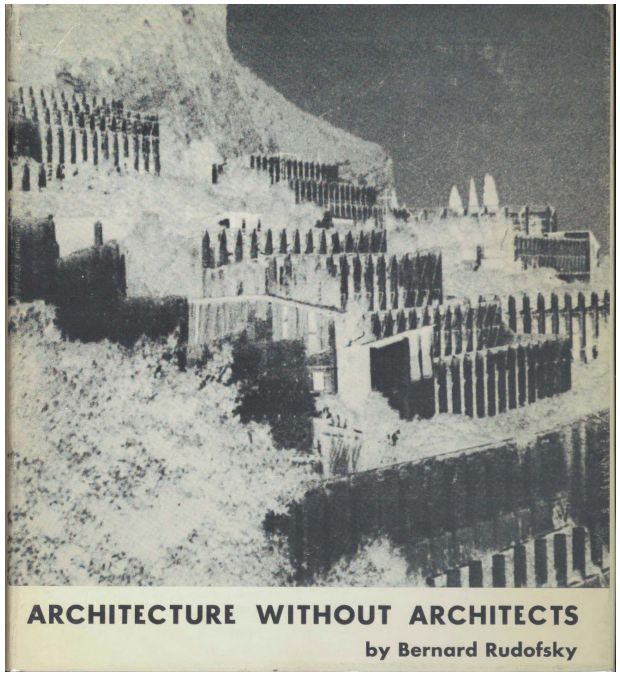
30_ Ibidem.

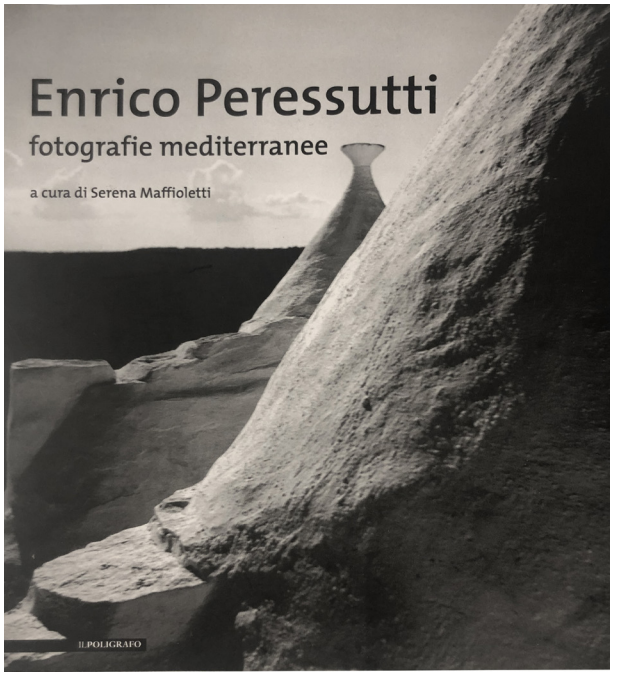
31_ M.L. Prista, *A memória de um Inquérito na cultura arquitetónica portuguesa*, in *Colóquio Internacional Arquitetura Popular*, Município de Arcos de Valdevez, 2016, pp. 273-288.

32_ N. Teotónio Pereira, *L'indagine sull'architettura popolare*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 362-363.

33_ Ibidem.





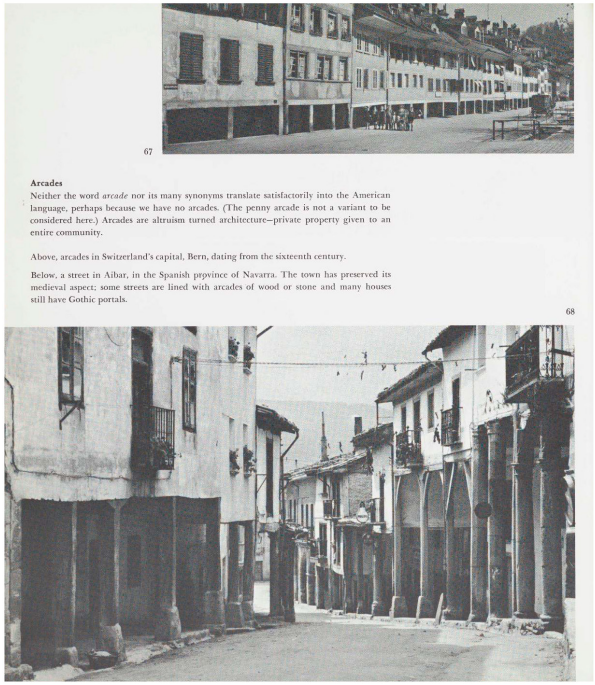




67 - SOLUZIONI DEL FIENILE E DELLA STALLA A STRUTTURA ARCHITRAVATA NELLA LOMBARDIA, NELL'EMILIA (PARMA) E NELLA PIANURA PADANA (MESTRE)

organismi simili (tavole XII, XIV, XVI, XVII, XVIII) per perfezionare le condizioni necessarie alla abitazione. Sta però il fatto che questa concezione di simmetria assoluta rappresenta, dal punto di vista estetico, una sintesi plastica ideale e monumentale di per se stessa. Non è quindi da stupirsi se nell'opera architettonica di molte civiltà, anche in epoche mature, sia stato ripreso questo schema per tutti gli edifici rappresentativi che ne potevano tollerare il semplicismo planimetrico. Basta ricordare la piramide egizia, il Pantheon e le chiese del rinascimento a pianta circolare o a croce greca. Una seconda caratteristica nella este-

74 tica della casa rurale è l'assenza di ogni preoccupazione dogmatica che non coincida con



67

Arcades

Neither the word *arcade* nor its many synonyms translate satisfactorily into the American language, perhaps because we have no arcades. (The penny arcade is not a variant to be considered here.) Arcades are altruism turned architecture—private property given to an entire community.

Above, arcades in Switzerland's capital, Bern, dating from the sixteenth century.

Below, a street in Aibar, in the Spanish province of Navarra. The town has preserved its medieval aspect; some streets are lined with arcades of wood or stone and many houses still have Gothic portals.

68



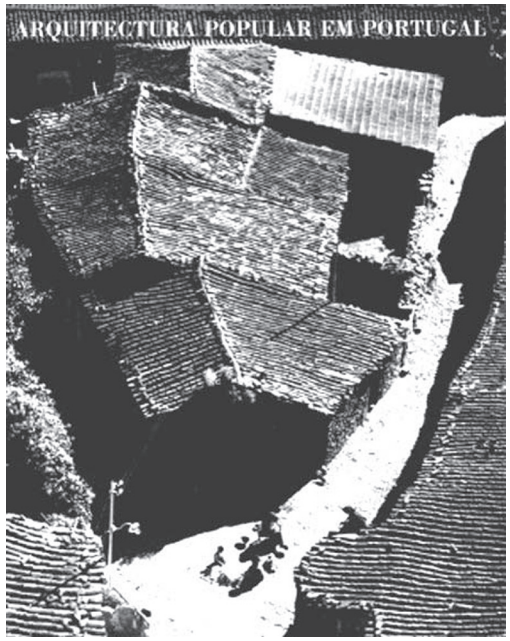
















IMMAGINE 79 (nella pagina a fianco in alto a sinistra)
Copertina della pubblicazione G. Pagano, G. Daniel, *Architettura rurale italiana*, Quaderni della Triennale, Ulrico Hoepli Editore, 1936.

IMMAGINE 80 (nella pagina a fianco in basso a sinistra)
Estratto di una delle tavole di analisi, nello specifico quella che riguarda le soluzioni del fienile e della stalla a struttura architravata nella Lombardia, nell'Emilia (Parma) e nella Pianura Padana (Mestre) della pubblicazione G. Pagano, G. Daniel, *Architettura rurale italiana*, Quaderni della Triennale, Ulrico Hoepli Editore, 1936.

IMMAGINE 81 (nella pagina a fianco in alto al centro)
Copertina della pubblicazione B. Rudofsky, *Architecture without architects, an introduction to nonpedigreed architecture*, The Museum of Modern Art: Distributed by Doubleday, Garden City, N.Y., 1964

IMMAGINE 82 (nella pagina a fianco in basso al centro)
I portici in B. Rudofsky, *Architecture without architects, an introduction to nonpedigreed architecture*, The Museum of Modern Art: Distributed by Doubleday, Garden City, N.Y., 1964.

IMMAGINE 83 (nella pagina a fianco in alto a destra)
Copertina della raccolta del percorso fotografico nelle Murge degli anni '50 di Enrico Peresutti pubblicata in S. Maffioletti (a cura di), *Enrico Peressutti. Fotografie mediterranee*, il Poligrafo, 2010.

IMMAGINE 84 (nella pagina a fianco in basso a destra)
Fotografia di Enrico Peresutti (anni '50).
Fonte: https://www.domusweb.it/it/portfolio/2014/09/02/fotografie_mediterranee.html

IMMAGINE 85 (in alto a sinistra)
Copertina della prima edizione della pubblicazione *Arquitectura Popular em Portugal*, 1961.

IMMAGINE 86 (in basso a sinistra)
Copertina della seconda edizione della pubblicazione *Arquitectura Popular em Portuga*l, Associação Arquitectos Portugueses, 1980.

IMMAGINE 87 (in alto)
I caratteri dell'architettura popolare portoghese della zona del fiume Minho: alcune fotografie scattate dal gruppo di architetti guidati da Fernando Távora e pubblicate in F. Távora, R. Pimentel, A. Menéres, Zona 1, *Arquitectura Popular em Portugal*, Associação dos Arquitectos Portugueses. 1980, p. 1-111.

con grande desiderio queste cose che sono le "case degli uomini" e non le "case degli architetti". La questione è seria. Si può dire che una casa degli uomini è amore».[34] Daniele Vitale parla dello studio dell'anonimato come un tema che attraversò il dibattito europeo.[35] Giuseppe Pagano nel 1936 alla VI Triennale di Architettura di Milano allestì una esposizione sull'*Architettura Rurale Italiana* con lo scopo di dimostrarne il valore estetico e funzionale. L'introduzione del catalogo sarà perentoria nel chiarire gli intenti del lavoro di ricerca: «*Il rispetto artistico del nostro imponente e poco conosciuto patrimonio di architettura rurale sana ed onesta, ci preserverà forse dalle ricadute accademiche, cI immunizzerà contro la retorica ampollosa e soprattutto ci darà l'orgoglio di conoscere la vera tradizione autoctona dell'architettura italiana: chiara, logica, lineare, moralmente ed anche formalmente vicinissima al gusto contemporaneo.*»[36] Enrico Peressutti negli anni Cinquanta mostrò attraverso un racconto fotografico delle Murge gli aspetti qualitativi di un'architettura spontanea e di una organizzazione dello spazio pubblico dettata da contingenze fisiche, climatiche e orografiche del paesaggio. Le Corbusier commenterà il lavoro dell'architetto italiano in questo modo: «*[…] le vostre magnifiche fotografie sono del più grande interesse, sono architettura, sono arte. La pagina che si gira oggi permette esattamente di prendere contatto con il passato più essenziale – persino preistorico, cioè con l'essere umano per eccellenza. Tutto ciò è molto incoraggiante. Di più, ciò che colpisce è che la mano dell'uomo appare in tutto ciò, nei profili, sulle superfici d'intonaco. Scala umana, paesaggi, natura ed esaltazione dei materiali fondamentali*».[37] Indagare il carattere di permanenza dell'operato anonimo diventò nell'immediato dopoguerra una esigenza per una intera generazione di architetti italiani. La IX Triennale di Milano del 1951 accolse una *Mostra sull'Architettura Spontanea* curata da Giuseppe Samonà, Giancarlo De Carlo e Ezio Cerrutti, mentre le pagine di *Casabella* ospiteranno, nella direzione Rogers, i temi della Continuità nella tradizione, delle relazioni tra città e natura e del rapporto tra storia, modernità, luoghi e società. Ultimo in ordine di tempo è lo studio di Bernard Rudofsky sull'*Architettura senza Architetti* che presentava un ampio numero di esempi di architettura popolare identificandone gli schemi di organizzazione spaziale e opponendo l'architettura d'autore al valore paradigmatico delle soluzioni spontanee.[38] La ricerca, esposta al MOMA di New York nel 1964, fece emergere ancora una volta una nuova concezione di patrimonio comune, portatore di conoscenza e timone per l'approssimazione al vocabolario linguistico presente e futuro.

Queste esperienze di studio, analisi e messa in valore dell'architettura spontanea ci restituiscono importanti indicazioni a vari livelli di ragionamento. È utile pensare che l'esigenza di guardare a quel tipo di architettura non sia terminata. Oggi, forse ancora più di allora,

34_ Le Corbusier, *Precisiones*, 1929, p. 25

35_ D. Vitale, *Fernando Távora correspondências e ficções*, in J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012, pp. 98-115.

36_ G. Pagano, G. Daniel, *Architettura rurale italiana*, Quaderni della Triennale, Ulrico Hoepli Editore, 1936.

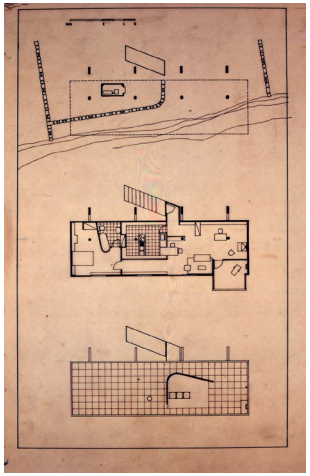
37_ https://www.domusweb.it/it/portfolio/2014/09/02/fotografie_mediterranee.html

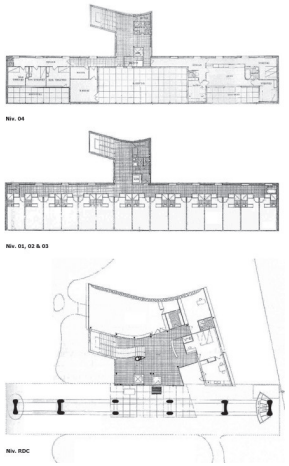
38_ B. Rudofsky, *Architecture without architects, an introduction to nonpedigreed architecture*, The Museum of Modern Art: Distributed by Doubleday, Garden City, N.Y., 1964.

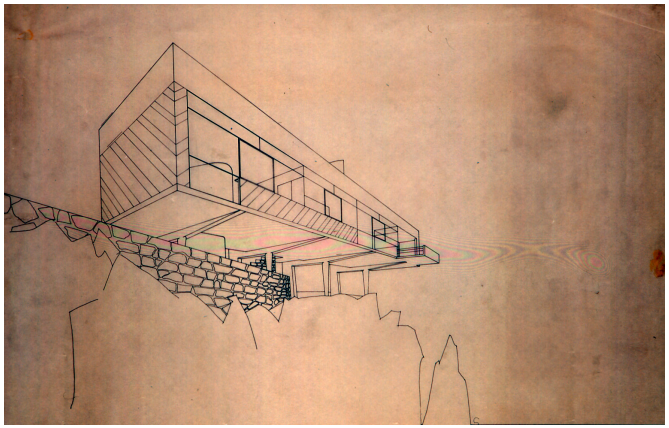


IMMAGINE 88
Veduta della S*ezione Architettura Spontanea*, allestimento degli architetti Ezio Cerutti, Carlo De Carlo, Giuseppe Samonà alla IX Triennale di Milano del 1951.

IMMAGINE 89, 90, 91, 92 (nella pagina a fianco)
Confronto tra il progetto del Padiglione svizzero (1930-1933) ad opera di Le Corbusier e il progetto della *Casa sobre o mar* (1950-1951) di Fernando Távora © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.









il progettista architettonico si trova ad agire in contesti specifici malgrado un immaginario visivo globalizzato. Come contrappunto ai riferimenti che tendono alla perdita di valori locali è probabilmente utile recuperare gli aspetti identitari attraverso campagne di educazione alla qualità dello spazio anonimo per attuatori e destinatari dell'architettura. Conoscere a pieno i caratteri della tradizione "regionale" ancora oggi non significherebbe provincialismo, e non rappresenterebbe la chiusura dei confini nazionali, ma al contrario doterebbe l'architettura di vocabolari e strumenti utili alla comprensione e alla produzione di opere radicate nel rispetto di tradizioni non ignorabili in favore del mero progresso tecnologico. Oggi studiare Fernando Távora sembra quindi importante perché, per sua stessa ammissione, «*i suoi grandi maestri furono i praticanti dell'architettura popolare portoghese, da un lato, e dall'altro l'amato Le Corbusier […] non nel suo internazionalismo, ma come creatore sorprendente e fortissimamente sostenuto da una tradizione, capace di manovrare le grandi idee dell'architettura*».[39] La conoscenza dell'operato di Le Corbusier fu decisiva per la formazione di Fernando Távora e per il suo contatto con la Modernità. Nel 1950 l'architetto portoghese presentò il progetto della *Casa sobre o Mar* (Casa sul mare) per il CODA, *Concurso para Obtenção do Diploma de Arquitecto* (Concorso per l'Ottenimento del Diploma di Architetto) alla Scuola di Belle Arti di Porto. Il progetto, una delle prime approssimazioni al Moderno di Távora, è di chiara ispirazione al suo maestro, con una pianta libera, un volume sospeso su pilastri, la collocazione di finestre continue sul fronte orientato sul mare e la presenza di una copertura adibita a solarium. Il progetto, che manifesta la ricerca di una coerenza formale orientata verso un nuovo linguaggio, è paragonabile in molti aspetti ad un'opera di Le Corbusier, il Padiglione svizzero a Parigi (1930-1933). Entrambi i progetti propongono elementi comuni in pianta e in alzato: la permeabilità del piano terreno, la sospensione dal suolo, l'accesso attraverso una scala ruotata rispetto all'impianto geometrico dell'edificio e la sequenza ritmata e regolare della facciata principale. Sarà proprio Fernando Távora a rivelare tutta la sua ammirazione per il maestro del Movimento Moderno: «*Gli interventi e le opere di Le Corbusier sono stati per me indimenticabili. All'epoca era quasi un mito per me, ricordo perfettamente l'emozione con cui strinsi la mano di Le Corbusier per la prima volta. Fu un momento davvero decisivo per la mia vita professionale*».[40]
L'esigenza di combinare una indole moderna con la richiesta sociale di un'architettura "vera" si intensificò grazie alle frequentazioni attive dei Congressi Internazionali e ai rapporti che intrattenne con importanti figure del dibattito. Eduardo Souto de Moura sostiene che Fernando Távora fu il primo vero contemporaneo dell'architettura portoghese [41] perché uscì dall'isolamento imposto dal regime cercando risposte all'esterno dei confini nazionali. Inoltre, è utile ricordare come "Internazionale" e "Regionale" divennero temi e sensibilità dominanti nel dibattito CIAM degli anni Cinquanta e come lo scontro generazionale basato soprattutto su queste tematiche diventi la causa della fine di questa esperienza, in un processo di revisione che iniziò con il CIAM del "*Cuore della città*" e finì con il Team X.

39_ F. Távora, *A Arquitectura é o dia-a-dia*, Boletim da Universidade do Porto, n° 19/20,1993.

40_ F. Távora, *Entrevista a Fernando Távora. «Arquitectura»*, 4.ª Série, n.º 123, Set./Out. 1971, p. 150-154.

41_ A. Esposito, *Fernando Távora nella cultura architettonica portoghese del dopoguerra*, Op. Cit.

Terminata la Seconda Guerra Mondiale la città razionalista venne messa in discussione da più parti. La città delle distanze, degli spazi vuoti, degli sviluppi illimitati immaginata nella Carta di Atene e dai CIAM prebellici divenne un modello criticato per la scarsa attenzione dedicata agli spazi civici, destinati alla vita pubblica e agli incontri. La nuova tendenza al cambiamento dei principi guida venne capitanata da una figura di spicco del panorama internazionale come Josep Lluís Sert che con un discorso di apertura fortemente critico inaugurò il CIAM VIII di Hoddesdon del 1951. Questo discorso affrontava una molteplicità di temi affini al pensiero tavoriano che saranno la base del confronto negli anni successivi. Sert proponeva di avvicinare gli uomini all'interno delle città creando le condizioni di incontro e di confronto attraverso una rete di "cuori" cittadini, di pensare l'Architettura e l'Urbanistica come due declinazioni della stessa disciplina, di separare i percorsi delle persone e delle automobili liberando i centri storici dalla presenze di quest'ultime, di recuperare le caratteristiche degli spazi pubblici della città storica e di favorire le collaborazioni multidisciplinari tra architetti e artisti per garantire allo spazio aperto delle città migliori qualità plastiche ed espressive.[42]
Sert nel suo intervento citò un'importante passaggio del libro "*La ribellione delle masse*" del filosofo spagnolo Ortega y Gasset per chiarire l'esigenza di nuovi spazi urbani che possano accogliere al meglio le attività di natura civica all'interno delle città: «*La città o polis comincia con l'essere una conca: il foro, l'agorà; e tutto il resto è un pretesto per assicurare questa conca, per delimitarne i contorni. La polis non è principalmente un insieme di case abitabili, ma un luogo di consiglio civile, uno spazio chiuso per le funzioni pubbliche. La città non è fatta, come la capanna o la domus, per ripararsi dalle intemperie e per allevare, che sono doveri privati e familiari, ma per discutere di affari pubblici*».[43]

Il contesto culturale che coincide con l'inizio dell'esperienza dei Congressi Internazionali di Fernando Távora a partire dal 1951 è pertanto inscrivibile all'interno della "svolta umanistica" del dibattito CIAM.[44] Nello stesso anno a Milano Ernesto Nathan Rogers allestì alla IX Triennale la mostra "*Architettura, misura dell'uomo*" e Le Corbusier presentò il suo Modulor nella mostra degli "*Studi delle proporzioni*" curata dall'architetto Francesco Gnecchi-Ruscone. Il manifesto dell'allestimento di Rogers recitava: «*Questa sala è dedicata all'architettura, espressione concreta dell'uomo, sintesi della sua misura fisica e spirituale*» e prosegue*: «Uomo, architettura, uomo, ecco il ciclo continuo dell'origine, dei mezzi e dei fini*».[45]
L'evoluzione del pensiero razionalista della nuova generazione di architetti moderni manifestata a Hoddesdon venne interpretata da Fernando Távora in maniera del tutto

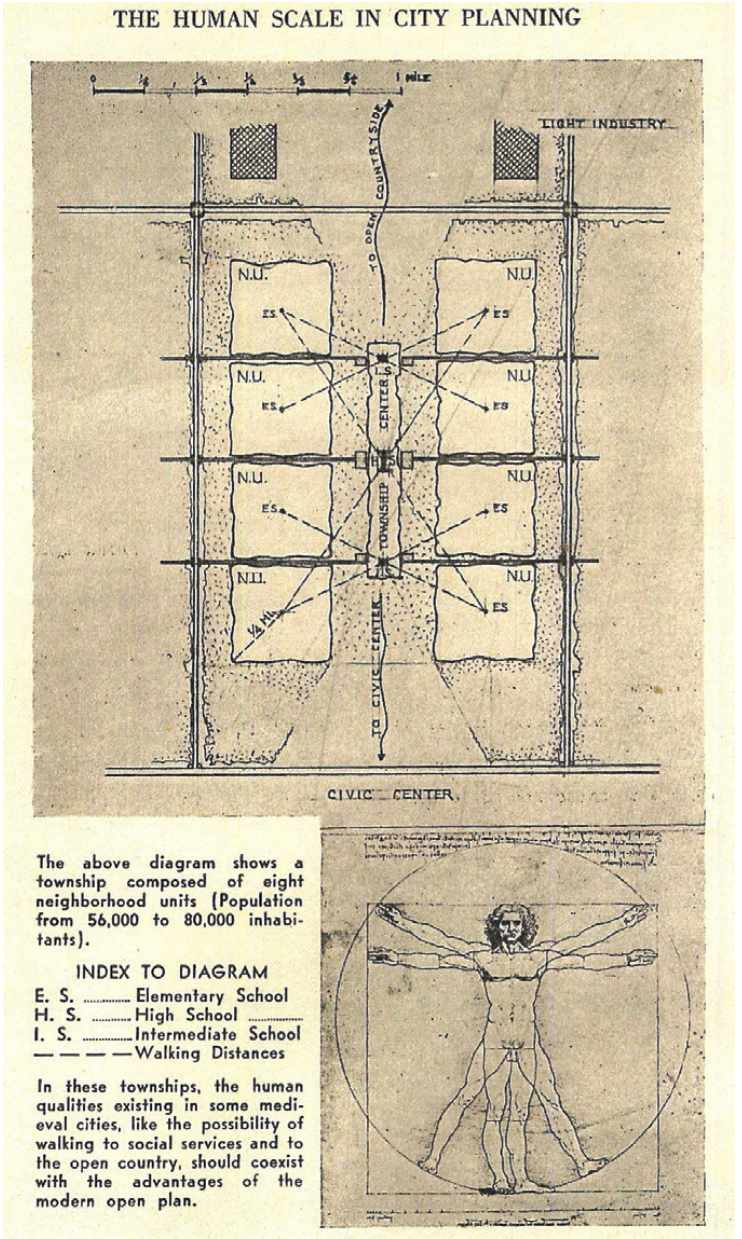


IMMAGINE 93
Josep Lluis Sert, "*La scala umana nell'urbanistica*", 1944, in New Architecture and City Planning, (a cura di) P. Zucker, Philosophical Library, New York, 1944, p. 405.

42_ J. L. Sert, *Centros para la vida de la comunidad*, in E.N. Rogers, J. L. Sert, J. Tyrwhitt. (a cura di), *El Corazón de la Ciudad. Por una vida más humana de la comunidad*, (CIAM 8, Hoddesdon, 1951), Hoepli,S.L., Barcellona, 1955.

43_ J. Ortega y Gasset, *La ribellione delle masse*, 1930, edizione consultata TEA, 1988.

44_ Á. Moravánszky, *Re-Humanizing Architecture: The Search for a Common Ground in the Postwar Years, 1950-1970*. In Á. Moravánszky, J. Hopfengärtner, *Re-Humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950-1970*. Basel/Berlin/Boston, Birkhäuser, p. 23-42, 2016.

45_ Pannello introduttivo alla mostra Architettura misura dell'uomo, allestimento dell'architetto Ernesto Nathan Rogers alla IX Triennale di Milano del 1951.



IMMAGINE 94 e 95 (in basso e a fianco)
Pannello introduttivo alla mostra *Architettura, misura dell'uomo* e allestimento dell'architetto Ernesto Nathan Rogers alla IX Triennale di Milano del 1951.





IMMAGINE 96
Mostra sugli *Studi delle proporzioni,* allestimento dell'architetto Francesco Gnecchi-Ruscone. Il "*Modulor*" di Le Corbusier alla IX Triennale di Milano del 1951.

personale, condizionata, senza dubbio, dalla sua essenza di uomo portoghese, dai bisogni del suo popolo e dal forte senso di responsabilità che egli sentiva nei confronti del suo operato. Questa prima partecipazione convalida alcune idee della sua formazione, segnata dal "mito corbuseriano", ma apre all'evoluzione già invocata nel saggio della "*Casa portoghese*", verso la contaminazione tra linguaggio moderno e le specificità locali.[46] Come descritto da Paola Veronica Dell'Aira «*contrariamente alle uniformi e diagrammatiche distanze inter-partes di una Ville contemporaine, la Piazza di Chandigarh si articola in "alti" e "bassi", in rilevati e sfondamenti, in molteplici dettagli plastici e materici, nel design di forme simboliche utili a produrre esperienza e comunicare valori*».[47] Távora osservò, pertanto, un Le Corbusier completamente diverso rispetto quello che aveva conosciuto nei libri e nei viaggi, e la presentazione del progetto per Chandigarh al Congresso del 1951 fu la conferma della correttezza del suo pensiero, moderno ma fortemente locale. La tolleranza per il clima e per la società indiana diventano concessioni figurative e plastiche degli edifici che rappresentano la negazione di tutta la sua architettura anteguerra e l'inizio della decadenza delle idee del Movimento Moderno.[48]

Gli anni Cinquanta sono per Fernando Távora il periodo dei viaggi, della partecipazione ai congressi e di una grande produzione teorica e progettuale. In Portogallo partecipa attivamente agli ODAM (Organizaçao Dos Arquitectos Modernos), nel 1951 e nel 1953 assiste ai Congressi Mondiali degli Architetti organizzati da UIA (Union Internationale des Architectes) a Rabat e a Lisbona, nel 1952 prende parte al Congresso Internazionale degli artisti UNESCO e alla Summer School CIAM a Venezia, nel 1954 è a Edimburgo per il Congresso Internazionale della Federazione dell'Abitazione e dell'Urbanistica e infine è membro attivo del gruppo portoghese dei CIAM nel 1953 ad Aix en Provence, nel 1956 a Dubrovnik e nel 1959 a Otterlo. Per Fernando Távora sono anche anni di grande fermento professionale. Dal 1953 Inizia a scrivere per il supplemento *Cultura e Arte del Journal do Comercio do Porto*, viene chiamato da Carlos Ramos come assistente alla cattedra di progetto alla ESBAP, diviene consulente urbanistico prima di Porto poi di Vila Nova de Gaia e intraprende una intensa attività progettuale. Sono di quel decennio, tra gli altri, il progetto del Bloco da Foz (1952-1955), Il Mercado di Santa Maria da Feira (1953-1959), lo Studio urbano per la città di Montemor-o-Velho (1954-1962), il Progetto per Avenida da Ponte a Porto (1955), il progetto per la Quinta da Conceição e per il Padiglione del tennis (1956-1960), la Casa de Ofir (1956-1957) e la Escola Primaria do Cedro (1957-1961).

Un incontro che è possibile ritenere fondamentale per il posizionamento culturale di Fernando Távora è quello con Ernesto Nathan Rogers. Conosciuto in Italia durante i suoi

46_ F. Távora, *Entrevista a Fernando Távora*. «*Arquitectura*», 4.ª Série, n°123, Op. Cit.

47_ P. V. Dell'Aira, *La superficie dello spazio pubblico. Il lavoro sul piano nel progetto dei vuoti urbani*, in «*L'ADC L'architettura delle città*». The Journal of the Scientiic Society Ludovico Quaroni, n. 10, Spazio pubblico e approccio interdisciplinare al progetto, 2017.

48_ D. A. Cunha, *Fernando Távora : tradição e modernidade,* Universidade Lusiada de Lisboa, Faculdade de Arquitectura e artes, tesi di Maestrado integrado em Arquitectura, Relatore: Prof. Bernardo d'Orey Manoel, 2014.



IMMAGINE 97
Fernando Távora e Viana de Lima al IX CIAM del 1953 a Aix en Provence,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



IMMAGINE 98
Copertina di «Casabella Continuità» n°215 del aprile/maggio 1957.
All'interno l'editoriale dal titolo *Continuità o Crisi?* di Ernesto Nathan Rogers



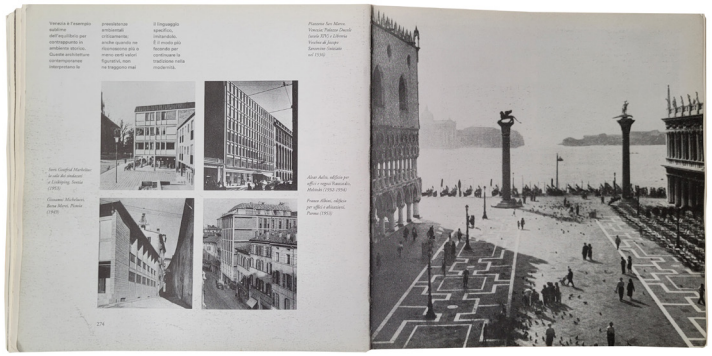


IMMAGINE 99 (sopra)
Fotografia di Fernando Távora di Piazza S.Marco, Venezia, 1949.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 100 (sotto)
Fotografia di Piazza San Marco e di alcune architetture degli anni ’50 selezionate da Ernesto Nathan Rogers in E. N. Rogers, Esperienza dell’architettura, Einaudi, 1958, edizione consultata dalla quale è stata estratta la fotografia è di Skira editore, 1997. La didascalia che accompagna le immagini dice: “*Venezia è l’esempio sublime dell’equilibrio per contrappunto in ambiente storico. Queste architetture contemporanee interpretano le preesistenze ambientali criticamente: anche quando ne riconoscono più o meno certi valori figurativi, non ne traggono mai il linguaggio specifico, imitandolo. È il modo più fecondo di continuare la tradizione nella modernità.”*

viaggi e all'interno dei convegni CIAM, fu, assieme a Sert, il principale teorico della "svolta umanistica" del Movimento Moderno postbellico. Sostenitore della necessità di recuperare un dialogo tra la città e l’uomo che la vive, il suo pensiero si inserisce in una linea teorica affine a quella che Távora stava sviluppando nel suo Paese. Nel 1957 venne inaugurata in Portogallo la “Terza serie” della rivista “*Arquitectura*” sotto la direzione di un gruppo di giovani architetti di Lisbona, tra cui Carlos Duarte e Nuno Portas, che dava ampio spazio alle riviste provenienti dall’estero come “*Architecture d'Aujurd'hui*”, “*The Architectural Review*” e le italiane "*Urbanistica*", "*Architettura. Cronache e storia*", "*Chiesa e Quartiere*" e "*Casabella*". Quest’ultima, che diventò un modello editoriale per la neonata rivista portoghese,[49] durante la direzione Rogers iniziata nel 1953, affrontò una serie di tematiche sicuramente riconducibili alla posizione tavoriana di confronto tra moderno, tradizione, storia e specificità. La continuità storica tra monumenti, tessuti e città normale come compito del progetto divenne anche il tema di un famoso editoriale scritto nel 1957 all'interno del numero 215 di “*Casabella*” dal titolo "*Continuità o Crisi?*" Dove Rogers affermava la consistenza della storia come processo sia lineare che di rottura asserendo che: «*Il grande equivoco sorge quando si persiste a considerare lo stile del Movimento Moderno dalle apparenze figurative e non secondo le espressioni di un metodo che ha tentato di stabilire nuove e più chiare relazioni tra i contenuti e le forme entro la fenomenologia di un processo storico-pragmatico, sempre aperto, che, come esclude ogni apriorismo nella determinazione di quelle relazioni, così non può essere giudicato per gli schemi*».[50] Per capire la corrispondenza teorica di questi due architetti è forse utile leggere il racconto e l’interpretazione che entrambi fanno della città di Venezia come esempio paradigmatico di continuità e modernità permanente. Rogers descrive Piazza San Marco come «*l’esempio sublime dell’equilibrio per contrappunto in ambiente storico*»[51] nella didascalia che accompagna l'immagine nel testo *L'esperienza dell’Architettura*, mentre Távora parla di «*un esempio tipico di diversità formale e di qualità permanente*», nel “*Saggio delle Costanti*”, completando il ragionamento in questo modo: «*tra il primo e l'ultimo edificio che compongono questo straordinario organismo urbano esistono alcuni secoli di differenza, secoli che significano evoluzione, diversità, varietà. Ciascuno di questi edifici è stato moderno e poiché tutti lo sono stati, la costante della modernità ha regolato l'intero complesso. Non è importante lo stile in cui ciascuno di essi fu realizzato quanto invece interessa l'atteggiamento simile che ne ha orientato il concepimento.*»[52] Le ragioni che portarono Távora ad inserire l’esempio di Venezia a sostegno della formulazione delle Costanti sono spiegate con efficacia da Rui Aristides che illustra come Piazza S. Marco funga da «*ponte storico per il concetto di mediocritas e influenzi la formazione di un'idea di novità legata al limite*».[53]

49_ L. Ann Minciacchi, *From casabella to arquitectura. The Italian influence on Portuguese post CIAM debate*, in *Revisiting Post-Ciam Generation: debates, proposals and intellectual framework*, Porto, April 11-13, 2019.

50_ E. N. Rogers, *Continuità o Crisi?*, in « *Casabella-Continuità*», n° 215, aprile-maggio 1957, p.3-4

51_ E. N. Rogers, *Esperienza dell’architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata Skira editore, 1997, p. 274.

52_ F. Tavora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, testo pubblicato in «Lusiada, Revista ilustrada de Cultura», vol. 1, n°2, novembre 1952.

53_ R. Aristides, *Fernando Távora and the production of modernity*, Paper presented at the International PhD Conference “*Within the Limits of Scarcity: Rethinking Space, City and Practices*”, 27th of February, 2013,

Questo parallelo è solo una delle possibili testimonianze dell'ambiente culturale all'interno del quale si sviluppa la consapevolezza teorica di Fernando Távora, sensibile a nuove questioni, una fra tutte il posizionamento della disciplina nei confronti della società civile.

A Dubrovnik in occasione del CIAM X del 1956 presenterà il Piano per una Comunità Agricola assieme al gruppo portoghese. Il progetto, scartando l'approccio demiurgico dell'architetto "*deus ex machina*", illustrava un atteggiamento professionale di messa a servizio di conoscenze e abilità come riportato in un estratto di una tavola di progetto intitolato "*La posizione dell'architetto*".[54] Nella rappresentazione, sotto forma di fumetto, venivano illustrati tre atteggiamenti necessari: *la comprensione, l'identificazione e l'umiltà*. Il gruppo portoghese asseriva pertanto che l'architetto non poteva più rimanere indifferente al contesto sociale nel quale agiva attraverso l'imposizione di dogmi, ma diventava parte integrante di un ambiente specifico, che dovrà osservare e capire, identificandosi con esso, lasciando da parte l'imposizione delle proprie velleità espressive, avendo l'umiltà di implicare i destinatari del suo lavoro e facendosi coinvolgere dalle circostanze nelle quali è chiamato ad operare. Il progetto e i temi portati alla luce vennero elogiati da Aldo van Eyck a tal punto che quest'ultimo invitò Fernando Távora a partecipare ai lavori della commissione B (assieme ad Albini, Guttmann, Korsmo, Quintana, gli Smithson e Van Eyck), celebre perché darà origine alla frattura interna ai CIAM che prenderà il nome di Team X.
Come spiegato da Eric Mumford[55] le posizioni delle due generazioni all'interno dei CIAM erano ormai molto distanti e i più giovani vedevano l'esempio dei più anziani come la continuazione dei modelli prebellici. Nel 1959 Otterlo segnò la fine dei Congressi Internazionali e in tale occasione, ricorda Távora: «*c'era Tange presentando il progetto degli uffici governativi di Tokyo, i BBPR presentando la Torre Velasca e Rogers facendo i complimenti a Tange per il suo edificio profondamente giapponese. Io sentivo che qualcosa stava cambiando nei CIAM e dubitavo già della Carta di Atene. Tutto era in discussione.*»[56] Come riportato da Charitonidou, in quel congresso Peter Smithson e Jaap Bakema criticarono duramente la Torre Velasca di BBPR, accusando Rogers di proporre un modello esteticamente ed eticamente anacronistico che figurava un posizionamento incorretto dell'architetto nei confronti della società.
È comunque possibile rilevare, a margine dei singoli episodi, come il dibattito teorico di quella stagione abbia influito sulla produzione portoghese di Fernando Távora per l'importanza che riconobbe alle condizioni di «*integrazione e servizio*», due necessità che divennero tali, come sottolineato da Nuno Portas, «*nell'evoluzione del Movimento Moderno, in sostituzione di un dogmatismo fatto di astrazioni ideologiche*.»[57]

University of Westminster, London.

54_ «*RA – Revista da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto*», n°0, ottobre 1987, p.26.

55_ E. Mumford, *El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960*, in «*Revista Bitácora Urbano Territorial*», vol. 11, num. 1, gennaio-dicembre, 2007, pp. 96-115, Universidad Nacional de Colombia.

56_ F. Távora, «*Arquitectura (COAM)*», n°261, Madrid, luglio-agosto 1986, consultato in M. Mendes (a cura di), *Minha Casa*, Op. Cit. Fascicolo 5: Sobre o projecto de arquitectura de Fernando Távora.

57_ N. Portas, *Arquitecto Fernando Távora: 12 anos de actividade profesional*, «Arquitectura» n°71, Lisbona, Luglio 1961.

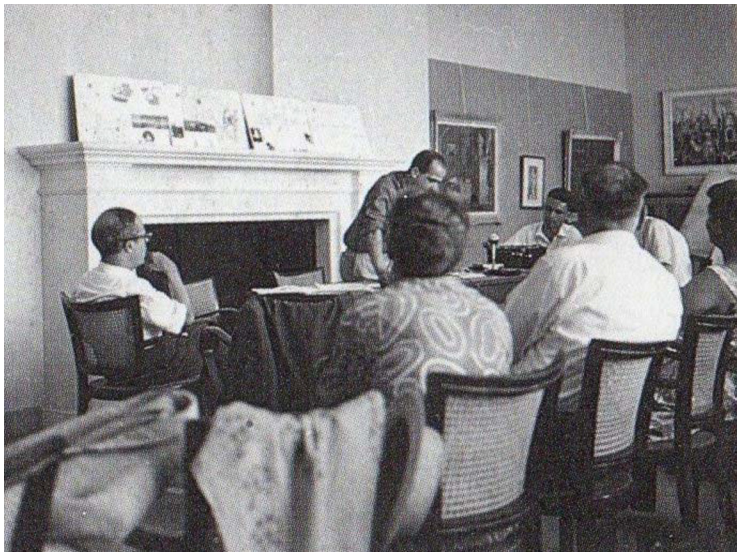


IMMAGINE 101
Fernando Távora presentando il "*Projecto para uma Comunidade Agrícola*", CIAM X: Dubrovnik, 1956.

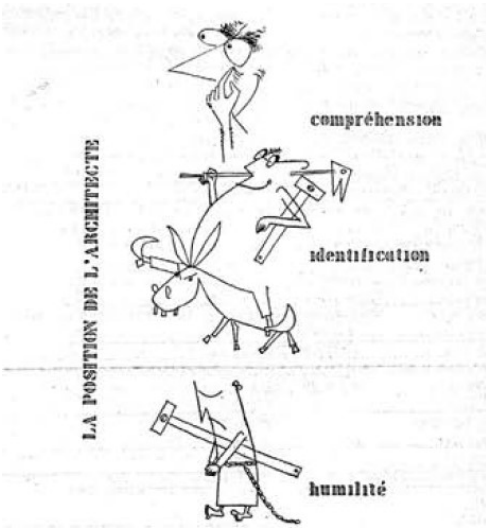


IMMAGINE 102
Estratto dalla tavola di Progetto del gruppo portoghese (Alfredo Viana de Lima; Fernando Távora; Octávio Lixa Filgueiras) al X CIAM: "*La posizione dell'architetto. Comprensione, identificazione e umiltà*", in «*Arquitectura*», n.64, jan-fev 1959, p.27.



IMMAGINE 103
Former Tokyo Metropolitan Government Office, Kenzo Tange, 1957.



IMMAGINE 104
Torre Velasca, Milano, BBPR, 1958. Fotografia di Paolo Monti.



IMMAGINE 105
High Court, Capitol Complex, Chandigarh, Le Courbusier, 1955. Fotografia di Jeet Malhotra, Pierre Jeanneret fonds, 1870s-2011, Canadian Center for Architetcture.



IMMAGINE 106
Pavilhão de Ténis da Quinta da Conceição, Mathosinhos, Fernando Távora, 1956-1960, © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

L'ultima stagione dei CIAM rappresentò soprattutto una svolta sul tema dei valori intermedi tra produzione architettonica e doveri professionali nei confronti della società, temi ai quali il gruppo portoghese e lo stesso Fernando Távora non rimasero insensibili anche nelle esperienze future. Nel 1954 venne firmato da Peter Smithson, Jaap Bakema, Aldo van Eyck, Sandy van Ginkel e John Voelcker il manifesto Doorn che individuava la comunità come il contesto nel quale l'architetto era chiamato ad operare e la casa, lo spazio abitato dall'uomo, come elemento di interazione con essa, ampliando il concetto di "*habitat*", verso un sistema aperto in relazione con l'ambiente.[58] La frase «*Sarà l'architettura a riconciliare i valori basici?*» appare in un'illustrazione prodotta da Aldo van Eyck nel 1959 che diventerà nota con il nome di "*Otterlo Circles*" dove due cerchi riassumevano i principi estetici e sociali che l'architettura avrebbe dovuto produrre: da un lato l'assorbimento dei valori universali riconducibili al classicismo, al moderno e alla tradizione, dall'altro la necessità di riscoprire i principi arcaici della natura umana.[59]

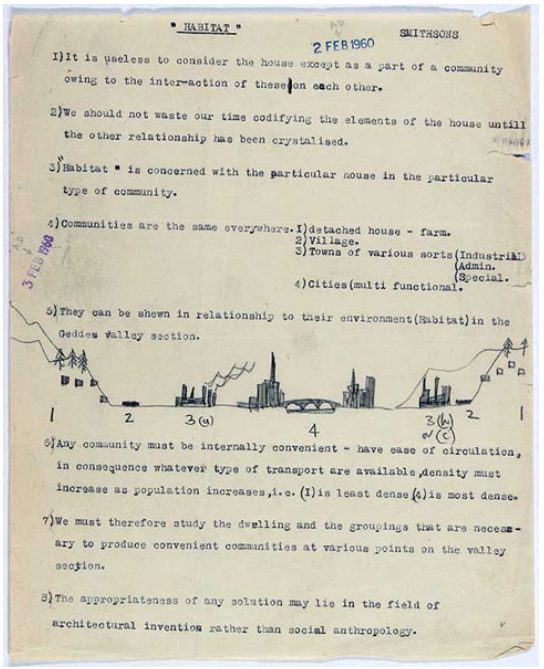
Fernando Távora partecipò agli incontri del Team X ad Otterlo nel 1959 e a Royaumont nel 1962. In particolare, questo ultimo incontro segnerà la fine delle frequentazioni dei Congressi Internazionali a causa di divergenze legate soprattutto alle modalità e alle finalità del dibattito. È infatti possibile affermare, alla luce dei suoi interessi e delle produzioni successive, che le tematiche che lo spinsero ad avvicinarsi al Team X erano condivise in pieno da Fernando Távora che però non approvava la definizione di assiomi utilizzabili in qualsiasi contesto. Come argomentato da Nuno Portas, in uno scritto del 1961 che riassunse i primi dodici anni di attività professionale dell'architetto portuense, egli seppe distinguere gli aspetti formali provenienti dalle relazioni recenti del Movimento Moderno dalla lezione di un metodo. «*Oltrepassando uno sconcertante somma di individualismi estremi*» egli individuò le «*motivazioni essenziali di evoluzione delle idee moderne nel campo dell'architettura*» concentrandosi nella «*ricerca di una continuità delle linee maestre solcata dalle opere più solide degli ultimi vent'anni.*»[60]

La volontà di tracciare una linea di discontinuità con un rinnovato dogmatismo emerse in maniera chiara in uno scritto che accompagnò la presenza dell'architetto portoghese all'incontro di Royaumont che lo portò a scrivere: «*è impossibile trovare una conclusione*». «*Gli uomini della Carta di Atene[..] fecero un grande sforzo per concludere e realizzarono un documento dove si indicano dei percorsi, dove l'incertezza non esiste e dove una grammatica e alcune parole chiave permisero di stabilire un linguaggio comune. Si trattava di uomini animati da certezze, dalla possibilità di stabilire delle priorità e di analizzare i problemi di cui avevano competenza*». Prosegue: «*[…] una conclusione formale, che somigli a quel documento, è assolutamente impossibile, quasi puerile.*» Continuare il solco della tradizione dei Maestri del primo Movimento Moderno per Fernando Távora «*vuol dire cercare di raggiungere lo stesso eroismo, di fronte a una qualunque realtà*» senza però «*copiare soluzioni o addormentarsi alla loro ombra.*» L'esperienza CIAM ancora una volta attesta l'atteggiamento

58_ D. van der Heuvel, M. Risselada, *Team 10: In Search of a Utopia of the Present 1953-1981*, NAi Publishers, Rotterdam, 2005.

59_ O. Newman, *CIAM'59 in Otterlo*, Stuttgart, Karl Kramer, 1961.

60_ N. Portas, *Arquitecto Fernando Távora: 12 anos de actividade profesional*, Op. Cit.


"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 shewn 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.

IMMAGINE 107
The Doorn Manifesto di Peter Smtithson, 1960.

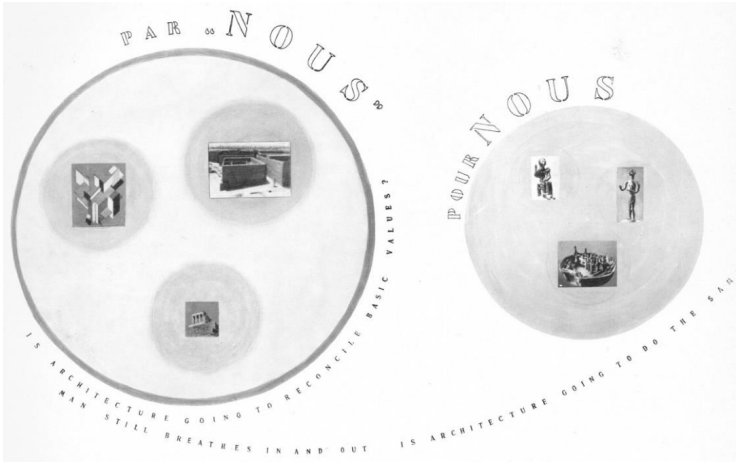
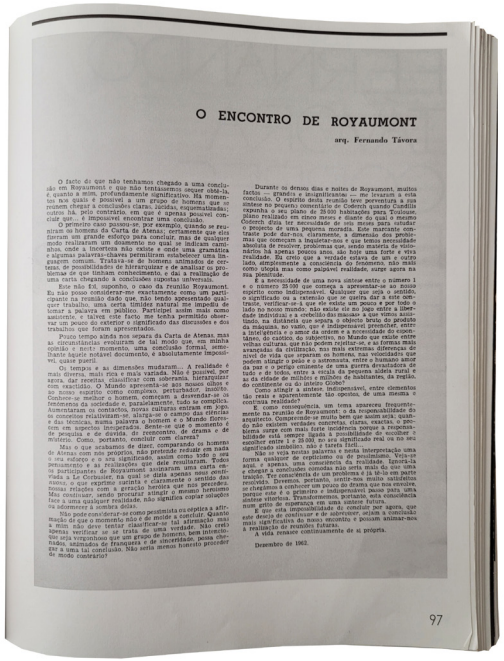


IMMAGINE 108
Prima versione degli "Otterlo Circles", Aldo van Eyck, 1959.



IMMAGINE 109
CIAM XI: Otterllo, 1959, tra gli altri Távora, Cordech, Korsmo, Bakema, Gardella, Rogers, Wogensky, Tange, Magistretti, Sekler, Erskine, Candillis, Fernandez, Lousa e Viana de Lima



O ENCONTRO DE ROYAUMONT

arq. Fernando Távora

O facto de que não tenhamos chegado a uma conclusão em Royaumont o que não tentaremos adiante, é, quanto a mim, profundamente significativo. Há momentos nos quais é possível a um grupo de homens reunidos chegar a conclusões claras, lúcidas, esquematizadas; outros há, pelo contrário, em que é apenas possível colher pontos de vista, sentir uma consciência.

O primeiro caso passou-se em Atenas, quando se reuniram os homens da Carta de Atenas. Fizeram um grande esforço para concluir, mas de qualquer modo realizaram um documento no qual se indicam caminhos, onde a incerteza não existe e onde uma gramática e algumas palavras-chaves permitiram estabelecer uma linguagem comum. Tratava-se de homens animados de certezas, de possibilidades de hierarquizar e de analisar os problemas, de chegar a conclusões e de fazer a redacção de uma carta chegando a conclusões supostas universais.

Este não foi, suponho, o caso da reunião Royaumont. Eu não posso considerar-me exactamente como um participante na reunião dado que, não tendo apresentado qualquer trabalho, uma certa timidez natural me impediu de tomar a palavra em público. Participei assim mais como ouvinte e talvez este facto me tenha permitido observar um pouco do exterior o significado das discussões e dos trabalhos que ali se realizaram.

Pouco tempo ainda nos separa da Carta de Atenas; mas as circunstâncias evoluíram de tal modo que, em minha opinião e neste momento, uma conclusão formal, semelhante àquele notável documento, é absolutamente impossível, quase pueril.

Os tempos e as dimensões mudaram... A realidade é mais diversa, mais rica e mais variada, mais complexa e segura, dar receitas classificar com soberania, interpretar com a ajuda de esquemas simplificadores aos nossos olhos e ao nosso espírito como complexo, perturbador, insólito. Conhece-se melhor o homem, começam a desvendar-se os fenómenos da sociedade e, paralelamente, tudo se complica. Aumentaram os contactos, novas culturas entram em jogo, os conceitos relativisam-se, alargam-se as perspectivas e das técnicas, numa palavra o mundo torna-se de momento a momento mais complexo, mais vasto, mais aberto à pesquisa e de dúvida, de remorso, de drama e de mistério. Como, portanto, concluir com clareza?

Mas o que acabamos de dizer, comparando os homens de Atenas com não propósito, não pretende reduzir em nada o seu esforço e o seu significado, assim como o seu pensamento e as realizações que deles resultaram. Todos os participantes de Royaumont assinaram uma carta endereçada a Le Corbusier, na qual se dizia apenas aquilo que se pensava e se sentia claramente e claramente o sentido das novas relações com a grande herança que nos foi legada. Mas continuar, sendo procurar atingir o mesmo processo fora a uma qualquer realidade, não significa copiar soluções ou adormecer à sombra delas.

Não pode considerar-se como pessimista ou céptica a afirmação de que o momento não é de medir a cartilar. Quanto mais não seja, para classificar-se tal afirmação mais apenas verificar se se trata de uma verdade, se pode ser vergonhoso que um grupo de homens, bem intencionados, animados de franqueza e de sinceridade pense chegar a uma tal conclusão. Não seria menos honesto proceder de modo contrário?

Durante os dezoito dias e noites de Royaumont, muitos factos — grandes e insignificantes — me levaram a esta conclusão. O espírito desta reunião teve porventura a sua expressão no pequeno comentário de Coderch quando Candilis expunha o seu plano de 25 000 habitações para Toulouse. Diante da realidade de um modo de vida para Tolosa, Coderch sente a necessidade de uma escala para situar o projecto de uma pequena moradia. Este marcante contraste pode dar-nos, claramente, a dimensão dos problemas que começam a inquietar-nos e que temos necessidade de resolver. Não existe, evidentemente, nada de novo nisto mas há apenas poucos anos, são hoje uma forte e viva realidade. Eu creio que a verdade reside de um e outro lado, simplesmente a consciência do fenómeno, não mais como utopia mas como palpável realidade, surge agora na sua plenitude.

É a necessidade de uma nova unidade entre o número 1 e o número 25 000 que começa a apresentar-se ao nosso espírito como indispensável. Qualquer que seja o sentido, o significado ou a extensão que se queira dar a este conceito, verificar-se-á que ele existe um pouco por todo o lado no nosso mundo; não existe ele no jogo entre a liberdade e a ordem, na dialéctica que separa o objecto levado do pedido da máquina, no vazio, que é indispensável preencher, entre a inteligência e o amor da ordem e a necessidade do romântico, do caótico, do subjectivo, no Mundo que reúne entre si, de uma forma cada vez mais íntima, as mais antigas e mais arcaicas da civilização, nas mais extremas diferenças de nível de vida que separam os homens, nas velocidades que podem atingir o pólo e o astronauta, entre o humano sofrer da paz e o perigo eminente de uma guerra devastadora de tudo e de todos, entre o mundo de 2 biliões de habitantes, as cidades de milhões e milhões de habitantes, da região, ao continente ou do inteiro Globo?

Como atingir a unidade, indispensável, entre elementos tão reais e aparentemente tão opostos, de uma mesma e contínua realidade?

E como não referir-se, um tema amarelo frequentemente no decurso de Royaumont, o da responsabilidade do arquitecto. Compreende-se muito bem que assim seja, quando não existem verdades concretas, claras, exactas, o problema surge com mais força a possibilidade de escolher a solução está sempre presente e a responsabilidade é maior. Mas isto só no seu significado simbólico, não é tarefa fácil...

Não se veja nestas palavras e nesta interpretação uma forma qualquer de explicitamente da realidade. Ignora-la seria, e apenas, uma impotência da realidade. Ignora-la seria, e apenas, uma impotência da realidade. Ignora-la seria, e apenas, uma impotência

Fochs sottolinea come entrambi abbiano ricercato nel loro operato la definizione di linguaggi attraverso «l*a depurazione formale di alcuni elementi e soluzioni tradizionali*»[66] affidandosi pertanto a processi di conoscenza profondi dei contesti e delle tecniche costruttive locali. Ambedue furono capaci di sviluppare una modernità del tutto singolare, propria, legata ad una assidua frequentazione del dibattito ma soprattutto alla profonda conoscenza e apertura alla contaminazione del linguaggio dettato dalle preesistenze.

Le osservazioni del contesto all'interno del quale si è sviluppata la formazione di Fernando Távora e del suo contributo al dibattito permettono di fare delle considerazioni personali in merito alla rilevanza dello studio di questo autore. Il suo posizionamento culturale afferma l'importanza del confronto e delle relazioni nel processo educativo dell'architetto, figura professionale che agisce nella contemporaneità ma che utilizza la conoscenza dei valori del passato come strumento di indagine. Il suo operato dimostra una personale idea di architettura basata sulla processulità del progetto che attraverso la ricerca continua mette in luce i valori già presenti nei contesti locali facendosi simultaneamente interprete di sensibilità individuali e di costanti universali. La sua libertà di pensiero che rifiuta il dogma come metodo di soluzione dei problemi e l'attenzione che egli riserva alla collettività come destinataria dell'opera architettonica consente infine di individuare un'approccio umanistico al progresso che da parte di un architetto non può essere semplificato nella enfasi verso l'innovazione ma deve consolidarsi nella prospettiva di reinterpretare le esigenze della società destinataria dell'opera.

66_ C. Fochs, *El Cedro*, in «*DPA*», Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998.



IMMAGINE 111
Le tre immagini in alto sono della Casa Ugalde (1953) ad opera di José Antonio Coderch. Le tre immagini in basso sono della Casa de Ofir (1957) ad opera di Fernando Távora



IMMAGINE 112
Illustrazione che raffigura l'itinerario del Viaggio Gulbenkian e il successivo viaggio in Brasile con gli studenti della Scuola di Belle Arti di Porto. La linea spezzata del viaggio del 1960 attraversa gli Stati Uniti, il Messico, il Giappone, la Thailandia, l'India, il Libano, l'Egitto e la Grecia.
L'immagine è stata fotografata all'ingresso della mostra *Fernando Távora in viaggio*, tenutasi a Cesena dal 23 settembre al 11 dicembre 2022 e curata da A. Esposito, F.S. Fera, G. Leoni, G. Liverani, da una idea originale di José Bernardo Távora.

Lo scopo principale di questo paragrafo è ragionare su alcuni temi dominanti emersi dallo studio di due testi scritti da Fernando Távora nei primi anni Sessanta: il "*Diario di bordo*" (1960), e il saggio "*Dell'organizzazione dello spazio*" (1962). In entrambi i casi recenti pubblicazioni in lingua italiana[67] hanno riportato all'attenzione della disciplina questi due rilevanti documenti che certificano l'attenzione per determinate tematiche nella traiettoria teorica dell'architetto e rappresentano uno straordinario patrimonio per il dibattito attuale sulla città e sul progetto urbano.
Il Diario è un documento prodotto durante il viaggio che Fernando Távora intraprese con la finalità di studiare le Università e le Istituzioni che si occupavano di pianificazione urbanistica in America, il quale venne successivamente esteso per consentirgli la partecipazione al *World Design Conference* di Tokyo del maggio 1960 e la visita di altri paesi e città.[68] Il manoscritto, redatto come contenitore di riflessioni private con l'intenzione di diventare solo successivamente la base per la scrittura di una relazione informativa che non verrà mai prodotta,[69] è stato solo di recente pubblicato[70] prima in lingua portoghese[71] e poi in lingua italiana. Per le finalità di questa Tesi l'analisi del documento si limiterà al ragionamento su alcuni temi di interesse relativamente alle questioni analizzate nel Capitolo 1 che possano arricchire ulteriormente il dibattito sul progetto urbano contemporaneo.
Fin dagli anni della formazione Fernando Távora individuò la necessità di confrontarsi con il modello americano. Come emerge dai suoi diari, egli nutriva una grande speranza nei confronti delle Americhe come luoghi del progresso non intaccato dagli orrori della guerra o

67_ Sono di recente pubblicazione la traduzione in lingua italiana del diario di Bordo del viaggio Gulbenkian in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, LetteraVentidue, 2022 e la traduzione in lingua italiana del saggio *Da organização do espaço* in C. Torricelli, (a cura di) *Fernando Távora. Dell'organizzazione dello spazio*, Nottetempo, 2021.

68_ A. Esposito, *Il viaggio* in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 9.

69_ «*il contenuto, per estensione e profondità, va molto al di là degli auspicabili obiettivi di una semplice e fredda relazione*» in Ibidem.

70_ Fernando Távora ha affidato a Manuel Mendes la redazione di tutti i documenti manoscritti non ancora pubblicati prima della sua morte.

71_ F. Tavora, *Diario de "bordo"*, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960.

da regimi dittatoriali che avevano segnato l'esperienza politica e sociale europea dei vent'anni precedenti: «*L'Europa è in crisi ed ha fame: dappertutto ci sono miniere e dappertutto ci sono i resti di una civilizzazione in disfacimento. Riteniamo che un uomo di 22 anni debba fuggire da ciò che è marcio per andare a cercare ciò che è sano e io credo che nel mio caso il Brasile, e l'America in linea generale — origini forse di un mondo che andrà ad influenzare l'Europa — costituiscano luoghi dove qualche cosa di sano e di nuovo può ancora succedere. L'Europa può fornire l'esperienza, può dare consigli — ma credo che parte delle realizzazioni solo in America potranno essere concretizzate. Il mio compito in Brasile o negli Stati Uniti sarà quello di osservatore; vedere con uno spirito europeo ciò che fa l'America e trarre dalle possibilità, dai difetti e dalle qualità, quello che in Europa potrà diventare giusto, ragionevole e utile*».[72] Seppur ancora molto giovane intravide la possibilità e la necessità di comprendere, nel suo ruolo di "osservatore", la mentalità americana attraverso l'esperienza europea per cogliere degli insegnamenti in termini di consapevolezza da trasferire nei processi di sviluppo urbano del suo paese. Dieci anni prima del viaggio scrisse in uno dei suoi diari i motivi che animavano la conoscenza del mondo americano: «*Vedo la necessità di una sintesi Europa-America, meglio, la necessità di approfittare di parte della mentalità americana attraverso l'esperienza europea.*»[73] Ana Mesquita ha riassunto perfettamente quali erano gli obiettivi della spedizione statunitense finanziata da una borsa di studio dell'istituto Calouste Gulbenkian.[74] In primo luogo quegli anni furono caratterizzati dalla riforma dell'insegnamento del 1957 che stava trasformando in Portogallo la professione dell'architetto da artista di tradizione *beux-arts* a progettista tecnico.[75] Fernando Távora, in quel periodo assistente ai corsi di progettazione alla ESBAP, con il patrocinio di Carlos Ramos, venne pertanto inviato negli Stati Uniti proprio per studiare le Università americane e il loro modello di insegnamento. Altro motivo che animò il viaggio è lo studio dell'urbanistica, l'*urban planning*, dal momento che in Portogallo non esistevano dipartimenti specializzati allo sviluppo di questa disciplina che spesso, come dimostrato anche nella vicenda di *Avenida da Ponte*, veniva affidata a figure esterne al paese. Sono poi riscontrabili almeno tre motivi personali: il primo è sicuramente la necessità di conoscere nuove architetture, città e culture per arricchire un bagaglio di saperi che gli permettesse di approfondire, «*grazie ad un viaggio attorno al mondo, la comprensione delle costanti, gli anelli di collegamento tra le Piramidi, il Partenone, il Panteon e S. Pietro, Versaille e la Torre Eiffel*».[76] Secondo motivo è dettato dalla volontà di studiare l'organizzazione dei grandi atelier di architettura che erano presenti negli Stati Uniti, che egli visitò con l'interesse specifico di trarre indicazioni per l'organizzazione del suo lavoro da progettista e in ultimo luogo il dichiarato proposito di raccolta bibliografica per arricchire la sua già vasta biblioteca.

72_ F. Távora, *Diário*, Foz, 24 Ottobre 1945, Agenda IPL nº 8, manoscritto.

73_ F. Távora, *Diário*, Foz, 6 Febbraio 1950, in "Scritta 3", manoscritto.

74_ A. R. Da Costa Mesquita, *O melhor do dois mundos, A viagem do arquitecto Távora aos EUA e Japão - Diário 1960*, tesi di Mestrado em Arquitectura Território e Memória, DARQ, Relatore: José António Bandeirinha, 2007.

75_ G. Leoni, *Távora 1960* in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) F*ernando Távora diario di bordo,* Op. Cit. p.443

76_ F. Távora, *Diário*, Foz, 6 Febbraio 1950, Op. Cit.

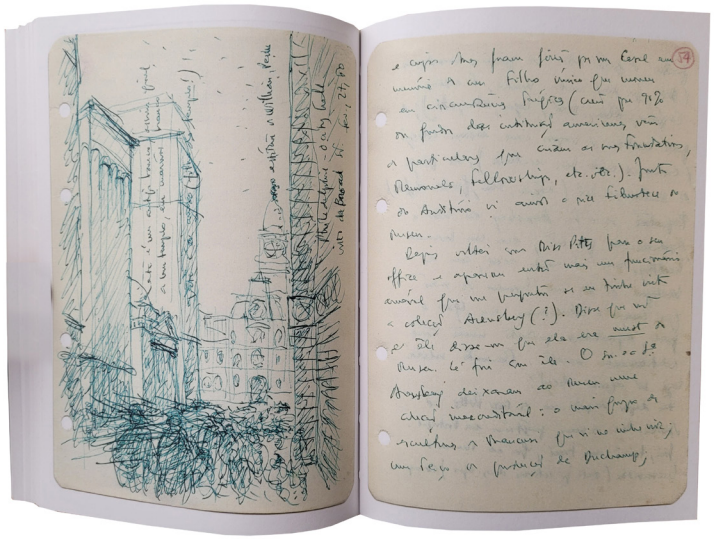


IMMAGINE 113
Estratto del F. Távora, *Diario de "bordo"*, volume Facsimile, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960. Nell'immagine disegno eseguito a Philadelphia, Stati Uniti, 27/02/1960.

Le considerazioni che emergono dal *Diario* sul modello di pianificazione urbanistica statunitense sono di grande interesse relativamente all'argomento di questa Tesi e alla loro attualità. L'attenzione dedicata da Távora per l'Urbanistica scaturì in principio da una valutazione personale di inadeguatezza verso l'Architettura che lo spinse ad interessarsi a questa disciplina pensando che le implicazioni progettuali fossero minori rispetto a quelle necessarie per fare l'architetto.[77] Questo è dimostrato dal fatto che sul curriculum consegnato per il conferimento alla borsa di studio Gulbenkian si qualifichi come un urbanista, figura professionale all'epoca sostanzialmente inesistente in Portogallo, per le sue esperienze come consulente nei Comuni di Porto e Vila Nova de Gaia. Il viaggio sarà quindi contrassegnato da numerose visite ai più importanti istituti di pianificazione statunitensi dove apprese che il *Planner* era una figura professionale affermata[78] e che il *Planning*, in America, era una specializzazione accademica riconosciuta sin dagli anni Quaranta quando ebbe inizio una collaborazione interdisciplinare tra architetti, economisti e sociologi a causa di necessità contingenziali innescate dall'esodo massivo della popolazione, nei grandi centri, dalla città ai sobborghi.[79] Questa organizzazione creò una serie di figure professionali dedicate ad ogni singolo aspetto della pianificazione urbana che resero il *Planner* uno specialista. Proprio gli specialismi vennero criticati a più riprese in questa esperienza americana, sulla scorta di un contesto culturale di cui Távora faceva parte, che guardava alla figura dell'architetto come un professionista capace di integrare arti e mestieri, seguendo l'impronta che Carlos Ramos aveva dato all'accademia di Porto.[80] Tale convinzione emerse ancor più chiaramente dopo la visita a Taliesin East quando Távora scrisse: «*Sono convinto che l'integrazione delle arti, così come intesa dai funzionalisti, è una cosa stupida e sono convintissimo che Wright aveva risolto il problema come nell'antichità. Dove inizia l'architettura e dove finisce la scultura, o la pittura negli edifici di Wright? E dove finisce l'architettura e inizia la paesaggistica o l'urbanistica? Nessuno lo sa*.»[81] L'approccio alla gestione urbana osservato negli Stati Uniti, inoltre, si serviva di una grande mole di materiale informativo e analitico che Távora riteneva completamente inutile nel momento in cui questi dati non venivano supportati da figure capaci di trasformare tali indicazioni in forme coerenti e armoniche. Nelle sue riflessioni egli identifica questa modalità di approccio al problema della pianificazione della città una "gestione delle masse" che non ha evidentemente restituito i risultati attesi e, nonostante i grandi sforzi profusi, la città americana era molto distante dall'essere la città ideale e probabilmente anche da quella idealizzata da egli prima del viaggio.
Washington, ad esempio, venne descritta come «*Un caos volumetrico, una città senza forma. Il tracciato delle vie non obbedisce a nessun schema organico ma solo ad una serie di punti*

77_ Come testimoniato dallo stesso architetto, egli sosteneva di non possedere una formazione sufficiente alla pratica professionale in J. Frechilla, *Fernando Távora. Conversaciones en Oporto*, Op. Cit.

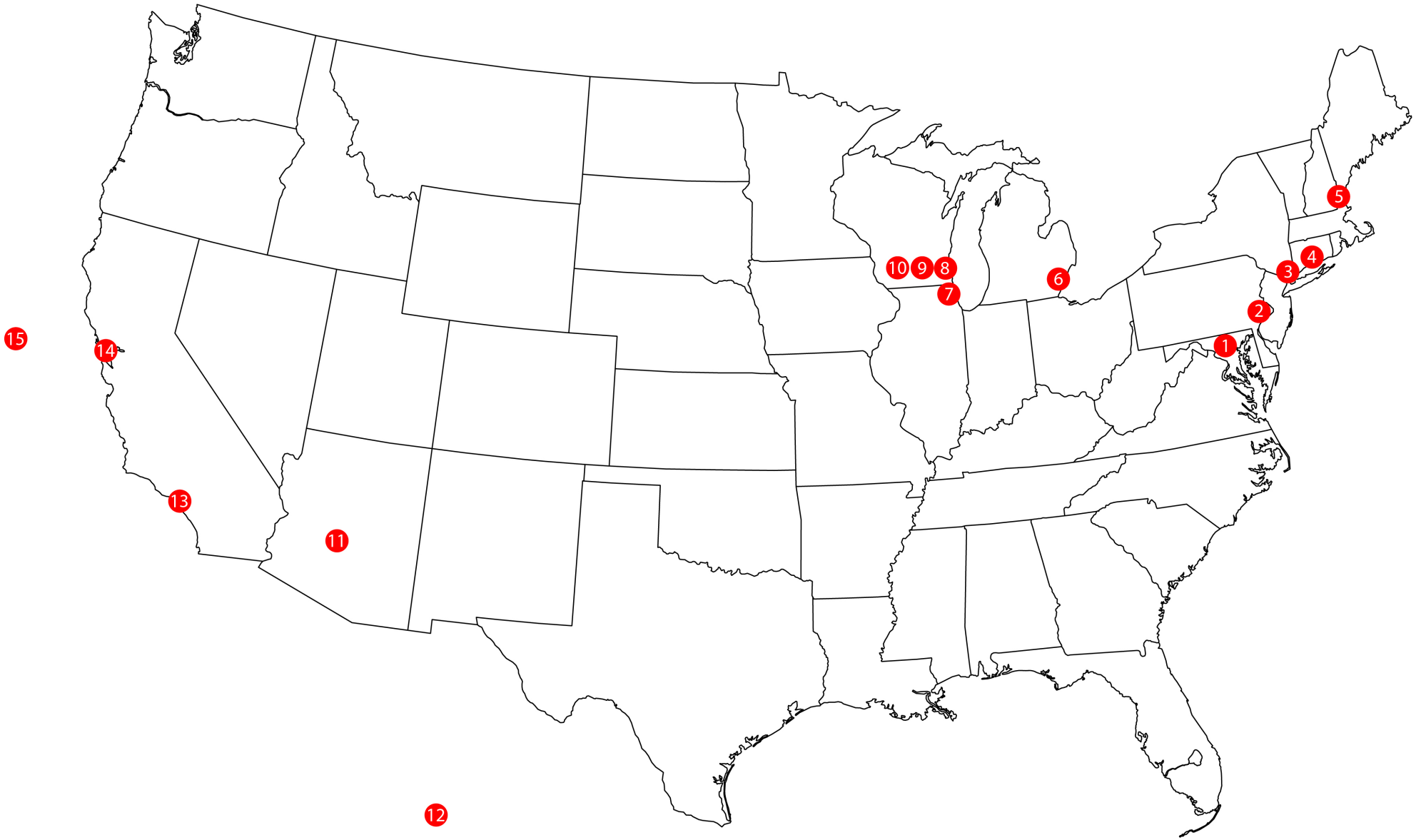
78_ Incontro con Edmund Peterson dell'American Institute of Planners, Washington, 16 febbraio 1960, in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 49

79_ Incontro con il Prof. William Wheaton dell'Institute for Urban Research, Filadelfia, 23 Febbraio, in Ibidem p. 61

80_ G. Leoni, *Távora 1960* in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p.448

81_ Ibidem, p.180.

Sequenza del viaggio di Fernando Távora negli Stati Uniti e elenco degli inconti e delle visite



1- Washington
13-21 Febbraio

Istituzioni visitate:
- American Institute of Planners (Edmund Peterson)
- National Association of Home Builders
- US Government Printing Office
- American Institute of Architetects (Walter Taylor)
- Charles Goodman Associates
- National Capital Planning Commission (Leonor Siegelman)
- Urban Renewal Administration (Tracy B. Angur)

Musei visitati:
- Museo delle arti e delle industrie
- Freer Gallery
- National Gallery
- Archive Building

Architetture visitate:
- East Garden Court;
- Jefferson Memorial, Lincoln Memorial e Campidoglio
- Washington Monument

Persone incontrate:
- Maggiore Carneiro Pacheco

2- Filadelfia
21-28 Febbraio

Istituzioni visitate:
- Graduate School of Fine Arts (Prof. David Crane, Prof. Heyward, Prof. Robert Smith, Prof. Louis Kahn, Prof. Robert Le Ricolais)
- Institute for Urban Resarch (Prof. William Wheaton)
- Institute for Architetctural Research
- Division of Education (Caroline Pitts)

Musei e biblioteche visitate:
- Museo d'arte
- University of Pennsylvania Museum of Archology and Anthropology
- Commercial Museum
- Fisher Fine Arts Library
- Philadephia Museum of Art
- Collezione Arensberg

Architetture visitate:
- Houston Hall
- Triangle
- Indipendence Hall

- **Persone incontrate:**
- James Magill

3- New York City
28 Febbraio -12 Marzo

Istituzioni visitate:
- City Planning Commission of New York (Miriam Strong)
- Mobil International Oil Co. (Sig. Jerige)
- Victor Gruen and Associates
- Regional Planning Association (David Stoloff)
- Westchester Country Department of Plannig a White Plains (Bernard Berkowitz, Bors Oxman)
- Graduate School of Architecture - Columbia University (Prof. Smith, Prof. Oronzio Maldarelli, Ing. Mario Salvadori, Prof. Raskin, Prof. Rohdenbury, Prof. John H. Hagmann, Prof. Pomeroy)
- Studio SOM - Skidmore, Owings and Merrill (Ernest Durhan)

Musei e biblioteche visitate:
- MoMa e ampliamento di Philip Johnson
- New York Public Library
- Metroplitan Museum of Art
- Solomon Guggenheim Museum
- Coliseum

Architetture visitate:
- Lever House
- Seagram Building
- Palazzo delle Nazioni Unite
- Negozio Olivetti di BBPR
- Grand Central Terminal
- Empire State Building
- Chrysler Building
- Rockefeller Center
- Architects Samples Building

Persone incontrate:
- Console Josè Manuel Raposo
- Comandante José Cabral

4-Hamdem, New Haven
12- 21 Marzo

Istituzioni visitate:
- School of Art and Architecture (Prof. Paul Rudolph, Prof. Alejandro Oscar Solari, Prof. Boris Pushkarev, Prof. King Lui Wu, Prof. Neil Welliver, Prof. Paul Jean Mitarachi, Prof.Robert Rosenblum, Prof. J. Lluis Sert, Prof. Christopher Tunnard, Prof. Vincent Scully)
- City Planning Commission New Haven (Norris Andrews)

Musei e biblioteche visitate:
- Museo di Storia Naturale
- The Cloister
- Yale Gallery of Art
- Peabody Museum

Architetture visitate:
- Ingalls Rink
- Forestry School

- **Persone incontrate:**
- Cristiano Rendeiro
- Prof. Eduard Seckler (Harvard)
- Arch. Hochs

5- Boston, Cambridge
21 Marzo - 2 aprile

Istituzioni visitate:
- Harvard University (Prof. Walter F. Bogner, Prof. Serge Chermayeff, Prof. Josep Lluis Sert, Prof. Hideo Sasaki, Prof. Ernesto N. Rogers, Prof. Jerzy Soltan, Prof. Mirko Basaldella)
- MIT (Prof. Kevin Lynch, Prof. Albert Bush-Brown, Prof. John T. Howard)
- Boston City Planning Board (Richard Bolan)

Musei e biblioteche visitate:
- Fogg Museum of Art
- Peabody Museum
- Busch Reisinger Museum

Architetture visitate:
- Gropius House, Walter Bogner House, Marcel Breuer House
- MIT Chappel e Kresge Auditorium di Saarinen
- Senior Dormitory di Aalto

Persone incontrate:
- Arch. Jorge Ferrari-Hardoy

6- Detroit
2 -6 aprile

Istituzioni visitate:
- Ford (Robert Curry)

Musei e biblioteche visitate:
- Henry Ford Museum

Architetture visitate:
- City Country Building, Ford Auditorium, Veterans Memorial Building, Cobo Hall, National Bank of Detroit
- La Rotonda degli stabilimenti Ford, Ford Rouge Factory, General Motor Building
- Edifici Yamasaki
- Ford World Headquarters

7- Chicago
6 aprile e 10-21 aprile

Istituzioni visitate:
- IIT (Prof, George Danforth, Prof. Harold McEldowney, Prof. Jay Doblin)
- American Society of Planning Officilas ASPO
- City Planning Commission

Musei e biblioteche visitate:
- Museo dell'Art Institute

Architetture visitate:
- Auditorium Building di Adler e Sullivan
- Crown Hall, IIT Common Building, Carman Hall, Robert Carr Memorial Chapel di Mies van der Rohe
- Edifici a Oak Park di F. L. Wright: Unity Church, Heurtley House, Casa studio, Roberts House, Winslow House
- Auditorium Theatre and Hotel di Adler e Sullivan
- Prudencial Building
- Robie House di F. L. Wright

8- Recine
8 aprile

Architetture visitate:
- Johnson Wax Headquarter di F. L. Wright

9- Taliesin East
9 aprile

Architetture visitate:
- Taliesin East di F. L. Wright

10- Madison
10 aprile

Architetture visitate:
- Unitarian Meeting House di F. L. Wright

11- Phoenix, Taliesin, Tucson
21 aprile

Architetture visitate:
- Residenza, studio e scuola di F. L. Wright

12- Città del Messico, Teotihuacan
22-29 aprile

Musei e biblioteche visitate:
- Museo Nazionale
- Palacio del Bellas Artes

Architetture visitate:
- Lo Zocalo
- Giardini di Pedragal
- Campus UNAM

13- Los Angeles
30 aprile - 2 maggio

14- San Francisco, Berkeley
2 maggio - 8 maggio

Istituzioni visitate:
- Scuola di Architettura della Berkeley University (Prof. Francis Violich, Prof. Vernon Arman De Mars)

Architetture visitate:
- Palo Alto Hospital di Edward D. Stone

Persone incontrate:
- Arch. Gustavo Oriel de Roza
- Arch. German Samper

15- Honolulu
8-9 maggio

Architetture visitate:
- Cupola di Buckminster Fuller
- Hotel Hawaiian Village

di vista falliti per una serie di edifici con altezze incongruenti. La città è un caos.»[82]
Oppure Detroit: «*un'altra città americana. Le stesse vie senza fine, lo stesso caos di volumi, la stessa polvere […]la piccola casa in decomposizione incastrata tra gli arroganti grattacieli, l'immondo parcheggio completamente aperto sul Viale, dopo un isolato pulito, il più sordido degli Slum*.»[83]

Come sottolineato da José Antonio Bandeirinha, Fernando Távora trasformò il viaggio in una «*spedizione di incontri culturali e di ricongiungimenti invertiti con la propria identità matrice.*»[84] La conoscenza del "modo di vivere" americano innescò il ragionamento sulle possibilità di contaminazione di tale modello al suo ambiente portoghese. «*Quello che mi interessa dei viaggi è identificare situazioni e capire le relazioni tra le cose: perché le case sono così, perché le persone si comportano così in relazione alle case che abitano, perché le città sono così e quali sono le relazioni tra la città e le case. Un sistema che definisce la forma di un paese, la forma di una città o di una casa. Nella misura del possibile trovare il sistema delle relazioni e la differenza di situazioni.*»[85] L'osservazione diventò un mezzo per la ricerca della propria identità[86] e un viatico per la comprensione delle relazioni tra organizzazione dello spazio e specificità umani e culturali.[87] La critica alla compulsione capitalistica traspare da tutte le pagine del Diario. Quella di Fernando Távora fu una valutazione molto negativa derivata da una giustificata incapacità di comprendere un disegno complessivo orientato alla sola produzione volta al consumo. A New York affermò il primato della città europea non ancora intaccata dal progresso capitalista sostenendo che: «*gli Stati Uniti hanno avuto la sfortuna di avere fatto la loro comparsa nel mondo in un'epoca disgraziata e sono forse i più emblematici rappresentanti della nostra decadenza, anche perché non hanno quei pruriti e complessi che gli Europei e gli altri popoli possiedono a causa del loro passato. Si è forse realizzato qua, il grande sogno dell'umanità contemporanea: vivere bene dal punto di vista materiale e tutto il resto verrà di conseguenza.*»[88] Dall'alto dell'Empire State Building venne affascinato dal panorama di luci e colori rappresentato dalle città in movimento ma rimase colpito dall'assenza di bellezza. Detroit sarà identificata come il simbolo del progresso capitalistico e l'industria automobilistica verrà associata all'idea di funzionalismo dalla quale Távora prende continuamente le distanze. Antonio Esposito sostiene come il consumismo venga interpretato

82_ Ibidem, p. 48

83_ Ibidem, p.161-162

84_ J. A. Bandeirinha, *Three buttons on the sleeves, United States 1960 and Távora's strangeness*, in *Revisiting Post-Ciam Generation: debates, proposals and intellectual framework*, Proceedings. Porto, April 11-13, 2019.

85_ Intervista a Fernando Távora di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*» (mai pubblicata), raccolta in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit., Fascicolo [C] encontro | Para a Edificios, entrevista por Manuel Mendes

86_ J. Figueira, *Fernando Tavora, Alma Mater Viagem na America, 1960*, in J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012, pp. 38-53.

87_ J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora. Modernidade permanente*, Op. Cit.

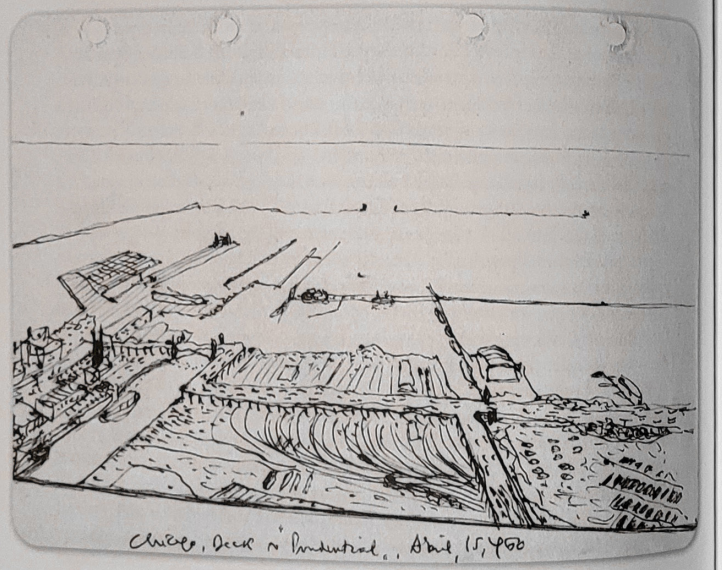
88_ A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 87-88.



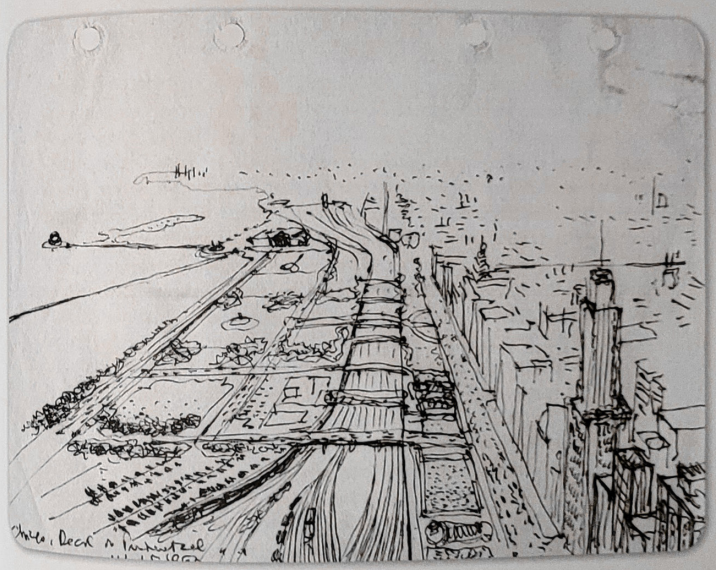
IMMAGINE 114
Disegno del waterfront di Boston.
Estratto del F. Tavora, *Diario de "bordo"*, volume Facsimile, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960.



IMMAGINE 115
Fotografia di Washinghton.
Estratta da A. R. Da Costa Mesquita, *O melhor do dois mundos, A viagem do arquitecto Távora aos EUA e Japão - Diário 1960*, tesi di Mestrado em Arquitectura Território e Memória, DARQ, Relatore: José António Bandeirinha, 2007.



F. Távora, *Chicago*, con annotazioni: "*Deck del "Prudential", Aprile, 15, 1960*"



F. Távora, *Chicago*, con annotazioni: "*Deck del "Prudential", IV, 15, 1960*"

come una «*prospettiva sociale*» che avrebbe condotto alla «*parametrizzazione economica di qualsiasi aspetto della vita*».[89] Altro concetto chiave rilevato nel *Diario* è l'assenza di autenticità del modello culturale americano, conseguenza della sostituzione dell'uomo con una tecnologia capace di produrre grandi oggetti o grandi trasformazioni di paesaggio nei quali si perdono armonia e grazia, caratteristiche uniche presenti nell'operato umano consapevole. Dopo aver visitato la fabbrica automobilistica Ford Távora infatti scrisse: «*L'impressione della linea di montaggio è stata pessima. […] Mi sembra una nuova forma di schiavitù. È chiaro che questi schiavi hanno automobili, televisioni, case proprie, lavorano solo quaranta ore alla settimana e guadagnano proporzionalmente più di un professore universitario. Ma non sarebbe meglio guadagnare meno? Avere un'automobile in meno e avere una vita più creatrice?*»[90]

Il *Diario* consente inoltre di fare una riflessione critica sulla strategia di sviluppo della città americana importata anche in Europa nella fase del secondo dopoguerra, che ritrova nel sobborgo, un "*Non-luogo*" anti-urbano privo di identità e di valori relazionali dello spazio, il modello privilegiato di attuazione. Durante l'incontro con il Prof. Wheaton emersero gli aspetti analitici dell'approccio urbanistico statunitense: «*per fare il city design il problema viene impostato dagli specialisti che determinano quanta popolazione, quanta superficie di terreno serve per questo e per quell'altro, quali sono le direttrici fondamentali per il traffico ecc. […] Ci sono specialisti in tutto e ognuno studia il proprio campo di competenza con un dettaglio e con un'attenzione che mi spaventano.*»[91]
La tendenza alla pianificazione analitica come schema di orientamento delle scelte insediative trova conferma nel dialogo con il prof. T. Howard al MIT di Cambridge che descrisse il sobborgo come il modello economico più vantaggioso per gli investimenti *real estate* per la scarsità di spazi urbani di utilizzo pubblico che contraddistinguono la sua struttura tipologica delegittimando in questo modo l'esistenza e la formazione di ambienti civici dotati di qualità relazionali.[92] Come analizzato nel Capitolo 1 la dispersione fisica della città è uno dei principali fattori di aggressione dello spazio pubblico che viene spesso accompagnato dalla creazione tipologie anti-urbane "atopiche" senza carattere identitario, che vennero definite da Távora come «*caotiche, sia nella disposizione, sia nel gusto che manifestano, cercando un certo sensazionalismo commerciale per attirare compratori di automobili, di benzina, di cibo e di sonno.*»[93] Prosegue scrivendo: «*In tutto il viaggio non ho visto un solo piccolo pezzo di architettura tra centinaia o migliaia di edifici. C'è una certa area di accampamento in molte di queste cose americane.*»[94]

89_ A. Esposito, *Il viaggio* in *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p.13.

90_ A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit., p. 165.

91_ Ibidem, p. 61

92_ Ibidem, p. 152

93_ Ibidem, p. 55

94_ Ibidem, p. 55

IMMAGINE 116 (nella pagina precedente)
Disegni di Chicago. Estratto dalla pubblicazione A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, LetteraVentidue, 2022, pp.194-195.

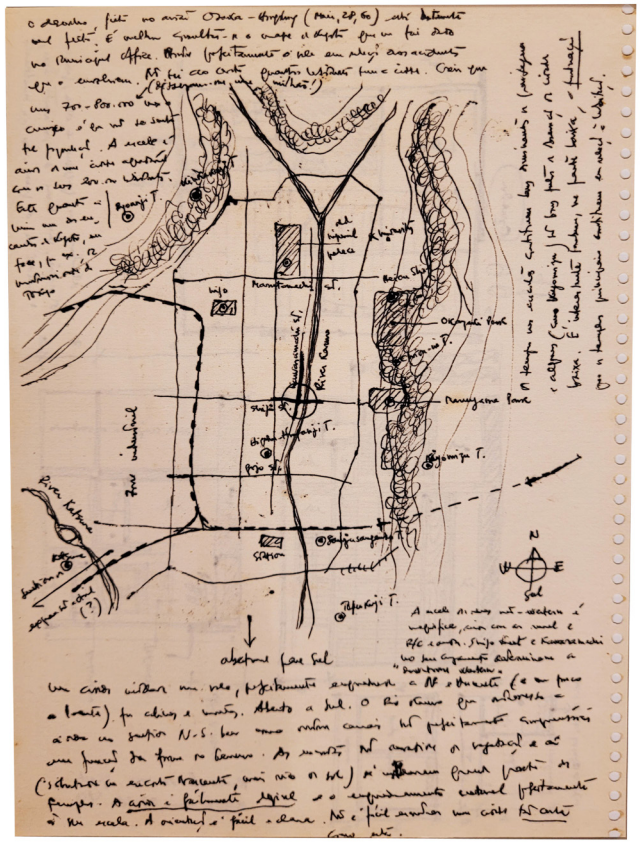


IMMAGINE 117 (in alto a sinistra)
Pianta di Kyoto, annotazioni: *«il disegno è mal riuscito ma mostra perfettamente la valle in relazione alle circostanze. Non sono sicuro di quanti abitanti abbia la città credo circa 700-800.000 (mi avevano detto un milione) ma è curioso che non si percepisce tanta popolazione. La scala è ancora di una città piacevole con i suoi 200.000 abitanti. Questo e per quanto mi riguarda una delle meraviglie di Kyoto rispetto per esempio alla mostruosità di Tokyo.[…] i templi sui pendii costituiscono delle dominanti nel paesaggio e alcuni sono buoni punti di osservazione della città bassa. È interessante anche, nella parte bassa, la dislocazione che i templi principali assumono in relazione alle abitazioni. La scala delle vie è magnifica, ancora con un'area rurale e edifici con piano terra e un piano. Il fiume Kamo che attraversa la città nella direzione nord-sud così come gli altri canali sono perfettamente comprensibili in funzione della forma del terreno. Le pendenze sono rivestite di vegetazione e là sono stati costruiti la maggior parte dei templi. La città è facilmente leggibile e l'inquadramento naturale è perfettamente alla sua scala. L'orientamento è facile e chiaro. Non è facile trovare una città tanto esatta quanto questa.»* Kyoto, maggio 1960,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

Durante la sua permanenza negli Stati Uniti abbandona quasi completamente il disegno a mano, che riprenderà assiduamente in Messico, Giappone e in Grecia, per affidare il racconto prevalentemente alla scrittura e alla fotografia. Tale osservazione induce a pensare il disinteresse per la composizione di paesaggi così frammentati e privi delle qualità armoniche che l'architetto Távora ricercava continuamente nella città. L'analisi che fa del paesaggio americano è un altro punto di notevole interesse. Egli riscontra nella mancanza delle "limitazioni" la causa dell'assenza dell'identità dei sobborghi, che si ritrovano ad affrontare una "lotta sorda" per diventare urbani, ma si rivelano impossibilitati a raggiungere tale condizione a causa della loro estensione.[95] Quando i professori Christopher Tunnard e Boris Pushkarev, gli presentano la bozza del libro *Man-Made America –Chaos or Control?*, uno studio sulla relazione dei grandi assi viari americani con il territorio, Távora si dimostra molto interessato al tema del rapporto tra infrastruttura e paesaggio e lamenta il fatto che un'iniziativa di quel genere sarebbe stata molto utile in Portogallo in un momento in cui si stavano costruendo importanti assi di comunicazione che avrebbero modificato la geografia e il territorio. La sensibilità di Távora per il tema dell'intervento nel paesaggio verrà ribadita anche in futuro: «*Ci sono lavori dove ancora gli architetti non vengono chiamati come per esempio nei progetti di strade e autostrade. […] La visione del territorio deve essere amplia. Si deve fare qualcosa in questo senso. […] Le strade trasformano il territorio, trasformano la storia.*»[96] L'America di quegli anni è infatti caratterizzata da investimenti statali che finanziano la costruzione di autostrade come strategia di crescita dove l'automobile diventa il mezzo di mobilità per eccellenza, imponendo uno schema di sviluppo che successivamente colonizzerà il mondo intero, Europa compresa.[97] La periferia diventa allora uno strumento di affermazione di questa strategia politica che troverà ampio consenso negli Stati Uniti e non solo, e che Fernando Távora valuta negativamente intuendo il pericolo dell'importazione di tale modello nel suo paese.[98]

Conclusa la tappa statunitense Fernando Tavora vola a Tokyo per assistere al *World Design Conference (WoDeCo)*. Non dedica molto spazio nel Diario alle conferenze perché si rivela maggiormente interessato a conoscere in profondità un paese che lo affascina, che definisce «*intelligente e sensibile, [...] creativo e spontaneo*».[99] «*L'impressione di Tokyo è disastrosa. […] A che cosa hanno portato il progresso, le macchine, la democrazia, i soldi, e tutti i miti moderni… […] Resti di bellezza […] Niente che valga la pena.*»[100] Tokyo, nella narrativa del Diario, potrebbe essere intesa come un'altra città americana, la cui essenza è stata

95_ Ibidem, p. 200-201.

96_ AA.VV., *Fernando Távora*, Departamento Autonomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Macron, 2002

97_ J. A. Bandeirinha, Apparato II di questa Tesi.

98_ J. A. Bandeirinha, R. Aristides, *De visita ao "museu americano", Távora, 1960*, Paper presentato all'International Colloquium "*Alice, Strange Mirrors, Unsuspected Lessons – Epistemologies of the South*" in 10 to 12 of July, 2014, session DH9, "Human Rights."

99_ A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 273-274.

100_ Ibidem, p. 245.

intaccata da una modernità che ha restituito solo problemi in termini di traffico e di aspetto. Come controparte Kyoto viene invece definita come una città "esatta" la cui scala piacevole consente l'armonizzazione di elementi naturali (le montagne e i corsi d'acqua) e antropici (vie, edifici e templi) che ne consentono una facile lettura.[101] Ampio spazio viene dedicato ai templi, descritti nei loro caratteri compositivi e nelle tecniche costruttive ma soprattutto negli aspetti relativi alle relazioni paesaggistiche e spaziali che intrattengono con il territorio. Qui Fernando Távora ritrova alcuni punti in comune con il tessuto della città portoghese,[102] fatto di relazioni intime tra produzione antropica e natura, risultato quest'ultimo di un sapiente rapporto duale tra ambiente e intervento umano non rintracciabile nella caotica macchina artificiale della città americana.

«*Se il Paese avrà giudizio – ossia se si libera dal giogo americano e non cadrà nelle mani russe – se continuerà ad essere il Giappone – il destino gli riserverà ancora uno straordinario futuro.*»[103]

La valutazione più severa della dimensione pubblica dello spazio della città americana viene fatta da Fernando Távora durante la sua successiva permanenza ad Atene: «*è curioso come la nostra civiltà, nonostante la ricchezza economica, ignori la necessità dell'Agorà nel suo significato più ampio. Per esempio, negli Stati Uniti, in realtà, il tempo per conversare passeggiando o passeggiare conversando non esiste, perché tutti i discorsi e tutto il movimento hanno un fine pratico, utile, eminente e interessato.*»[104] Il senso sociale degli spazi porticati e coperti della Stoà ispira una riflessione già ripetuta più volte nel *Diario* ovvero la mancanza di luoghi destinati alla vita civica nel modello urbanistico statunitense che invece caratterizzano gli spazi pubblici europei, fondati su una necessità di favorire le connessioni alla scala umana e sulla possibilità di proteggere gli scambi e le relazioni.

Questo esame trasversale delle tecniche urbanistiche e della condizione della città americana consente di mettere in parallelo l'esperienza tavoriana con l'analisi fatta nel Capitolo 1. Come argomentato i modelli *Digital* e *Smart City* utilizzano una grande mole di dati, i *big-data*, per la gestione urbana, i quali vengono trattati e impiegati per la pianificazione della città senza che ad essi vengano affiancate strategie esplicite per il progetto e la conservazione delle qualità fisiche dei luoghi. Vi è poi nei modelli di *urban planning* americani e in quello *Smart City* «*un'eccessivo schematismo del rapporto tra conoscenza, cultura, scienza, tecnica*»[105] e una comune centralizzazione dei problemi urbani sulla componente tecnologica che esclude la presenza di aspetti più vasti del sapere umano. Il *Planner* è un tecnico specializzato in

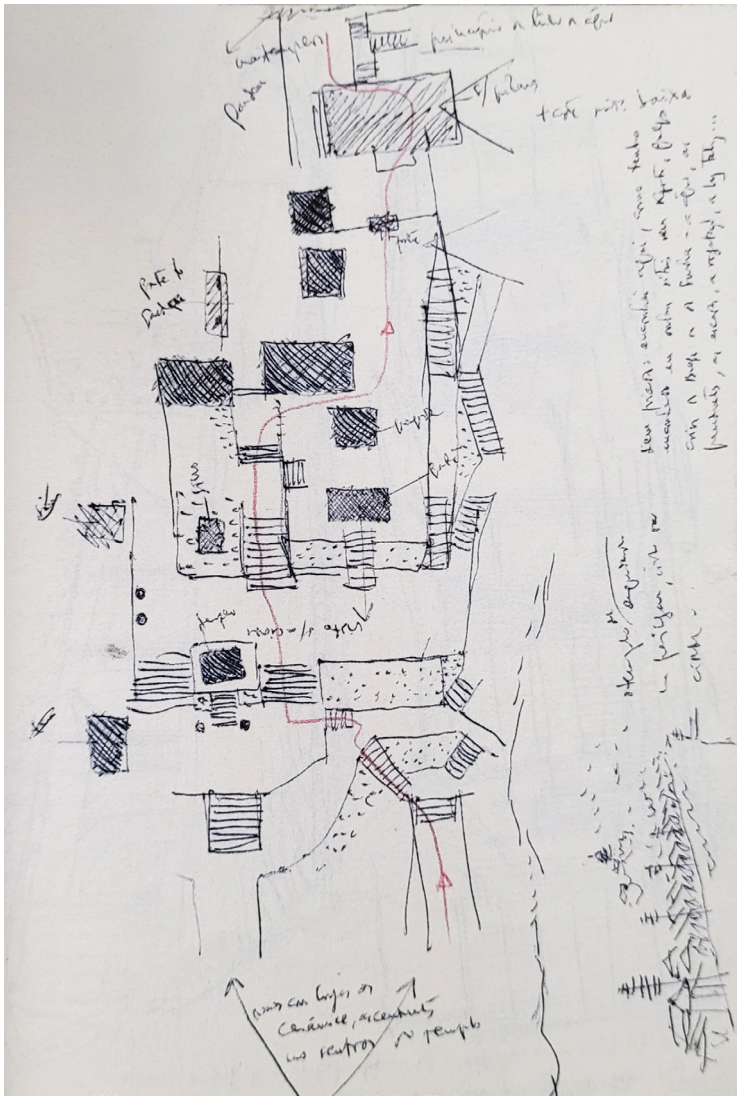


IMMAGINE 118
Nell'immagine disegno eseguito a Kyoto rappresentate la sequenza degli spazi continui e dei percorsi nel Tempio di Kiyomizu, 21/05/1960.
Nelle annotazioni: «*non scherzo: ho trovato qua, come ho trovato in altri siti a Kyoto, qualcosa di Braga o di Sintra.*»
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

101_ Annotazioni sulla pianta di Kyoto, Quaderno A, Ibidem.

102_ Nell'annotazione sulla pianta del Tempio di Kiyomizu: «*non scherzo: ho trovato qua, come ho trovato in altri siti a Kyoto, qualcosa di Braga o di Sintra*.» Quaderno A, Ibidem.

103_ Ibidem, p. 274.

104_ Ibidem, p. 291.

105_ J. A. Bandeirinha, *Arquitectura a praça da autonomia, pedagogia, epistemologia, pensamento crítico*, Fundação Instituto Arquitecto José Marques da Silva, Porto, 2017.

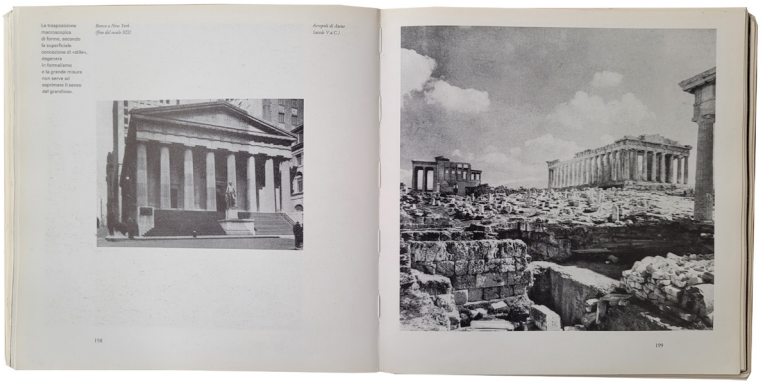


IMMAGINE 119
Immagine che ritrae sulla destra l'Acropoli di Atene e sulla sinistra l'ingresso di una banca a New York estratta da E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata dalla quale è stata estratta la fotografia è di Skira editore, 1997.
La didascalia che accompagna le immagini dice: «*La trasposizione macroscopica di forme, secondo la superficiale concezione di «stile», degenera in formalismo e la grande misura non serve ad esprimere il senso del grandioso.*»

problemi di management, affiancato da figure professionali altrettanto specializzate nei campi dell'economia, della sociologia e della gestione dei servizi, relegando ad un ruolo marginale la figura dell'architetto, o dell'*organizzatore dello spazio*, provocando quella separazione tra pianificazione insediativa e forma urbana che ha portato, nell'America rilevata nel viaggio, alla creazione di spazi discontinui e privi di ordine, il sobborgo, o il "caos" morfologico dei centri principali.[106] Távora espone nel suo *Diario* una critica articolata alla specializzazione tecnica che riflette il pensiero di un Movimento Moderno in evoluzione, che in quel dato momento storico stava orientando il dibattito alla gestione della tecnologia nei processi di trasformazione delle città come certificato da Ernesto Nathan Rogers: «*La nostra difficoltà – il nostro compito – è di tradurre i sentimenti nelle cose create e ci occorre perfezionare una tecnica per dominare con essa i sentimenti; identificare la tecnica con i sentimenti; costruire un'unità tra mezzi e fini; confonderli con la vita; fare che l'architettura sia vita.*»[107]
Oltre a ciò il *Diario* lascia in eredità un'esortazione a conservare le qualità relazionali caratterizzanti il tessuto della città Europea attraverso pratiche che associno l'organizzazione urbana alla specificità della condizione culturale e delle tradizioni locali. L'esegesi del modello espansivo statunitense eseguita nel viaggio denota un senso di sfiducia nello schema capitalistico di derivazione fordista che non può essere ignorato e deve rappresentare oggi un campanello d'allarme per architetti che si confrontano con le tecnologie della Quarta Rivoluzione Industriale. Se, come analizzato, i modelli *Smart* relegano in secondo piano le conoscenze insostituibili tipiche dell'architettura sarà allora necessario, riprendendo ancora le parole del *Diario*, la creazione «*di un ponte tra l'uomo e la tecnologia in termini di forme […] Visto che il mondo non potrà tornare indietro, bisogna accettare il caos attuale e tentare di perseguire di nuovo l'ordine e l'armonia che alcune antiche felici civiltà hanno conosciuto.*»[108]
Riflettendo sull'esperienza del viaggio americano, José Antonio Bandeirinha esorta architetti e urbanisti contemporanei a mettere in discussione l'egemonia del modello metropolitano osservato ai suoi albori da Fernando Távora, utilizzando strategie alternative capaci di privilegiare comportamenti volti alla conservazione identitaria attraverso la preservazione di un codice genetico già presente nella città europea che facendo «*affidamento su tutta la sua esperienza passata, individui le alternative e riconosca le immense aspettative che la sua situazione attuale comporta*».[109] In ultima analisi è possibile affermare come l'esperienza del viaggio supporti la posizione culturale secondo cui non possa esistere una divisione netta tra Architettura e Urbanistica dal momento che il processo del progetto si riafferma come unico strumento capace, a tutte le scale, di dare risposte complessive, non parzializzate o settorializzate, ai problemi della città.

106_ G. Leoni, *Távora 1960* in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit.

107_ E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata Skira editore, 1997, p. 28.

108_ Questo estratto del Diario è datato 13 maggio, quando Fernando Távora a Tokyo assiste ad alcune conferenze tenute da German Samper e Paul Rudolph al "*World Design Conference*" (WoDeCo) (11-16 maggio 1960) sul tema del ruolo della tecnologia nei processi di design.

109_ J. A. Bandeirinha, *Three buttons on the sleeves, United States 1960 and Távora's strangeness*, Op. Cit.

Come ricorda Giovanni Leoni: «*Tuttavia la critica alla cultura americana è, per così dire, non circostanziale ma fortemente ideologica, venendo questa abbastanza genericamente assunta come prototipo di una modernità che è il vero obiettivo polemico.*»[110]
È possibile, infatti, riscontrare come il viaggio rappresenti il superamento definitivo della fase internazionalista nell'architettura di Fernando Távora in favore di una teoria ancora più radicata nel rispetto delle tradizioni locali. Il *Diario* in questo senso ci fornisce delle prove evidenti rintracciabili in due incontri con l'architettura dei maestri.

Il primo incontro è quello con l'opera di Mies van der Rohe che avviene all'Illinois Institute of Technology (IIT), la scuola nella quale dal 1938 il maestro tedesco aveva collaborato nella trasformazione del piano di studi e del Campus. Fernando Távora non ebbe modo di incontrarlo personalmente ma di osservare le sue architetture e l'operato degli studenti della scuola. La visita alla Crown Hall è emblematica. Questo edificio, del quale Távora apprezza comunque gli aspetti compositivi,[111] diventa icona di una valutazione negativa degli esiti dell'internazionalismo prebellico dove il linguaggio dell'architettura perse di vista il contatto con il luogo e le relazioni ambientali. Anche il lavoro di «*studenti soddisfatti di avere Mies come fonte di ispirazione*»[112] venne criticato per la mancanza di creatività e per la ripetizione in serie di alcune componenti della composizione architettonica prive di dialogo con il luogo nel quale sono inserite.[113] La critica all'assenza di relazioni tra architettura e i più diretti riferimenti spaziali al contorno emerge anche nella visita alla IIT Robert F. Carr Memorial Chapel of St. Savoir (1949-1952) che viene definita «*scientifica, razionale e confortante*» ma priva di sensibilità nella differenziazione degli elementi formali come, ad esempio, «l*e facciate, la principale e la posteriore*» che vengono pensate «*assolutamente identiche, sebbene una introduca alla navata e l'altra al retro dell'altare.*»[114] Il percorso di quegli anni ci restituisce un posizionamento culturale opposto tra Mies e Távora, il quale stava affermando, assieme al gruppo portoghese dei CIAM, una «*posizione dell'architetto che non è più il dittatore che impone la sua forma ma è un uomo che si dedica ai problemi dei suoi simili, non per servirsi di loro, ma per servirli creando così un'opera a volte anche anonima ma intensamente viva*»[115] e per tale ragione non può più essere propenso ad accettare atteggiamenti demiurgici nella pratica architettonica.
Il secondo incontro, diametralmente opposto in termini di entusiasmo e di interesse, fu quello con l'opera di Frank Lloyd Wright. Il viaggio sarà caratterizzato dalla visita di numerose realizzazioni del maestro americano nelle quali Fernando Távora riscontrò tutti i caratteri

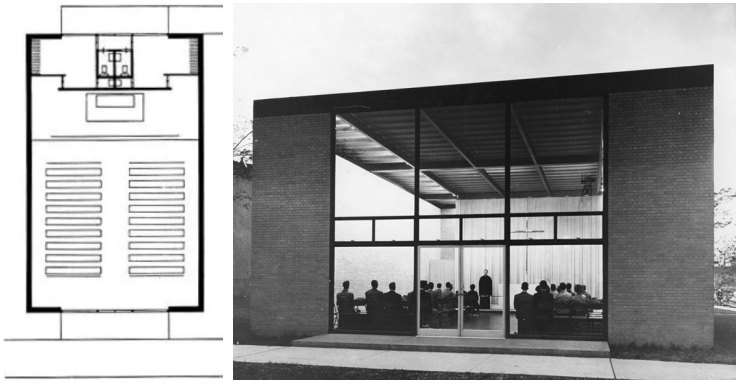
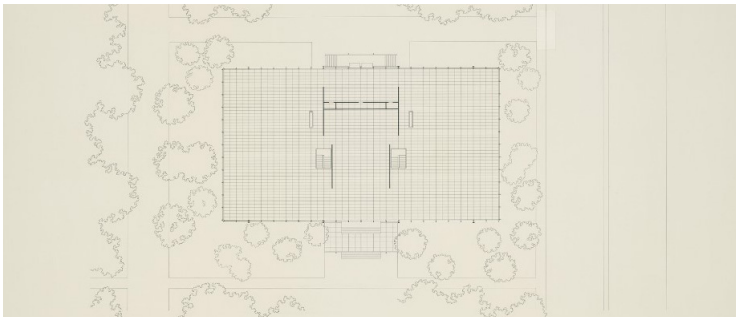


IMMAGINE 120
Pianta e fotografia del fronte d'ingresso della Memorial Chapel, IIT, Mies van der Rohe (1949-1952). © Chicago History Museum





110_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 35-87.

111_ Fernando Távora scrive che «*l'edificio è ineccepibile nelle proporzioni e nell'esattezza*» in A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 186.

112_ Ibidem, p. 189.

113_ Ibidem, p. 186.

114_ Ibidem, p. 186.

115_ "*X Congresso CIAM*", in «Arquitectura» N°64, Lisbona, 1959.



IMMAGINE 123
Walter Gropius house, Lincoln, Massachusetts, 1937-1938.

IMMAGINE 121 (nella pagina a fianco)
Pianta dell'Illinois Institute of Technology, S.R. Crown Hall,
Mies van der Rohe (1950-1956). © MoMa

IMMAGINE 122 (nella pagina a fianco)
Fotografia scattata nel 1956 degli studenti al lavoro all'interno dell'Illinois Institute of Technology, S.R. Crown Hall, Mies van der Rohe (1950-1956).
© Chicago History Museum

positivi che aveva immaginato nella lettura di Bruno Zevi come, ad esempio, la sapiente relazione tra ambienti interni e paesaggio, l'utilizzo accurato dei materiali e delle tecniche costruttive e la complessa capacità di organizzazione degli elementi basilari dell'architettura: la luce, la scala e lo spazio.[116] L'epicentro dell'elogio all'operato di Wright si verifica durante la visita a Taliesin East dove la lezione del Maestro assume connotati grandiosi, che per contropartita sminuisce l'architettura di uno dei padri del Movimento Moderno europeo: «*Avevo visto da poco tempo la casa di Gropius a Lincoln: quando ho visto Taliesin, la casa di Gropius mi è sembrato un frigorifero appoggiato sulla collina!*»[117] L'architettura di «*scheletri colorati*»[118] si trasforma quindi, nell'opera di Wright, in «*organismi*» che dialogano con il paesaggio grazie ad una ricchezza delle forme unica nell'opera di un architetto contemporaneo: «*Mi sono sentito nel Medioevo, in Grecia, in Messico, in presenza di una Cattedrale, di un Partenone, di un tempio azteco, tale è l'integrità di questa architettura.*»[119]
Il paragone tra Mies e Wright viene affidato alla scrittura di un appunto[120] che certifica l'interesse per alcune questioni di architettura e la critica ad una stagione del Moderno che Fernando Távora reputa ormai terminata; Mies rappresenta l'*anonimato*, l'*intellettualismo*, la *geometria* fine a se stessa, l'*allontanamento dalla natura*, e la *non traduzione dello spazio interno,* mentre Wright è realizzatore di architettura *vitale*, *dinamica*, *specifica*, che instaura *relazioni con le abitudini*, gli *stili di vita*, il *clima*, le *tradizioni locali* e i *materiali*.
Questo confronto è utile per constatare l'irreversibile rottura tra Fernando Tavora e l'ideale internazionalista, identificabile in «*una forma di imperialismo culturale*»[121], in favore di una teoria architettonica, incentrata negli intenti e nelle qualità espressive alla preservazione della specificità dei luoghi e orientata alla definitiva umanizzazione degli aspetti tecnici a tutte le scale del progetto, che verrà esplicitata, come in un processo evolutivo, nel testo sull'organizzazione dello spazio, due anni dopo questa esperienza.

«*Credo che l'America sia un magnifico Laboratorio; è indispensabile conoscerla, precisamente e soprattutto per sapere quello che si deve evitare a tutti i costi.*»[122]

Il saggio del 1962 "*Da organização do espaço*" venne scritto come prova per l'ammissione di Fernando Távora al concorso da Professore alla ESBAP. Ripubblicato nel 1982, quest'ultima edizione accoglie una prefazione di Nuno Portas che chiarisce il significato di un testo, che come ricordato da Raffaella Maddaluno, si può considerare il registro delle opinioni sulla città e sull'architettura rilevate durante il viaggio[123] e in precedenza nel percorso di attraversamento

116_ B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna*, Einaudi, 2004, p.390.
117_ A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 181
118_ Ibidem, 181.
119_ Ibidem. p. 179.
120_ In nota 308 in Ibidem.
121_ Apparato III di questa Tesi, conversazione con Giovanni Leoni.
122_ A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, Op. Cit. p. 188.
123_ R. Maddaluno, *Il Diario di Bordo: dalla testimonianza alla storia*, in Ibidem p. 29.

critico del Movimento Moderno eseguito negli anni Cinquanta. Come certificato da Portas, in questo documento Fernando Távora sposta l'attenzione dallo spazio architettonico allo spazio della città riposizionando il campo degli interessi del progettista a tutte le scale di intervento. Per tale ragione emerge con chiarezza l'intento e la possibilità di controllare la forma urbana attraverso il progetto, strumento che qualifica l'architetto non più come demiurgo ma come interprete di una responsabilità condivisa che non può più essere ridotta alla sua dimensione formale.[124] Prosegue Portas descrivendo il testo come la definitiva rinuncia in Távora a dotare lo strumento del progetto, sia esso di architettura o di città, di un approccio funzionalista che aveva ridotto lo spazio ad «*una dimensione pragmatica e estetica banalizzata e che lo Stile Internazionale aveva lasciato come residuo*», in favore di un approccio "relazionista" dei problemi di architettura dove lo «*spazio che separa*» diventa protagonista e «*esso stesso forma*».[125]

Il saggio chiarisce nelle prime pagine il significato dei termini che compongono il titolo. Organizzare è il desiderio e allo stesso tempo la manifestazione della volontà di pensare lo spazio come il «*negativo o la matrice delle forme visibili*».[126] Emerge pertanto una teoria architettonica incentrata sulla "circostanza" come strumento del progetto e un Fernando Távora "relazionista" che assume le teorie filosofiche di José Ortega y Gasset, piuttosto che di Martin Heidegger, e le trasforma in indicazioni per la pratica, ma soprattutto per l'etica, del mestiere dell'architetto. Il «*creatore di circostanze*»,[127] viene chiamato ad assumere la responsabilità del suo lavoro ampliando così lo spettro della deontologia professionale finalizzata alla ricerca dell'armonia a tutte le scale del progetto dove Architettura e Urbanistica vengono intese come categorie congiunte della medesima disciplina e il singolo edificio diviene parte di un insieme armonico, sia esso la città, il territorio o il paesaggio. Secondo Távora l'armonia non è nient'altro che la traduzione dell'equilibrio ovvero «*la combinazione esatta tra coscienza e sensibilità, integrazione gerarchizzata e corretta dei fattori*».[128] Il termine organizzazione denota poi la presenza dell'uomo, «*essere artista e intelligente per natura*»,[129] come responsabile delle scelte che devono derivare all'armonia stessa.
Távora individua nel tempo, a breve o a lungo termine, una componente fondamentale dello spazio organizzato, come «*una dimensione dell'opera in sé*»,[130] e nella continuità una caratteristica assoluta, a certificare l'apertura della disciplina a vedute più ampie che allargano il campo dell'azione e la necessità di interrompere la tendenza alla compartimentazione dei

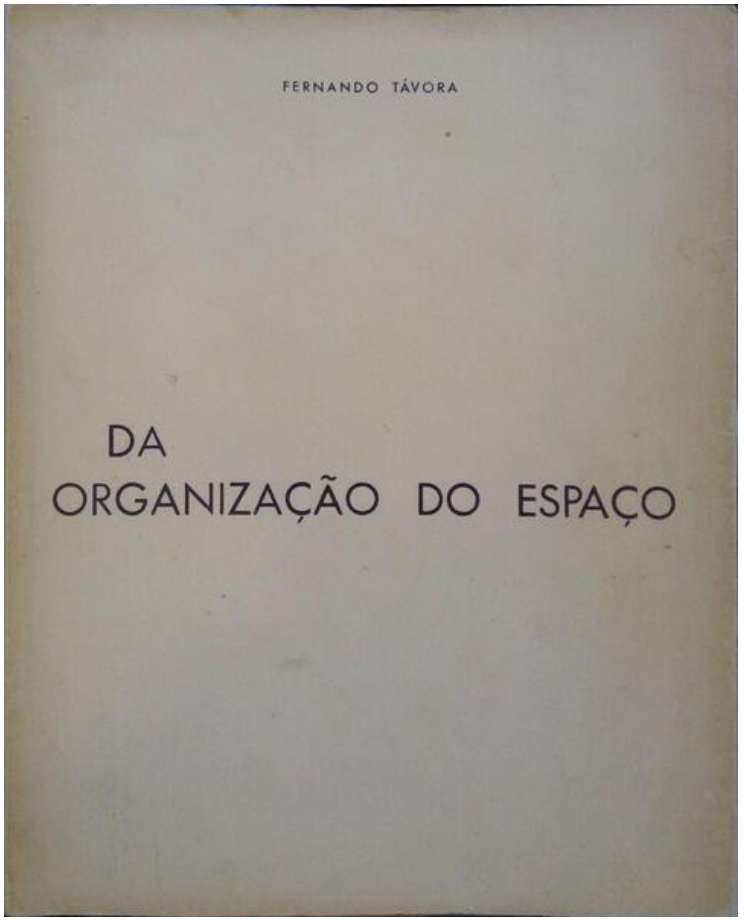


IMMAGINE 124
Copertina della pubblicazione *Da Organização do Espaço*, F, Távora, 1962.

124_ Prefazione di N. Portas alla pubblicazione F. Távora, *Da organização do espaço*, 1962, edizione consultata 7.ª Edição. Argumentos N° 13 - Série 2. FAUP Publicações, Porto, 2007.

125_ Ibidem.

126_ F. Távora, *Da organização do espaço*, Op. Cit. p. 12

127_ Ibidem, p.73

128_ Ibidem, p.14

129_ Ibidem, p.14

130_ Ibidem, p.16

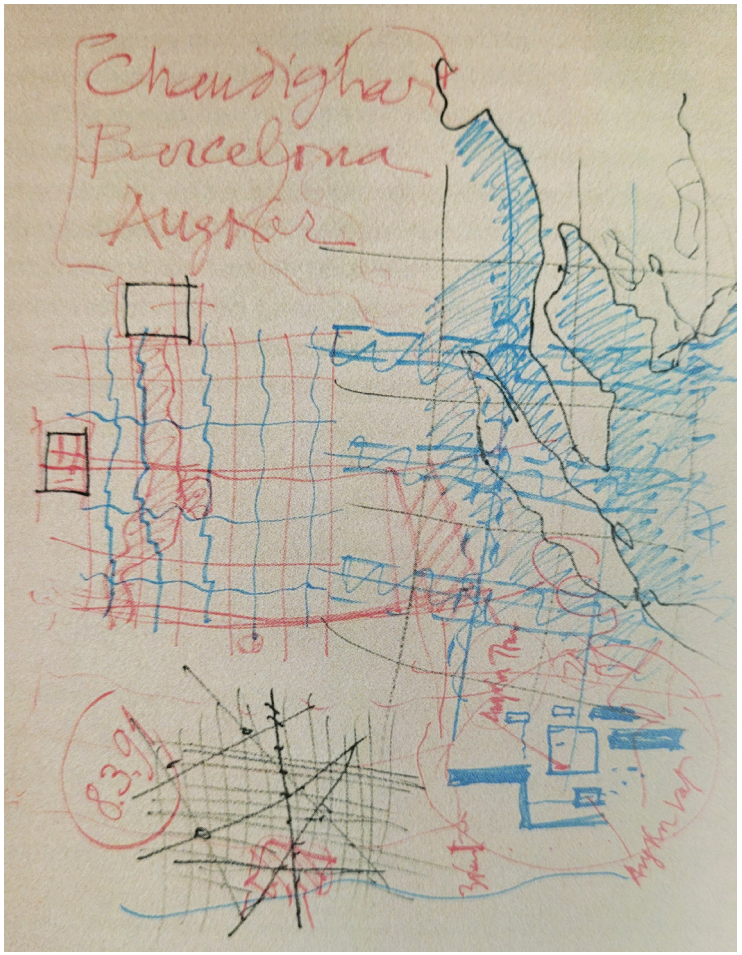


IMMAGINE 125
Disegno di Fernando Tavora realizzato durante la lezione del corso *Teoria Generale dell'Organizzazione dello Spazio* alla Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP) il 8 marzo 1991.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

saperi facendosi portavoce di una valutazione negativa della "*barbaria dello specialismo*",[131] argomento già accennato nel *Diario*. Távora sostiene poi che sarà necessario sostituire la pratica della partecipazione, con quella della collaborazione seguendo i grandi esempi del passato e distinguendo due tipi di collaborazioni: quelle orizzontali, tra uomini della stessa epoca e quelle verticali, tra uomini di epoche differenti.

«*Lo spazio è continuo, non può essere organizzato secondo una visuale parziale, non accetta limitazioni nella sua organizzazione e nello stesso modo che la forma e lo spazio sono così intimamente legati da essere l'una il negativo dell'altro, inseparabili, così le forme visivamente apprese mantengono tra di loro strette relazioni, armoniche e disarmoniche, ma sempre evidenti.*»[132]

La forma delle cose assume in questo saggio un protagonismo che necessita alcune considerazioni particolari. Attraverso la discussione di questa componente dell'architettura Távora argomenta uno dei valori cardine della sua produzione teorica e progettuale: l'attenzione per il luogo. Come il funzionalismo aveva dimenticato la totalità della forma, e di conseguenza la sua continuità per l'affermazione di principi utilitaristici e contingenziali, sarà necessario, sostiene l'architetto, tornare ad occuparsi dell'architettura anonima, ispirandosi anche a quella del passato, perché essa rappresenta una porzione maggioritaria dello spazio organizzato. L'atto creativo singolare, pur valoroso che sia, non può risolvere i problemi di tessuti formati in prevalenza da strutture "banali". Compito dell'architetto sarà quello di creare le condizioni affinché la qualità si possa diffondere al contesto in maniera uniforme senza imporre protagonismi o eseguire atti di prevaricazione sull'armonia del tutto. In questo delicato equilibrio ricoprono un ruolo fondamentale le relazioni che si vengono ad instaurare tra opera e sito, all'interno del quale l'architettura possiede un enorme potere risolutivo o distruttore. Il gesto architettonico deve pertanto attendersi alle condizioni poste senza che la forma "geniale" prevalga sull'armonia generale. Questo posizionamento, che rispecchia, come ricordato da Giovani Leoni, un modello antiromantico che supera la visione del "grande uomo" come critica ai Maestri del Moderno,[133] restituisce sia un'attitudine morale personale all'umiltà dell'uomo Fernando Távora, sia una concezione pedagogica dell'architettura che si estende ben oltre il suo campo d'azione più prossimo. L'architetto, organizzatore dello spazio dotato di qualità artistiche e tecniche,[134] sarà chiamato ad orientare la trasformazione, educando con la sua opera ed evitando, quelli che Távora definisce dei «*processi di dilapidazione*»[135] attraverso «*cammini in direzione dell'utopia*».[136]

131_ J. Ortega y Gasset, *La ribellione delle masse*, 1930, edizione consultata TEA, 1988.
132_ F. Távora, *Da organização do espaço*, Op. Cit. p. 18.
133_ Apparato III di questa Tesi, conversazione con Giovanni Leoni.
134_ F. Távora, Da organização do espaço, Op. Cit. p. 25.
135_ Ibidem, p.27.
136_ Ibidem, p.25.

Il saggio riserva un capitolo all'analisi della situazione dell'uomo contemporaneo e dei luoghi che abita, fortemente influenzato dall'esperienza del viaggio negli Stati Uniti. Fernando Távora sulle città nordamericane parla dell'impressionante discontinuità del loro spazio organizzato con «*zone che crescono un giorno per l'altro e zone che un giorno per l'altro muoiono, vuoti enormi e amorfi che dilatano le spazio, giganti al lato di pigmei, industrie che pregiudicano le residenze, settori ricchi e settori poveri, aree dove il sole, il grande animatore delle forme, non penetra mai e, qua e là, timidi spazi verdi con alberi ai quali l'asfalto o l'aria inquinata impediscono l'esistenza.*»[137]
È evidente come il viaggio abbia accentuato una valutazione negativa del modello capitalistico, che secondo Távora avrebbe contaminato le culture locali in un processo, dipeso dalla sua gestione, di arricchimento o di distruzione, dove la tecnologia rappresenta il prodotto principale di tale processo. L'architetto parla di una tecnologia capace di produrre anonimato e che crea un forte impatto nei contesti locali dove viene impiantata. La tecnica è inoltre, secondo Távora, responsabile dell'impoverimento culturale che consente all'uomo di «*smettere di pensare*»[138] perché si trova a disporre di oggetti e macchinari che risolvono i problemi per lui. L'idea dell'uomo "*Animale geometrico*"[139] corbuseriano ha originato una visione parziale dei problemi urbani che generano discontinuità in città cresciute troppo in fretta, sulla base di direttrici contingenziali, dove è impossibile controllare il naturale ordine delle cose con il risultato del caos. La città osservata è anche una città contro la natura che, nei rari casi che l'accetta è solo per dominarla. La soluzione proposta da Távora allora a questa serie di problemi è quella di ripristinare una disciplina architettonica e urbanistica attenta alla globalità degli aspetti dell'organizzazione urbana, capace di non parzializzare le soluzioni e di non imporre con i muscoli apparati tecnologici in grado di modificare nella sostanza territori e paesaggi, promuovendo un approccio progettuale in grado di tenere all'interno del ragionamento molteplici scale di intervento.

L'ultimo capitolo del libro è destinato agli architetti e sembra oggi di grande attualità. L'architetto, «*anzitutto uomo che utilizza la sua professione come strumento di beneficio*» ormai divenuto simultaneamente «*organizzatore di spazio*» e «*creatore di forme*», viene chiamato dall'autore alla responsabilizzazione nei confronti di una società che necessita una «*sintesi tra possibile e necessario*», raggiungibile attraverso una presa di coscienza che preveda la messa in relazione tra la sensibilità personale e il contesto come l'unica soluzione possibile.[140]

Ancora una volta la lettura di un testo di Fernando Távora ci restituisce alcuni spunti per parlare della situazione attuale. Uno su tutti la prospettiva dell'architetto come uomo, radicato in un contesto e in un tempo, chiamato ad agire in favore delle circostanze in cui si

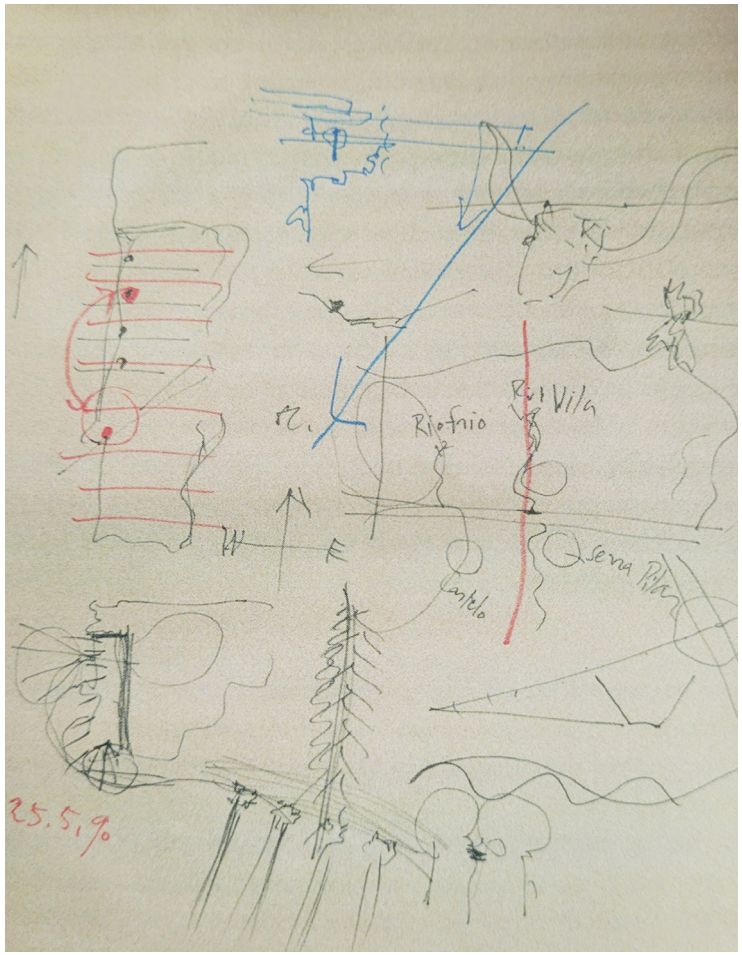


IMMAGINE 126
Disegno di Fernando Tavora realizzato durante la lezione del corso *Teoria Generale dell'Organizzazione dello Spazio* alla Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP) il 25 maggio 1990.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

137_ Ibidem. p.35.

138_ Ibidem, p.32.

139_ M. Gauthier, *Le Corbusier*, 1944, p.90

140_ F. Távora, *Da organização do espaço*, Op. Cit. p. 138

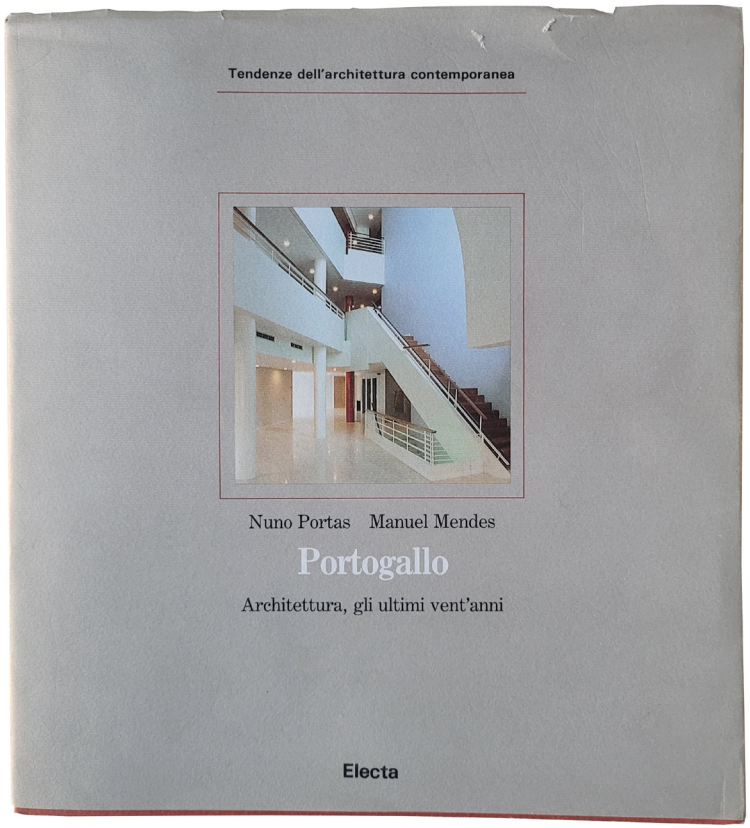


IMMAGINE 127
Copertina della pubblicazione N.Portas, M.Mendes, *Portogallo. Architettura gli ultimi vent'anni*, Electa, 1991.

trova ad operare. In secondo luogo, la necessità di guardare al progetto urbano come una disciplina necessaria in un'epoca dove la trasformazione urbana è diventata "Rigenerazione" e dove le attenzioni per gli interventi in contesti consolidati deve essere ancora maggiore e responsabilizzata. Vi è poi in ultimo l'appello a utilizzare la tecnologia come strumento e non come timone del progetto, che deve essere al contrario guidato dalla conoscenza storica, morfologica e soprattutto tecnica, affinché quest'ultima non prevalga sui processi di organizzazione spaziale, capaci, se condivisi e saggi, di migliorare la condizioni umane a tutte le scale.

Ana Tostões ricorda come i temi sollevati da Fernando Távora nell' "*Organizzazione dello spazio*" saranno condivisi da una intera generazione di architetti[141] tra cui emerse Nuno Portas il quale, tra il 1961 e il 1964, sarà autore di una serie di articoli sul J*ornal de Letras e Artes* all'interno di una rubrica intitolata "*Pioneiros de uma Renovaçao*" (Pionieri del Rinnovamento).[142] La responsabilizzazione dell'intero movimento verso una «*qualificata architettura di serie in una città democratica*»[143] è riassunta alla perfezione in un intervento Raul Hestnes Ferreira del 1969 che conclude questo capitolo: «*Se non vuol rischiare di evolversi in "anti-architetto", l'architetto non potrà ricusare quel tanto di immaginario che fa parte della sua natura e che gli permette di intuire le trasformazioni da adottare nella città; rinunciare a questa forza culturale significa diventare l'ultimo, il più negativo, il più deluso dei burocrati, lo strumento più crudele e cosciente della speculazione.*»[144]

141_ A. Tostões, *Sob o Signo do Inquérito*, in H. Roseta et al, *IAPXX – Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portuga*l, OA, Lisbona, 2003, p.33.

142_ N. Portas, *Crónica de Arquitectura: Pioneiros de uma Renovação*, in «*Jornal das Letras e Artes*», Lisbona, 13 dicembre 1961, 18 aprile 1962, 30 gennaio 1963, gennaio 1964.

143_ Ibidem.

144_ N. Portas, M. Mendes, *Portogallo. Architettura gli ultimi vent'anni*, Electa, 1991.

CAPITOLO 3

**La vicenda progettuale di *Avenida da Ponte* a Porto:
tre proposte esemplari per un luogo irrisolto**

In questo capitolo verrà analizzato, come caso studio di interesse per la definizione delle dinamiche di intervento sui luoghi della città, la vicenda urbana di *Avenida da Ponte* (Viale del Ponte) a Porto.[1] L'analisi è stata effettuata all'interno di un arco temporale che inizia alla fine dell'Ottocento e finisce nei prima anni Duemila e coinvolge generazioni di progettisti che hanno contribuito alla definizione di una porzione di città "storica" di grande rilievo per l'evoluzione morfologica-urbana della stessa città di Porto.
Nello specifico verranno analizzati in maniera più approfondita tre progetti che sono stati reputati di assoluta rilevanza all'interno della vicenda per il periodo di realizzazione, per le tematiche affrontate e per il ruolo dei progettisti nel dibattito internazionale. I progetti in questione sono:

- **Il Progetto di riqualificazione dell'Avenida Afonso Henriques di Fernando Távora (1955)**
- **Il Progetto di riqualificazione dell'Avenida Afonso Henriques di Álvaro Siza (2000-2001)**
- **Il Progetto della *Casa dos 24* di Fernando Távora (1995-2002)**

L'interesse di ricerca per la vicenda e nel dettaglio per i tre progetti menzionati è molteplice ed è determinato dai fattori di seguito elencati:

1. **L'arco temporale**: Il processo di trasformazione dell'*Avenida da Ponte*, del *Terreiro da Sé* (Largo della Cattedrale) e delle aree limitrofe al nucleo antico della città di Porto inizia alla fine del XIX secolo, a seguito della costruzione del Ponte D. Luis I, ed è oggetto di riflessione ancora oggi. La vicenda diviene quindi uno specchio che riflette il dibattito architettonico internazionale sulla progettazione dei luoghi all'interno della città storica



IMMAGINE 128
Fotografia dell'Avenida da Ponte scattata all'angolo tra l'attuale Rua do Loureiro e Av. Dom Afonso Henrique all'inizio degli anni 2000.
Immagine concessa dell'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito.

1_ Oggi il viale assume la denominazione di Avenida Dom Afonso Henriques nel tratto settentrionale fino all'incrocio con Rua de Seravia de Carvalho e la denominazione di Avenida Vimara Peres nell'ultimo tratto meridionale prima della sua congiunzione con la parte alta del Ponte D. Luis I.

durante tutto il Novecento e grazie alla sua osservazione è possibile effettuare un'analisi delle teorie e delle metodologie di approccio al progetto degli spazi pubblici di sicuro interesse per la contemporaneità.

2. **La complessità morfologica del sito**: L'area oggetto di studio ha differenti fattori di complessità che sono rappresentati dalla sua topografia, dalla varietà tipologica degli edifici che la conformano (edifici normali, edifici singolari ed edifici eccezionali) e dalla pluralità di tipologie di spazio pubblico presenti.

3. **La condizione di vuoto urbano**: A seguito di diverse campagne di demolizione l'area ha assunto nel corso del Novecento una condizione di vuoto urbano "non risolto" che può essere assimilato ad altre situazioni paragonabili in tutta Europa. È inoltre utile specificare come la caratteristica di vuoto sia stata raggiunta a seguito di un processo di infrastrutturazione del centro storico (avvenuto contemporaneamente in maniera analoga ovunque in Europa) che ha portato alla perdita della forma urbana fisicamente identificabile all'interno di perimetri consolidati siano essi mura, lotti gotici o assi storici.

4. **La prossimità al "cuore della città"**: L'area di *Avenida da Ponte* è posta sul limite delle prime mura antiche della città di Porto, in prossimità di una delle porte che davano accesso al centro della città storica conducendo alla Cattedrale e a diverse sedi del potere comunale e religioso. Oggi l'area costituisce uno dei centri di attrazione turistica della città oltre che un polo per la mobilità collettiva per la presenza di una stazione della metropolitana e della Stazione centrale dei treni di São Bento.

5. **La componente identitaria e sociale**: L'area del *Terreiro da Sé* è senza dubbio un luogo fortemente identitario per la città ma è allo stesso tempo lo scenario di un conflitto sociale, osservato durante il sopralluogo sul sito, tra coloro che vivono il tessuto residenziale medievale non toccato dalle demolizioni che verte in condizioni di degrado e i flussi turistici che si limitano alla visita della Cattedrale e degli spazi limitrofi. La separazione tra questi due gruppi di usuari dello spazio della città avviene in prossimità del vuoto urbano venutosi a creare a seguito delle demolizioni.

6. **Il rapporto inscindibile tra architettura e spazio pubblico**: I progetti analizzati dalla ricerca, ed in particolare i tre oggetto di studio più approfondito, costituiscono un esempio di come si debba affrontare la progettazione degli spazi pubblici della città contemporanea e di come non sia possibile distinguere il progetto di architettura dal progetto del vuoto urbano.

7. **Il rapporto tra storia e progetto contemporaneo**: La vicinanza di monumenti di indubbio valore storico, artistico e architettonico presenti nell'area oggetto di studio consente di osservare come importanti protagonisti della scena architettonica internazionale abbiano lavorato il rapporto tra antico e nuovo, la dialettica tra i linguaggi della preesistenza, della città consolidata e della nuova architettura. L'osservazione della vicenda progettuale è utile, inoltre, per ricordare come i temi della storia e del recupero non debbano essere esclusi dai compiti del progettista architettonico contemporaneo.

8. **La centralità di Fernando Távora e di Álvaro Siza all'interno del dibattito**: Gli autori dei tre progetti che verranno analizzati nei paragrafi successivi sono Fernando Távora e Álvaro Siza. Per Fernando Távora quest'area rappresenta l'esordio e la fine dell'esperienza da progettista che ha avuto inizio negli anni Cinquanta del Novecento e termina nei primi anni Duemila, con la costruzione della *Casa dos 24*, ultima opera realizzata dall'architetto. Questa circostanza consentirà di analizzare come si sia evoluta l'idea di città di un autore che è al centro della ricerca alla base di questa Tesi, come egli ha affrontato in maniera esaustiva le ragioni di interesse per lo studio già elencate sopra e come queste si possano trasformare in indicazioni utili per la definizione degli strumenti del progetto di spazio pubblico e dei luoghi urbani di oggi. Anche Álvaro Siza, all'interno della sua parabola autoriale, affronta il problema di quest'area in due momenti distinti (nel 1968 e nel 2000) con due incarichi molto diversi. Anche in questo caso sarà utile capire come il problema della sistemazione urbana di quest'area viene affrontato lungo la carriera dell'autore, individuando i punti saldi che contraddistinguono la metodologia di approccio e di risoluzione del problema. In ultima istanza sarà utile capire come il lavoro dell'uno ha influenzato il risultato dell'altro nell'esperienza progettuale dei primi anni 2000 che ha portato alla costruzione della *Casa dos 24* e come si sviluppò la dialettica tra due degli autori più rappresentativi della cosiddetta *Scuola di Porto*.
9. **L'utilizzo che viene fatto della conoscenza come strumento del progetto:** i caratteri della morfologia storica della città diventano, nei tre casi citati, riferimenti del progetto e il potenziale che innesca un processo di modificazione urbana adattato alle esigenze contemporanee. Senza ricorrere allo storicismo, la rilettura dei fatti urbani plasma un'idea di progresso della città basata sull'attualizzazione consapevole del passato.

Per concludere questo cappello introduttivo e per capire la rilevanza di questa esperienza all'interno della carriera di Fernando Távora è utile riprendere le parole che Álvaro Siza utilizza in un testo commemorativo, scritto immediatamente dopo la morte dello stesso Távora: *«La Torre della Casa dos 24 è forse il progetto nel quale è più chiaramente iscritta una idea centrale nell'opera di Fernando Távora: più di essere Memoria, il Patrimonio Storico è soprattutto materiale e strumento di Creazione».*[2]

Per comprendere l'importanza (e l'efficacia) delle tre proposte progettuali che verranno analizzate nei prossimi paragrafi è necessario ricostruire la vicenda che ha coinvolto questa porzione di città inserendo ogni evento nel proprio contesto culturale, politico e sociale. Questo esercizio consentirà non solo al lettore di avere un quadro complessivo dei fatti ma sarà di aiuto per individuare le ragioni che hanno portato alle proposte successive e alla non realizzazione di molte di queste. Quella che segue non sarà una ricostruzione esclusivamente storica ma tenterà di individuare le ragioni delle scelte attraverso l'occhio di un progettista architettonico e pertanto non sarà priva di commenti dell'autore.

2_ Á. Siza, *Na Morte de Fernando Távora*, 123, 2005.09.00, Homenagem Outros Arquitectos: Fernando Távora, In Á. Siza, *01 Textos*, Civilização Editora, Porto, 2009, pp.335-336.

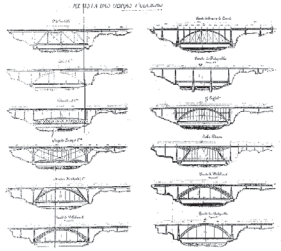
IMMAGINE 129 (a destra)
Pianta della città di Porto disegnata da Frederico Perry Vidal, 1865.
Il bollino rosso individua l'area dove si sviluppa la vicenda.


PLANTA
DA
CIDADE DO PORTO
contendo o Palacio de Christal,
nova Alfandega, e diversos melhoramentos
proseguidos a 1844.
por P. Perry Vidal.
EDIFICIOS, RUAS, TRAVESSAS, CALÇADAS &c QUE ESTÃO NUMERADOS N'ESTA PLANTA.
Publicado em 1865.
NOTICIA ESTATISTICA DA CIDADE DO PORTO. —
Notice Statistique de la Ville de Porto.
Escalla de 400 braças.
RIO DOURO
VILLA NOVA
GAIA
CASTELLO DA GAIA

Schema cronologico delle dei progetti di trasformazione urbana della zona della *Sé* e dell'*Avenida da Ponte* a Porto dal 1880 ad oggi

1880

Concorso per il progetto del Ponte D. Lluis vinto dall'Ingegnere Théophile Seyrig



1883

Prime demolizioni per fare spazio all'attuale Avenida de Vímara Peres di collegamento tra il ponte e l'*Alto da Sé*

1886

Inaugurazione del Ponte D. Lluis



1892

Demolizione del Convento S. Bento de Avé Maria per fare spazio alla stazione dei treni



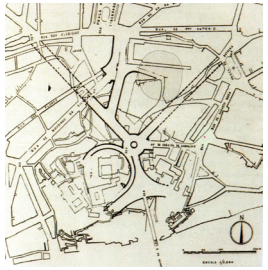
1896

Inaugurazione della stazione provvisoria



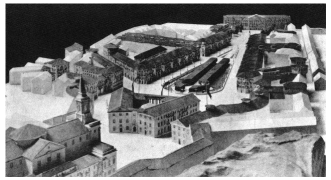
1913

Proposta per la Avenida da Ponte di Gaudêncio Pacheco



1916

Progetto di Barry Parker per l'Avenida da Cidade (oggi Avenida de Aliados) e studio per la sistemazione di *Avenida da Ponte*



Inaugurazione Stazione di S. Bento

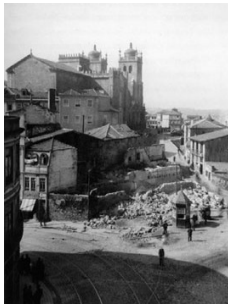
Monarchia Costituzionale fino al 1910

Prima Repubblica Portoghese 1910-1926

1°GM 1914-1918

1930

Prime demolizioni nel *Terreiro da Sé*



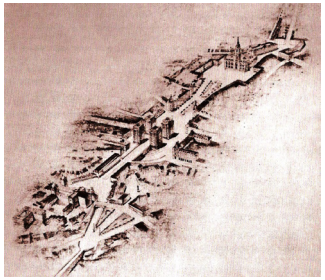
1932

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Ezequiel de Campos



1938-1940

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Marcello Piacentini



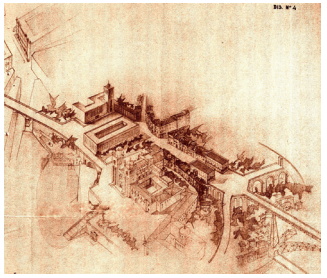
1939 - 1940

Demolizione degli edifici prossimi alla Cattedrale e creazione del sagrato attuale su progetto dell'architetto Armenio Losa e ricostruzione della Torre das Alões di Rogerio de Avezedo



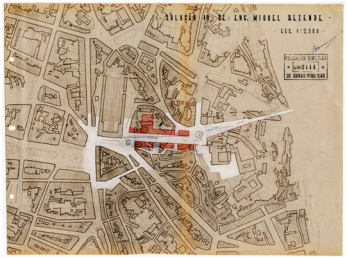
1940-1943

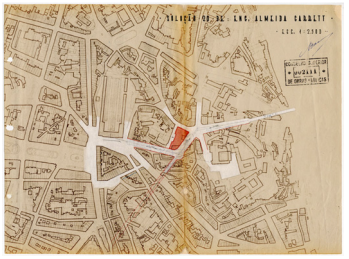
Proposta per la *Avenida da Ponte* di Giovanni Muzio



1946

Due proposte per la *Avenida da Ponte* di Miguel Resende e di Almeida Garret





1948 - 1949

Demolizioni del tessuto mediavale per fare spazio all'*Avenida da Ponte* e progetto di ricostruzione della *Camara Municipal* di Miguel Resende





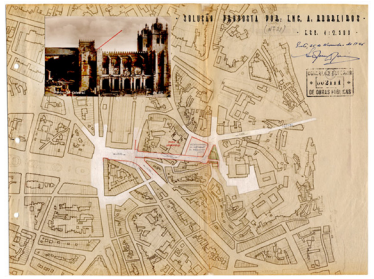
Dittatura 1926-1933

2° GM 1933 - 1945

Estado Novo 1933 - 1974

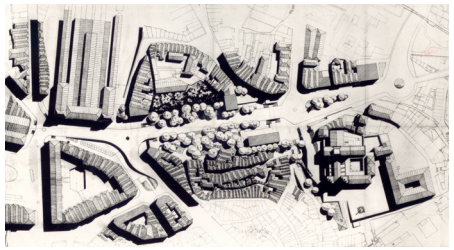
1950

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Bonfim Barreiros



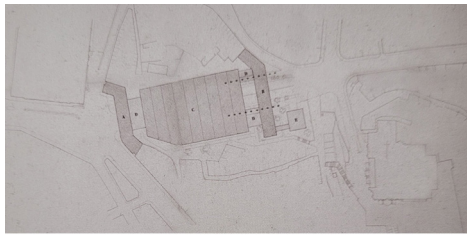
1955

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Fernando Távora



1957

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamin do Carmo



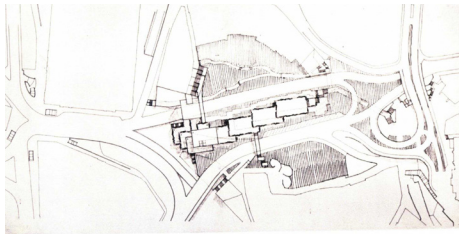
1958-1962

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Robert Auzelle e Luis Cunha
Viene terminato il Piano Regolatore



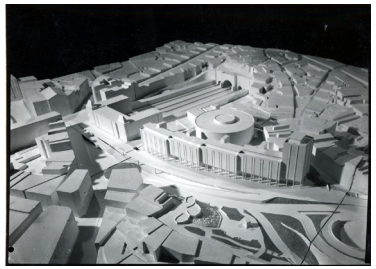
1959

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Luis Cunha



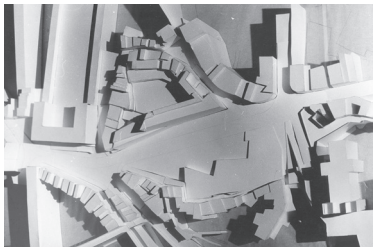
1968

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Luis Cunha e Luis Rodriguez



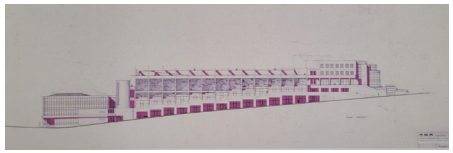
1968

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Álvaro Siza

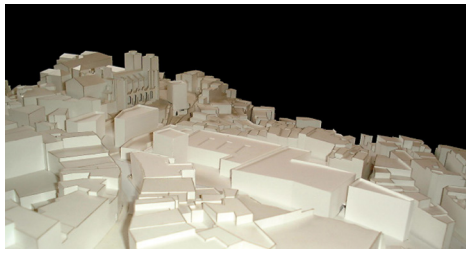


Estado Novo 1933 - 1974

Proposta per la *Avenida da Ponte* di Alberto Marcos



Seconda *Proposta per la Avenida* da Ponte di Álvaro Siza con il Museo della Città

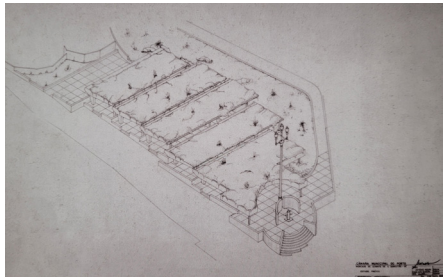






1980 | **1995** | **2000-2001** | **1994-2002** | **2022**

Realizzazione del Mercato di São Sebastião di Antonio Moura



Realizzazione della *Casa dos 24* su progetto di Fernando Távora



Seconda Repubblica Portoghese dal 1974

3.1. Regesto delle vicende progettuali dal 1880 ad oggi

Sul finire del XIX Secolo si rese necessario adattare i collegamenti tra le due sponde del fiume Douro all'aumentato transito veicolare che si stava venendo a formare a seguito di un processo di industrializzazione e di intensificazione dei traffici commerciali che stava coinvolgendo tutta la regione. Per tale ragione diventò indispensabile sostituire il vecchio ponte pensile con un nuovo ponte che consentisse il collegamento tra Porto e la vicina Gaia[3] sia alla quota bassa della *Ribeira* sia alla quota alta del nucleo storico conosciuto come *Morro da Sé* contenuto all'interno della ormai scomparsa *Murallha Primitiva* (Muraglia Primitiva).
Venne quindi indetto un concorso dal Governo portoghese per la costruzione di un ponte metallico che potesse favorire i transiti tra il centro della città di Porto, a nord del fiume Douro, con Vila Nova de Gaia, a sud, verso i raccordi stradali esterni. Il concorso, vinto dall'Ingegnere Belga Théophile Seyrig, socio di Gustave Eiffel, portò alla costruzione dell'attuale Ponte D. Luis I nel 1886.
I traffici commerciali in entrata e in uscita da Porto dovevano allora essere favoriti dalla definizione di un viale che avrebbe collegato in direzione rettilinea il ponte con il centro della città. Si rilevò pertanto necessario e di interesse nazionale la costruzione di un nuovo asse che attraversasse il tessuto medievale esistente, mettendo in collegamento diretto il nucleo civico della città (Praça da Liberdade e Praça da Trindade) con il nuovo Ponte.
È inoltre quasi contemporanea la realizzazione della nuova Stazione ferroviaria di São Bento in sostituzione dell'antico Convento, il quale fronte principale avrebbe affacciato direttamente sul corso urbano in costruzione creando un sistema di collegamenti diretti e veloci che coinvolgevano i nuovi mezzi di trasporto.

Sono del 1883 le prime demolizioni delle cortine urbane più prossime all'impalcato del Ponte e del 1892 la demolizione del Convento di S. Bento per fare spazio alla stazione dei treni.
È utile spiegare in questa fase come la Cattedrale di Porto (datata XII Secolo), situata sul limite del nuovo asse, abbia sempre rappresentato una centralità per la città attorno alla quale crebbe un tessuto medievale denso che accoglieva edifici singolari, come la sede del Consiglio Comunale, conventi e cappelle, oltre che a edifici comuni a carattere residenziale. L'insediamento del Consiglio Comunale nel *Morro da Sé* all'interno di una torre in corrispondenza della cinta muraria conformò una situazione morfologica fatta di spazi pubblici di dimensioni contenute dal fitto tessuto costruito che avevano valenze sociali, rituali, liturgiche e civiche di primaria importanza per la vita pubblica della città.
Nel 1736, sul fronte laterale della Cattedrale, venne poi costruita dall'architetto di origini italiane Nicolau Nasoni, la *Galilè da Sé* (Nartece della Cattedrale), ovvero uno spazio

3_ Vila Nova de Gaia e la denominazione del nucleo urbano situato sulla riva meridionale del Fiume Douro.

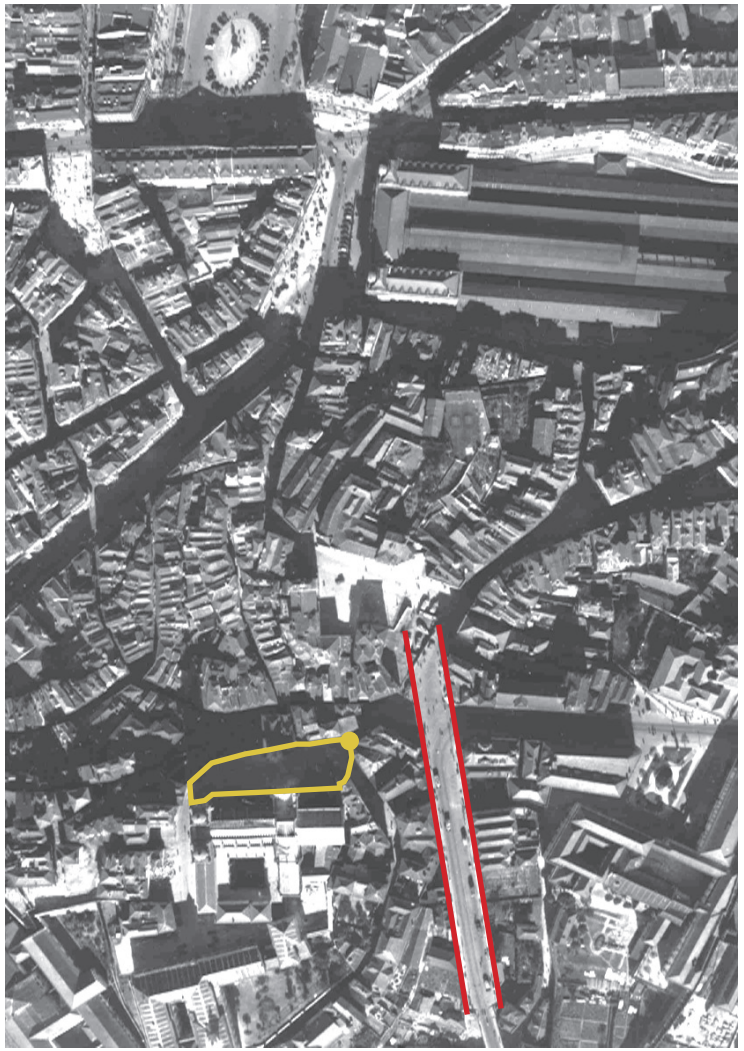


IMMAGINE 130
Vista aerea dell'area della Cattedrale dopo le demolizioni di fine XIX Secolo. In rosso il nuovo asse che termina nel tessuto medievale in corrispondenza dello slargo del Corpo di Guardia. In giallo lo spazio pubblico di relazione tra la facciata nord della Cattedrale sulla quale è appoggiato il nartece, i resti della torre del Palazzo del Consiglio Comunale e il limite della *Muralla Primitiva*. Contrassegnato con il pallino la posizione della Porta da Vandoma.

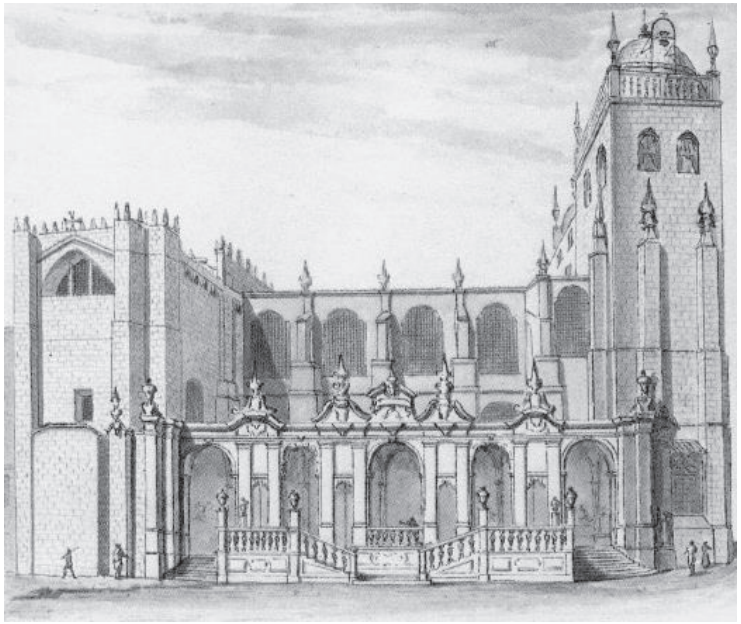




IMMAGINE 131 e 132
Galilé da Sé (Nartece della Cattedrale) in una incisione dell'Ottocento e in una foto del 2012.

porticato in stile barocco che serviva come atrio di ingresso alla porta laterale prospicente lo spazio pubblico situato tra la Cattedrale e la cinta della *Murallha Primitiva*. La *Galilé* fortificò il carattere dello spazio affacciato sul fronte nord della Cattedrale relegando ad un ruolo di secondo piano l'entrata principale, situata ad ovest, circondata dai fronti urbani di altre costruzioni. La *Galilè,* come ha ricordato Fernando Távora, è inoltre uno straordinario manufatto architettonico che si integra perfettamente in un edificio romanico grazie all'utilizzo magistrale dei materiali e delle forme. Nonostante i sei secoli di differenza è presente in Nasoni una straordinaria comprensione dell'architettura medievale.[4]

Il Novecento in Portogallo è segnato da un insieme di avvenimenti politici che si ripercuoteranno anche nel pensiero urbanistico. L'apertura dei grandi viali (Avenida dos Aliados, Rua do Almada), sulla scia dell'esperienza di Cerdà e di Haussmann, rispondeva ad esigenze nuove per la città di Porto come la ricerca di salubrità, di monumentalità e di efficienza dei collegamenti. Il caso di *Avenida da Ponte* è perfettamente inserito all'interno di queste dinamiche che tenteranno di risolvere nuovi problemi derivati dalla crescita economica, dall'esodo rurale verso i centri cittadini e dalla modifica dell'immagine urbana.

Una delle prime proposte documentate viene effettuata nel 1913 da Gaudêncio Pacheco[5], ingegnere della Camera Municipale, che propone un collegamento diretto tra la Torre dos Clerigos e la posizione dell'Antica Porta da Vandoma; in questo punto, grazie al posizionamento di una rotonda, il nuovo viale si sarebbe potuto collegare al ponte oltre che ai nuovi assi che avrebbero tagliato trasversalmente la maglia urbana esistente. Questa proposta manifestava una visione riformista della città che caratterizzerà tutta la fase attuale e che denota una scarsa sensibilità per la forma urbana esistente in nome di risposte ad esigenze di carattere contingente. La scala e la dimensione delle arterie urbane (25m di larghezza)[6] e della rotonda (di diametro uguale al complesso che include Cattedrale e Chiostro) risultano essere eccessive per il contesto e dimostrano un atteggiamento poco sensibile ai problemi reali della città oltre che un'inesperienza dettata dall'essere il primo di tentativo di approssimazione al problema.

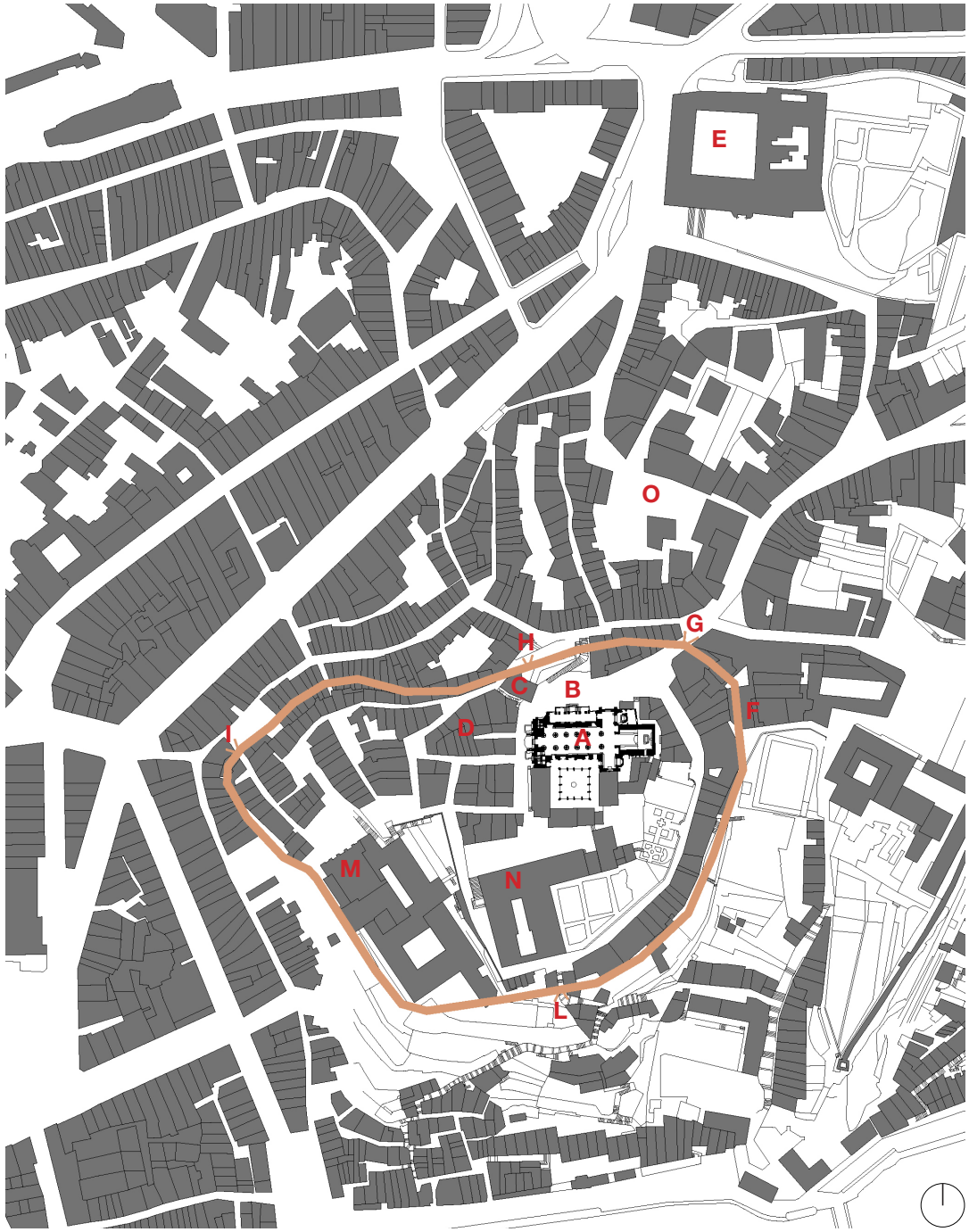
Nel 1915, il Comune di Porto invitò Barry Parker a partecipare ai lavori di una commissione tecnica costituita per valutare il Piano di miglioramento della città.[7] A seguito di questo processo, Parker formulò un piano per il centro civico di Porto, che comprendeva, in un

4_ F. Távora, *Ano do Jubilato do Professor Fernando Tavora, Aula n°18 (excertos sobre a obra de Nicolau Nasoni)*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 15 Giugno 1993.

5_ T. Pires de Carvalho, C. Guimarães, M.J. Barroca, *Bairro da Sé - contributo para a sua caracterização Histórica*, Câmara Municipal do Porto, Porto, 1996, p. 80.

6_ O. M. Fernandes Lopes de Sá, *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística,* Tesi di Mestrado integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof. Rui Tavares, 2007, p. 67.

7_ M. T. M. Hilário, *Giovanni Muzio e Fernando Távora : projectos para a avenida da Ponte e para o Campo Alegre*, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Universidade de Coimbra, Relatore: Prof. C. Martin, 2014.



1880

Pianta della zona denominata *Alto da Sé* della città di Porto prima delle demolizioni

A Sé (Cattedrale) di Porto
B Galilé (Nartece) da Sé
C Rovine della Casa dos 24
D Torre das Alões inserita all'interno del caseggiato
E Convento di S. Bento Avé Maria
F Tracciato della scomparsa Muraglia Primitiva
G Porta de Vandoma
H Porta de São Sebastião
I Porta Sant'Ana
L Porta das Mentiras
M Igreja do Colegio
N Palazzo Episcopale
O Corpo di Guardia

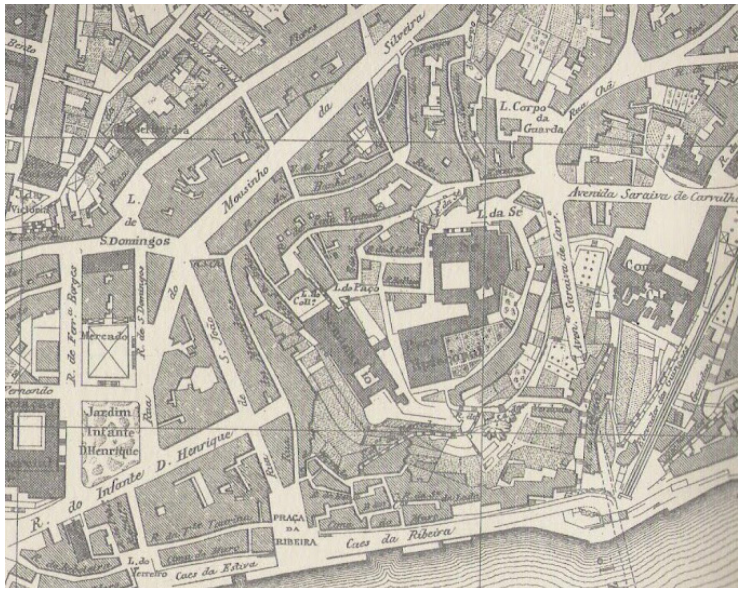


IMMAGINE 133
Dettaglio della planimetria della zona della cattedrale di Porto,1892.

1886-1916

Prime demolizioni per consentire le opere di infrastrutturazione del Ponte D. Luis I (1886) e della Stazione di S. Bento (1916)

Demolizioni (1883)
Demolizione del convento di S.Bento (1892)
A Nuovo ponte D. Luis I e modifiche alla viabilità (1886)
B Stazione di S.Bento (1916)



IMMAGINE 134
Immagine aerea del centro di Porto dopo le prime demolizioni, 1925 circa.



primo studio, l'area tra Praça da Liberdade e Praça da Trindade e, in un secondo studio, il collegamento di Praça da Liberdade con il ponte D. Luís. Inglese di nascita e di formazione, rappresenta una scuola di urbanisti britannici che sosteneva l'applicazione della città-giardino. La sua proposta sottintende una preoccupazione per l'igienizzazione della città e denota la volontà di ricucire il centro della città storica, che soffrirebbe di una certa atrofia[8], con la città esterna in espansione.
Nonostante anche questa proposta dimostri una mancanza di attenzione per la città consolidata, vista come un male da curare, la soluzione Parker offre interessanti spunti per la valutazione delle dimensioni degli spazi pubblici progettati che assumono misure e articolazioni controllate in relazione alla topografia della collina sulla quale poggia la Cattedrale.

Il 1926 è l'anno che sancisce la fine di un governo democratico per il Portogallo con l'insediamento di una dittatura militare che finirà nel 1933 per fare spazio ad un regime a partito unico, l'*Estado Novo*, guidato dall'economista António de Oliveira Salazar che durerà fino alla metà degli anni Settanta. Regime di ispirazione fascista, che guarda all'esperienza dittatoriale italiana e tedesca, anche in ambito urbanistico promuoverà politiche di glorificazione delle origini della nazione difendendo il protagonismo scenico dei grandi monumenti nazionali e sostenendo piani di sviluppo che avrebbero dovuto enfatizzare il potere attraverso la teatralizzazione degli scenari urbani, a scapito delle condizioni esistenti.

Primo esperimento, ancora durante la prima dittatura, è rappresentato dal piano dell'ingegnere Ezequiel Campos, del 1932, che presentò uno studio generale della città di Porto, con una parte dedicata alla riforma del centro storico. Questa proposta, rispetto alle precedenti, si limita a segnalare alcune linee guida di riforma stradale e sistematizza una serie di connessioni visive e viabilistiche in direzione della Cattedrale e del Ponte D. Luis. Emerge per la prima volta in maniera netta la possibilità di liberare la *Sé* del suo tessuto costruito limitrofo al fine di creare una condizione di monumentalità che avesse come fondo prospettico il colle della Cattedrale e il nartece barocco. Sulla base di queste indicazioni, al fine di facilitare l'accesso al Ponte D.Luis e con lo scopo di liberare il monumento delle costruzioni poste sul fronte principale, nel 1930 la *Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacional* (Direzione Generale degli Edifici e Monumenti Nazionali) realizzerà una serie di demolizioni che segneranno fortemente l'aspetto di questi luoghi.
Si può affermare inoltre che queste demolizioni non seguono un progetto di rinnovamento globale a differenza dei progetti precedentemente elencati che erano orientati da un disegno e che erano ispirati dal desiderio di vedere «*una città con spazi rinnovati secondo una volontà che, per quanto controversa e discutibile, doveva contenere un'unità interna senza la quale nessuna proposta e nessun intervento possono reggere*»[9].

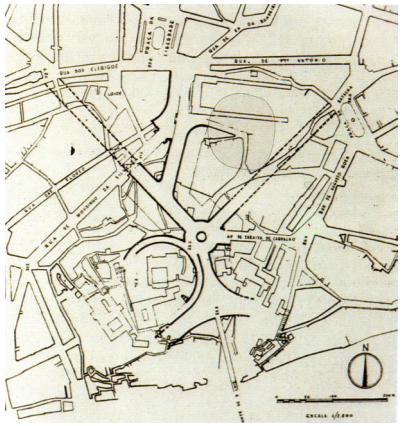


IMMAGINE 135
Planimetria di progetto della riforma urbana della zona centrale della città di Porto, Gaudêncio Pacheco, 1913.

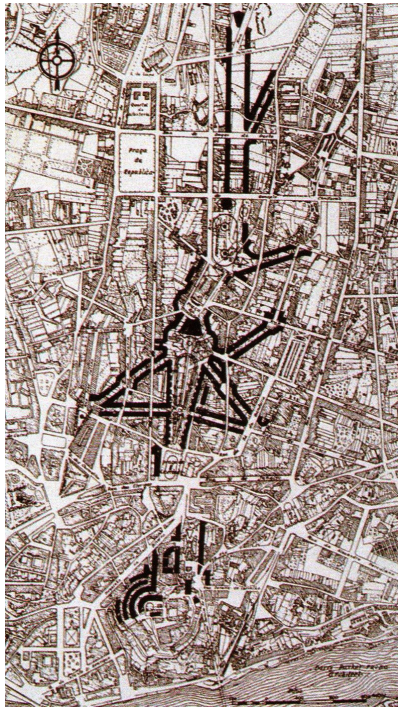


IMMAGINE 136
Planimetria del progetto complessivo per il centro della città di Porto, Barry Parker, 1916

8_ S. T. Coelho, *O Cosmopolitismo - Entre a aproximação a modelos estrangeiros e a identidade urbana Portuense*, in M. L. Real , M. H. Gil Braga, *A Ponte e a Avenida - Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001, p.73

9_ T. Pires de Carvalho, C. Guimarães, M.J. Barroca, *Bairro da Sé - contributo para a sua caracterização*



IMMAGINE 137
Il *Terreiro da Sé* prima delle demolizioni del 1940. Il rapporto tra la facciata laterale della Cattedrale, la *Galilè da Sé* e il tessuto residenziale storico, 1938.



IMMAGINE 138
Lavori di demolizione in corso per ampliare l'accesso al *Morro da Sé* e per aprire il fronte urbano della Cattedrale davanti alla sua facciata principale.

Il pretesto della Commemorazione del Doppio Centenario della Formazione e dell'Indipendenza del Portogallo nel 1940 portò la dirigenza del regime ad iniziare un processo di profonda trasformazione nell'area della Cattedrale di Porto. Nel 1939 Rogerio de Avezedo e Armenio Losa, due dei principali esponenti portoghesi del Movimento Moderno, realizzarono due progetti di monumentalizzazione del sagrato occidentale della Sé entrando in sintonia, come molti architetti della loro generazione, con il regime di Salazar attraverso l'utilizzo di un linguaggio formale e storicista. Il primo recuperò la Torre das Alões, una torre situata a poca distanza dal fronte ovest della Cattedrale, con un restauro conservativo e il secondo disegnò la nuova pavimentazione del sagrato che liberava completamente la sommità della collina della Cattedrale dal tessuto esistente amplificando l'isolamento dei monumenti, aumentandone scala e protagonismo.

Nel 1934 Duarte Pacheco, Ministro delle Opere Pubbliche e delle Comunicazioni, promosse i Piani Generali di Urbanizzazione che prevedevano grandi modificazioni dei tessuti dei principali centri urbani per l'attuazione dei quali, anche a causa della mancanza di figure specializzate interne, vennero invitati progettisti dall'estero che condividessero la vicinanza ideologica alle idee del regime. Fu per tale ragione che nel 1938 venne invitato Marcello Piacentini a redigere un Piano per la nuova *Avenida da Ponte* e per la zona della Cattedrale. Piacentini, tra i fondatori del RAMI (Raggruppamento Architetti Moderni Italiani), era un architetto e urbanista fortemente ideologizzato dal regime di Mussolini e uno dei principali promotori dello stile littorio e della monumentalizzazione delle città italiane in epoca fascista.[10] Conosciuto e ammirato per le opere di Brescia, dove demolì una parte del centro storico medievale per fare spazio alla nuova Piazza della Vittoria (1932), e per il grandioso intervento della Città Universitaria a Roma (1935) era chiamato a trasformare la zona centrale della Città di Porto in un campo monumentale. Elaborò proposte diverse, alcune che rispettavano il disegno esistente e altre che lo stravolgevano maggiormente.[11]
Due delle proposte avanzate da Piacentini, tra cui anche l'ultima riportata nello schema riassuntivo, conservano l'isolato del Corpo di Guardia lavorando sulle facciate e indirizzano il traffico lungo un viadotto che da Rua dos Clerigos avrebbe incontrato lo svincolo per il ponte in un emiciclo situato sul lato orientale della Cattedrale. Questa soluzione prevede inoltre di creare un cono visivo che si apriva in direzione del *Galilé da Sé* immaginando la ricostruzione delle facciate che inquadravano questa prospettiva con uno stile classico. Un'altra proposta, più coerente con l'andamento topografico dell'area, prevedeva un passaggio in trincea, con un tunnel che avrebbe sostituito il viadotto delle due proposte precedenti conservando l'edificato. L'ultima proposta (o proposta alternativa), più facilmente contestualizzabile nell'operato complessivo di Piacentini, prevedeva lo sventramento delle cortine edilizie situate sull'asse perpendicolare alla *Galilè* per la formazione di un viale monumentale che partendo dalla Stazione di São Bento sarebbe terminato in uno slargo che incorniciava la Cattedrale

Histórica op. cit., p. 50.

10_ F. Purini et al., *Marcello Piacentini architetto 1881-1960*, Gangemi Editore, 2012.

11_ O. M. Fernandes Lopes de Sá, *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística* op.cit., p. 81.



1916

Assetto urbano proposto da Barry Parker per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto



IMMAGINE 139
Planimetria di progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* e dell'area attorno alla Cattedrale, fino al collegamento con il Ponte Luís I. Viene proposta la demolizione di tutta l'area circostante la Cattedrale, creando una piazza rettangolare che dava visibilità alla *Galilè da Sé* e un'altra piazza conclusa a semicerchio davanti alla facciata principale della Cattedrale, Barry Parker, 1916.

1932

Assetto urbano proposto da Ezequiel de Campos per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto



IMMAGINE 140
Planimetria di progetto di riforma urbana della zona centrale della città di Porto, Ezequiel de Campos, 1932.





1938-1940

Assetto urbano proposto da Marcello Piacentini per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

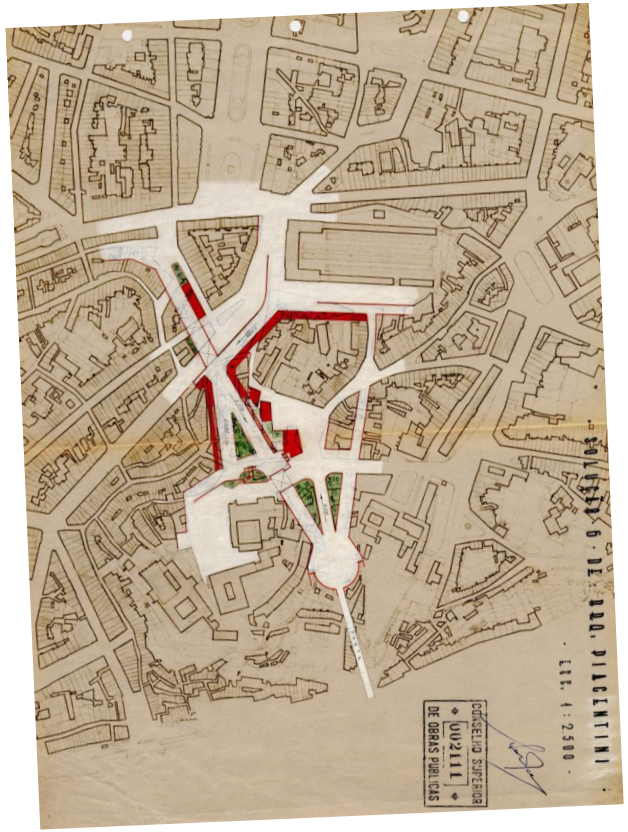


IMMAGINE 141
Planimetria di progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* e dell'area attorno alla Cattedrale di Porto, Marcello Piacentini, 1940

Assetto urbano proposto da Giovanni Muzio per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

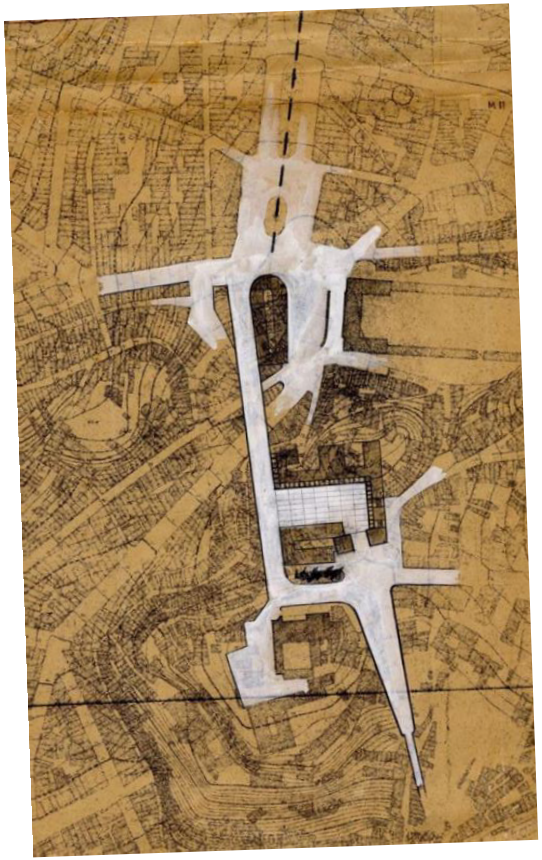
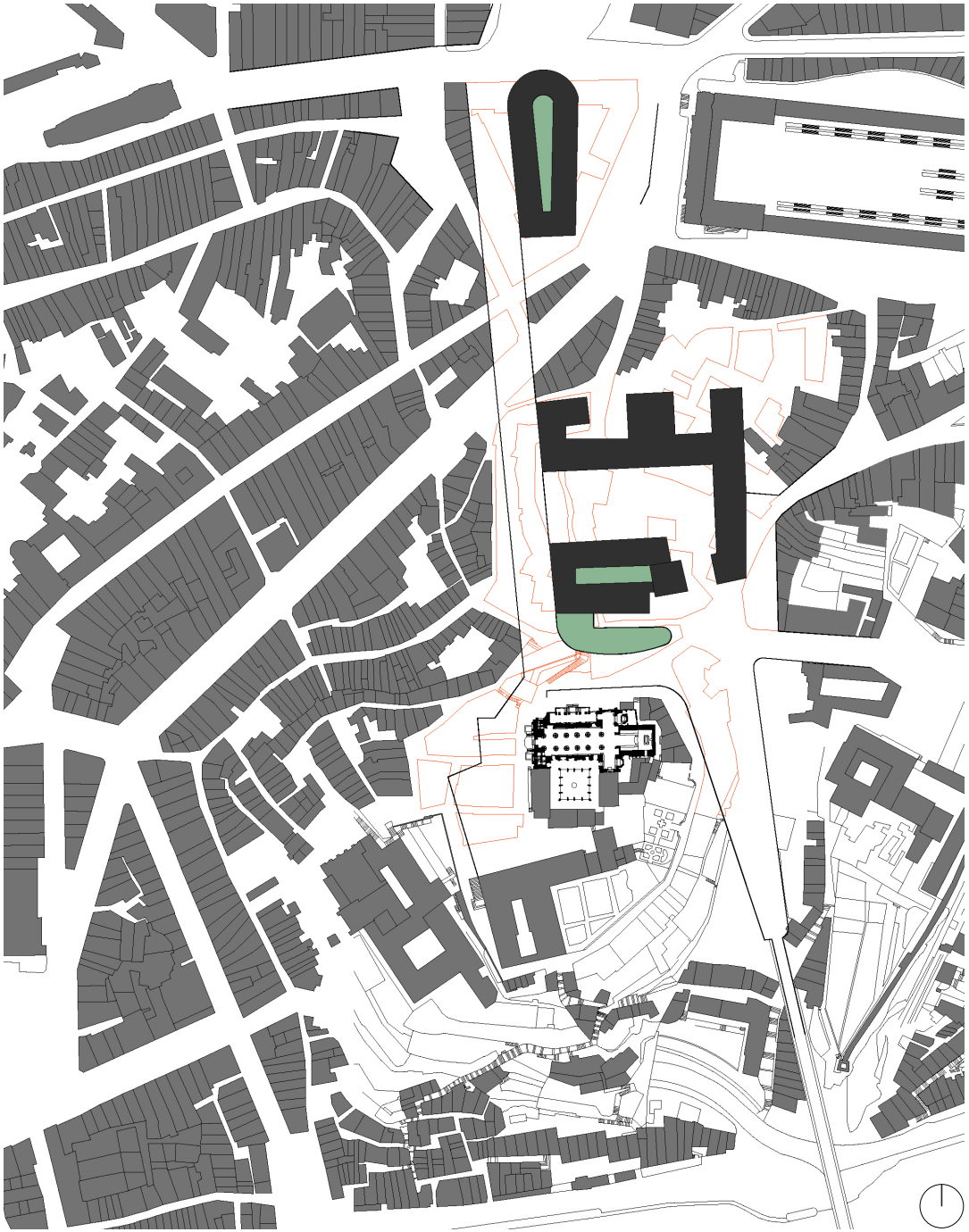


IMMAGINE 142
Giovanni Muzio, Planimetria della proposta finale del progetto di *Avenida da Ponte*, 1940-1942, Arquivo Histórico "Casa do Infante".



come parte terminale. Piacentini non si trasferì mai a Porto e la ragione del fallimento delle sue proposte è presumibile possa essere imputata alla scarsa conoscenza della complessità del luogo e all'elevato costo economico delle opere da lui ipotizzate.

A Marcello Piacentini successe Giovanni Muzio, che il Consiglio Comunale di Porto invitò a collaborare all'elaborazione del Piano Regolatore nel febbraio 1940. Il risultato fu la consegna di un Piano Regolatore completo per la città che affrontava in particolare i problemi della rete stradale principale, le modalità d'espansione della città verso ovest e lo studio del collegamento tra il centro e il Ponte D. Luís.[12] Anch'egli studia il problema dell'*Avenida da Ponte* attraverso l'elaborazione di diverse proposte che sono accomunate dall'individuazione di una sequenza di piazze e di prospettive monumentali della Cattedrale ispirate ad un ordine classico delle proporzioni e ad una rigorosa purezza delle forme e della composizione. Le proposte di Muzio riprendono alcune delle intuizioni di Piacentini e possono essere lette come il frutto di un processo evolutivo. I tratti in comune sono l'utilizzo del viadotto come elemento di congiunzione tra la quota di *Clerigos* e la quota del *Terreiro da Sé*, l'utilizzo di collegamenti visivi diretti con la Cattedrale e l'istituzione di una piccola area all'uscita dell'impalcato superiore del ponte che regolava e orientava i vari percorsi previsti.[13]
Le differenze tra i due architetti sta nella lettura del tessuto urbano e nella scelta di cosa conservare e cosa modificare. Muzio individua la necessità di una piazza in grado di consentire una migliore articolazione degli spazi pubblici, destituendo Avenida dos Aliados del protagonismo individuabile nelle ipotesi di Piacentini e propone la demolizione del lotto triangolare situato frontalmente alla Stazione di São Bento, per sostituirlo con un nuovo corpo di fabbrica, e del lotto del Corpo di Guardia, che nelle sue proposte è sempre parzialmente assente. Il Muzio che emerge nei progetti per la città di Porto è chiaramente lo stesso che nel corso della sua carriera ha costruito un corpus di opere molto coerente, impegnato nell'adozione di chiari principi compositivi, di matrice classica, uniti a una forte capacità di operare secondo le diverse scale che la città stessa contiene.[14] È possibile inoltre rilevare tre capi saldi comuni a tutte le proposte di Muzio a Porto: la demolizione del lotto triangolare posto di fronte a S.Bento, diminuendo la sua dimensione e sostituendolo con un edificio omogeneo capace di creare da un lato il fondale della piazza della stazione e dal lato opposto il punto di partenza del viale monumentale; la creazione di una piazza in sostituzione di quella che affacciava sul Corpo di Guardia in grado di completare un'articolata sequenza di spazi pubblici; la formazione di un *boulevard* orientato verso le torri della Cattedrale che creava una prospettiva centrale sul monumento. Le prospettive monumentali del centro storico proposte da Muzio, affascinarono il Ministro che però tuttavia fece cessare la sua collaborazione nel 1943 con l'emergere dell'esigenza di espansione di nuovi settori della città verso ovest.[15]

12_ M. T. M. Hilário, *Giovanni Muzio e Fernando Távora : projectos para a avenida da Ponte e para o Campo Alegre* op.cit.

13_ O. M. Fernandes Lopes de Sá, *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística* op.cit., p. 101.

14_ Ibidem p.116

15_ S. A. Canelas Ferreira, *Avenida da Ponte - Memória e Revitalização Urbana. Arquitetura, Presente e Passado*, Dissertação de Mestrado Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2012, Relatore: Prof. Francisco Barata.

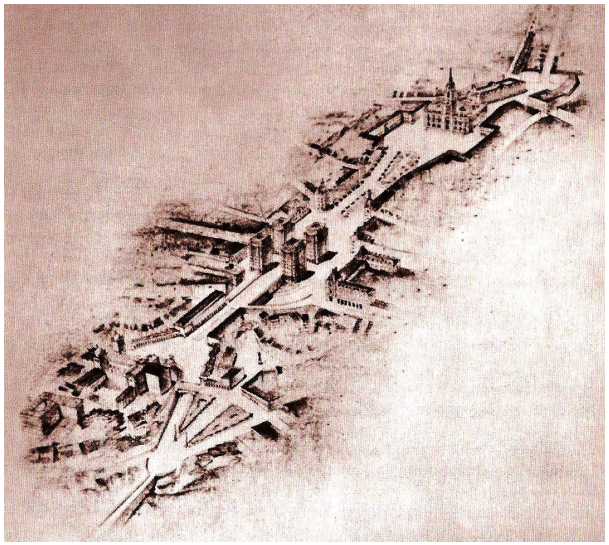


IMMAGINE 143
Vista assonometrica di una "proposta alternativa" per il progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* e dell'area attorno alla Cattedrale di Porto, Marcello Piacentini, 1938

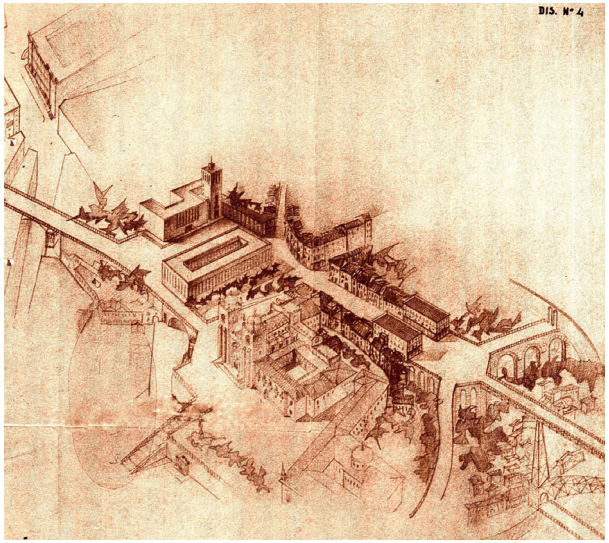


IMMAGINE 144
Vista assonometrica della prima proposta per il progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* e dell'area attorno alla Cattedrale di Porto, Giovanni Muzio, 1940

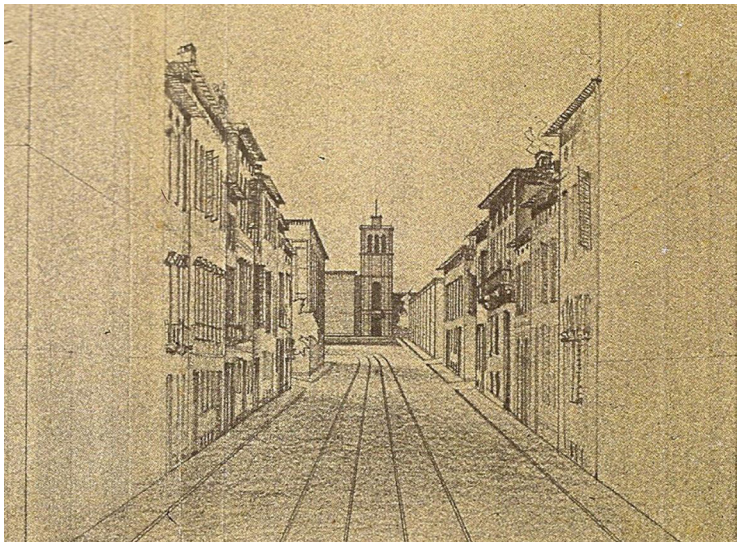


IMMAGINE 145
Inquadramento monumentale della Cattedrale nell'ultima proposta di Giovanni Muzio, 1943.



IMMAGINE 146
Isolato del Corpo di Guardia demolito per consentire il passaggio del viale, 1948

La fine della Seconda Guerra Mondiale segna il termine della stagione del monumentalismo celebrativo che aveva caratterizzato le proposte degli anni Trenta e Quaranta. Nel 1948 ebbe luogo la seconda demolizione dei lotti del Corpo di Guardia, a completamento delle azioni realizzate alla fine degli anni Trenta. Questa volta l'azione fu ancora più completa, estendendosi dalla Cattedrale a S. Bento e segnando il definitivo passaggio dell'*Avenida da Ponte* in corrispondenza dell'asse rettilineo che collega ancora oggi la stazione all'impalcato del Ponte D. Luis. Questa decisione viene avallata da una serie di proposte interne che si susseguirono tra il 1945 e il 1955 che però non chiarificano in modo sostanziale la forma e il ruolo dello spazio pubblico e privato venutosi a creare ai lati del viale, nelle porzioni liberate dai lotti gotici. La frattura creata a seguito dell'apertura dell'*Avenida da Ponte* senza un progetto specifico ha lasciato irrisolte moltissime questioni che erano state affrontate seppur con animo differente prima della guerra e che verranno riprese con ragioni, condizioni e stimoli diversi dagli anni Cinquanta fino ad oggi. L'architetto Rogério de Azevedo, consigliere comunale di Porto nel 1955, espresse il suo malcontento per la situazione creatasi, considerando il viale così aperto «*una vera e propria opera contro la natura delle città*».[16]

Nello stesso anno Fernando Távora era consulente urbanistico alla Camera Municipale quando gli venne affidato l'incarico di redigere un progetto di sistemazione degli spazi aperti per il passaggio dell'*Avenida da Ponte*. Quello di Fernando Távora può essere definito come il primo studio che, con una certa sensibilità, cerca di ripristinare la forma urbana mutata a seguito delle demolizioni. Oltre a questo aspetto, è possibile riscontrare nella proposta, che verrà analizzata in maniera approfondita nelle pagine successive, una decisa volontà di mettere in discussione la tendenza alla monumentalizzazione del centro storico di Porto, approvata e voluta dal governo di regime, attraverso la comprensione della città e della sua forma storica. Se i progetti precedenti si basavano sulla costruzione di una nuova immagine della città, Il progetto Tàvora fa per la prima volta i conti con la restituzione dell'identità dei luoghi. Nonostante il progetto preveda una forte componente infrastrutturale, dettata da esigenze incontrovertibili di un nuovo ed efficiente collegamento viario, la soluzione dimostra una straordinaria attenzione per i percorsi umani che sono pensati con la stessa valenza di quelli automobilistici. Altro elemento con i quali fa i conti la proposta è quello della fattibilità, riducendo al minimo il numero di nuove demolizioni e limitandosi a proporre una sequenza di nuove costruzioni essenziali nel numero ma fondamentali nella loro distribuzione all'interno dello scenario urbano. Intervenendo come un sarto, Távora ricuce la memoria della città lasciando che i suoi gesti evidenziassero la testimonianza delle demolizioni, attraverso un'operazione di sutura.
Entrando nel merito, il progetto è caratterizzato da una forte componente paesaggistica che si sviluppa ai lati di un breve viadotto che mette in comunicazione la Piazza Almeida Garret con la congiunzione del nuovo viale e grazie ad una concavità esistente provocata dalla topografia del terreno consente il passaggio dei flussi pedonali in trincea in più punti del tracciato. Il progetto mantiene controllata la dimensione della carreggiata stradale, cercando di attenuare

16_ M. L. Real, M. H. Gil Braga, *A Ponte e a Avenida - Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001, p. 50.



1930-1948

Demolizioni avvenute nella zona dell'*Alto da Sé* e nella zona dell'*Avenida da Ponte*

Demolizioni tra il 1930 e il 1940
Demolizioni del 1948





IMMAGINE 147
immagine dell'*Avenida da Ponte* prima e dopo le demolizioni, fine anni '40.

1946

Assetto urbano proposto da Miguel Resende per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

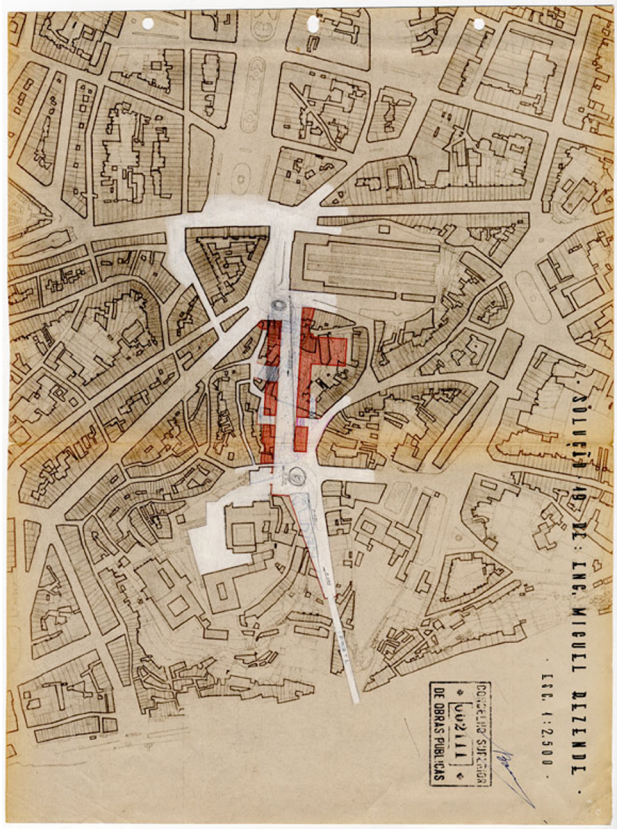


IMMAGINE 148
Soluzione per *Avenida da Ponte* di Miguel Resende, 1946.





1946

Assetto urbano proposto da Almeida Garret per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto



IMMAGINE 149
Soluzione per *Avenida da Ponte* del Prof. Almeida Garret, 1946.

1950

Assetto urbano proposto da Bonfim Barreiros per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

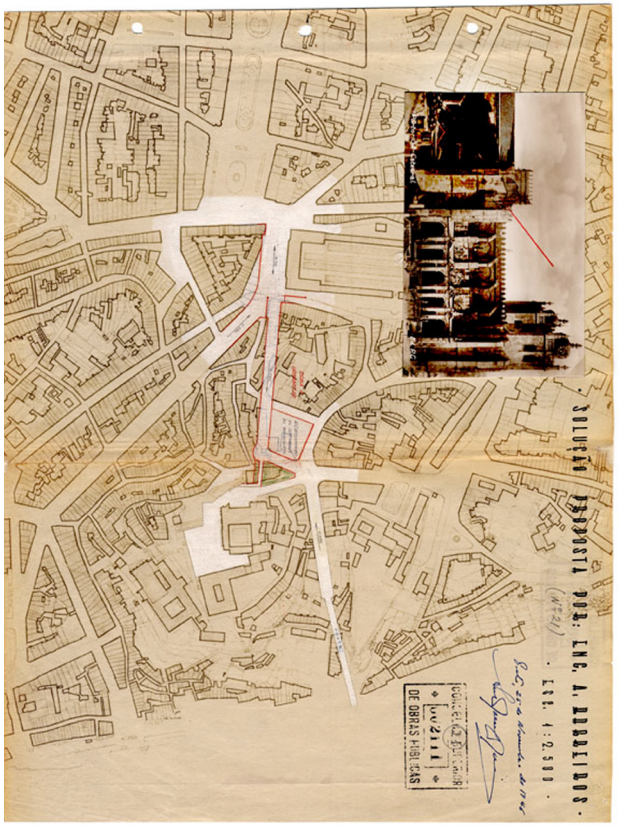


IMMAGINE 150
Soluzione per *Avenida da Ponte* dell'Ing. Bonfim Barreiros, 1950.





1955

Assetto urbano proposto da Fernando Távora per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

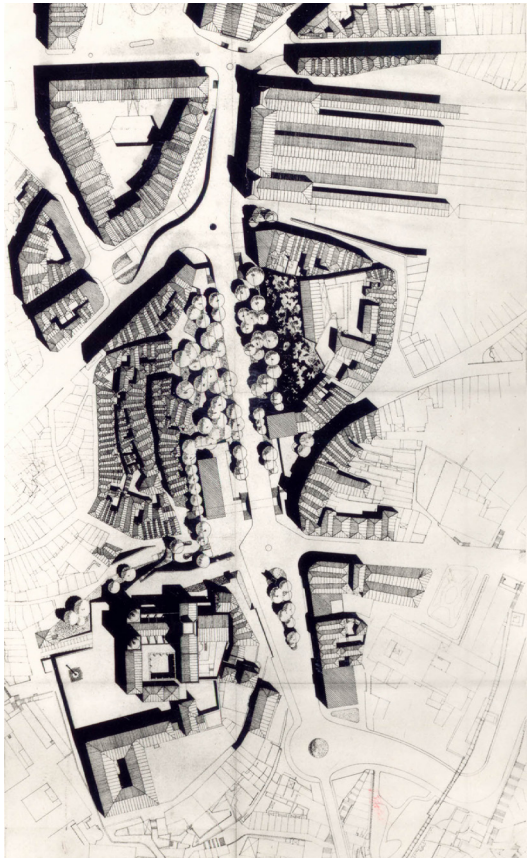
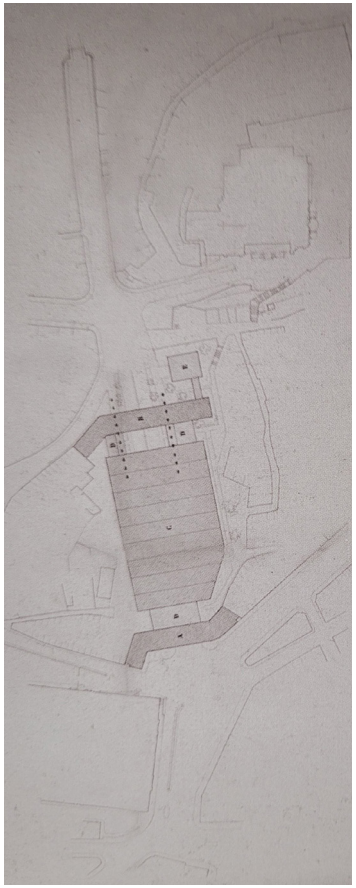


IMMAGINE 151
Planimetria d'insieme del progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, Fernando Távora, 1955, © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

1957

Assetto urbano proposto da Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamin do Carmo per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto



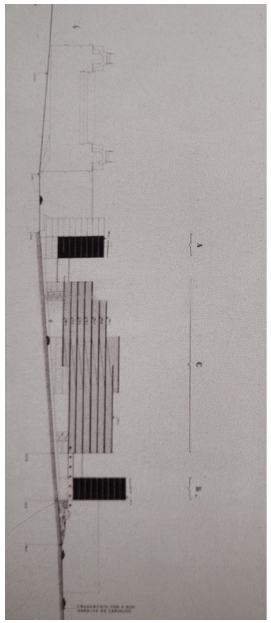
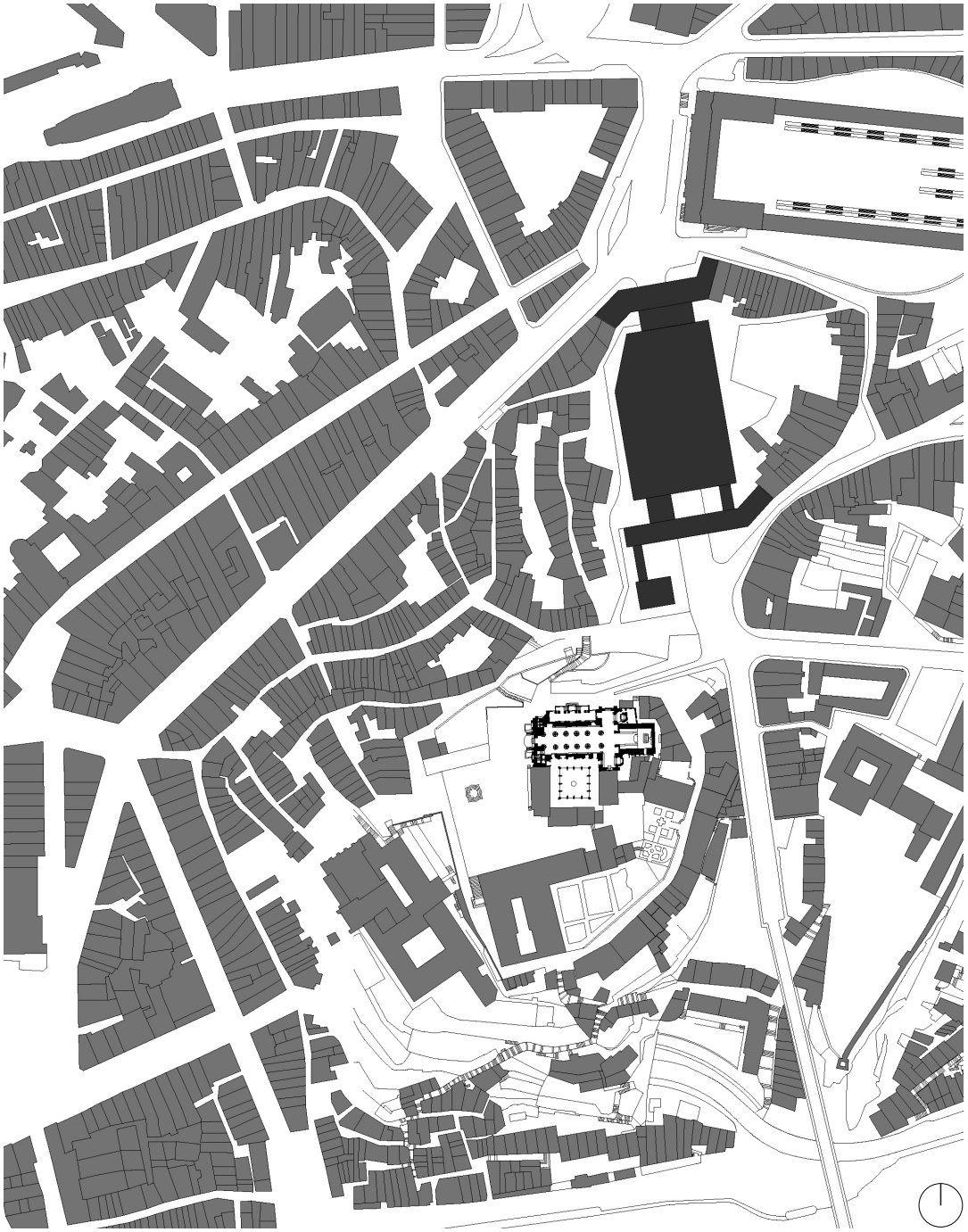


IMMAGINE 152
Proposta di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* di Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamin do Carmo, 1957.



la ferita delle demolizioni aprendo spazi verdi in entrambi i lati della sede, definendo un filtro con la scarpata da un lato e con il *Terreiro da Sé* sul lato opposto. L'accento del progetto viene messo sulla percezione del vuoto; la presenza di un nuovo asse strutturale totalmente estraneo alla configurazione medievale suggerisce l'utilizzo di un linguaggio povero di elementi architettonici utile per enfatizzare la traccia della ferita. I nuovi edifici proposti sono solo sei, quattro dei quali sono completamenti in testata di cortine esistenti troncate dalle demolizioni, e vengono utilizzati come guida di un percorso che conduce idealmente alla Collina della Cattedrale. La proposta non viene portata a realizzazione perché come ci ricorda Álvaro Siza: *«Il progetto di Távora è antitetico perché lascia ampie porzioni vuote e non si realizza per questioni economiche dal momento che l'esiguità dei nuovi insediamenti rende l'intervento non sufficientemente redditizio».*[17]

A fronte della scelta di non proseguire con la proposta Távora per la scarsa volumetria introdotta che non avrebbe permesso di finanziare l'intervento, nel 1957 Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamin do Carmo avanzano una soluzione più densa che prevedeva l'interramento dell'arteria sotto una serie di edifici a blocco sospesi di altezze molto considerevoli sia in direzione della stazione sia in direzione della Cattedrale. Questa proposta di sistemazione urbanistica venne considerata inconveniente tanto dal punto di vista funzionale come da quello "estetico" a causa dell'enorme volume centrale, degli schemi di transito irrealizzabili e della totale assenza di spazi verdi.[18]

In quegli stessi anni il Sindaco di Porto decidette di chiamare l'urbanista parigino Robert Auzelle come coordinatore di un Piano Regolatore Generale in grado di risolvere le gravi carenze abitative (svuotamento delle *ilhas*)[19] e i problemi di insalubrità che affliggevano il centro storico, ma anche di strutturare nuovi percorsi di circolazione, espansioni abitative e nuove aree verdi. Come noto una delle questioni principali è rappresentata dall'*Avenida da Ponte* per il quale venne effettuato uno studio particolareggiato che verrà affidato nel decennio successivo all'architetto Luis Cunha, membro interno dell'ufficio urbanistica.[20] Le proposte di Cunha sono molteplici ma sono catalogabili in tre soluzioni che assumono tre atteggiamenti differenti. La prima soluzione datata 1958 (ripresa poi negli anni successivi fino al 1962) prevede l'inserimento di un volume a forma di "Z" che univa l'angolo meridionale del lotto troncato del Corpo di Guardia con la testata di Rua Mouzinho da Silvera. Nella sua articolazione il volume seguiva l'allineamento di Rua Chã per poi piegare parallelamente al tracciato del viale rimanendo sospeso e permeabile al piano terra, creando nella testata affacciata su S. Bento un nuovo fonte urbano che avrebbe segnato la soglia di approssimazione al *Terreiro da Sé*. Per la prima volta si inizia a strutturare un'idea di

17_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte*, «*Casabella*» n°700, maggio 2002, p.54-57.

18_ M.L. Real , M.H. Gil Braga, *A Ponte e a Avenida - Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto* op.cit.

19_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte* op.cit.

20_ M.L. Real, M.H. Gil Braga, *A Ponte e a Avenida - Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto* op.cit.

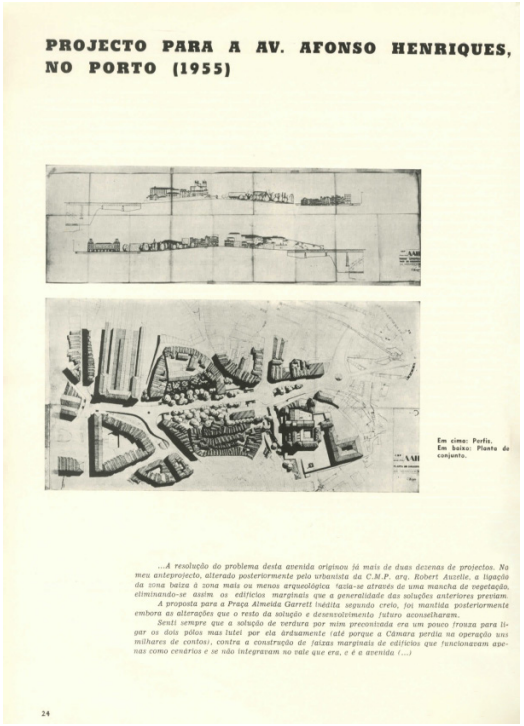


IMMAGINE 153
Estratto dall'articolo N. Portas, *Arquitecto Fernando Tavora: 12 anos de actividade profesional*, «*Arquitectura*» n°71, Luglio 1961, Lisbona, p.24

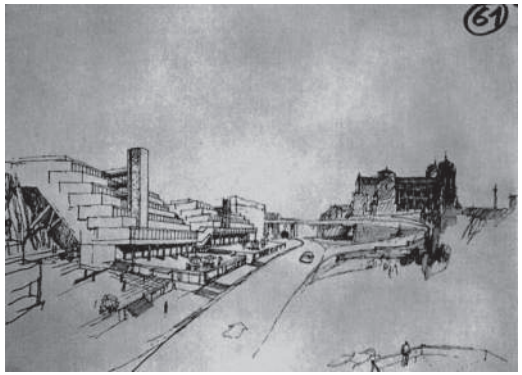


IMMAGINE 154
Schizzo di una delle ultime proposte di Luis Cunha. La volumetria costruita si concentra sul lato orientale dell'Avenida coprendo la scarpata. L'approssimazione alla Cattedrale è costituita esclusivamente da un viadotto automobilistico.

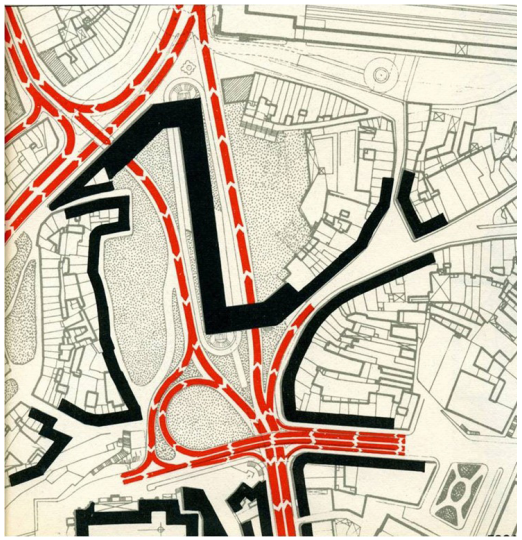


IMMAGINE 155
Flussi di traffico nel progetto per l'Avenida da Ponte di Robert Auzelle e Luis Cunha, 1958-1962.

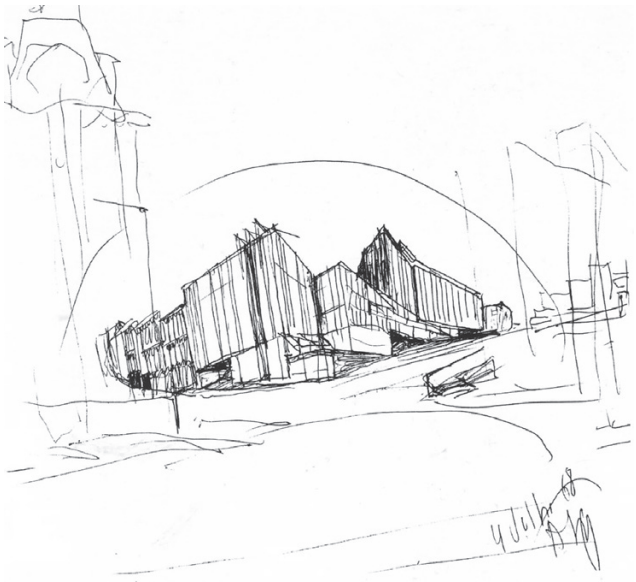


IMMAGINE 156
Schizzo di studio del progetto per l'*Avenida da Ponte* di Álvaro Siza, 1968. Immagine concessa da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.

programma che sarebbe servito a finanziare l'operazione attraverso investimenti pubblici e privati con l'inserimento di spazi commerciali ai piani terra e residenze e hotel ai piani superiori.[21] È interessante vedere come in una delle ultime versioni (quella illustrata nella foto della maquette) Cunha decida di inserire un volume nella stessa posizione che era stata prevista da Fernando Távora per instaurare un dialogo con il fronte della *Galié da Sé* e con la giunzione alla quota della collina. L'eccessiva plasticità della proposta, che non rispecchia la complessità morfologica del tessuto preesistente, potrebbe essere la motivazione che conduce Cunha a ridimensionare l'intervento: nel secondo progetto verrà infatti reintrodotta l'idea di un viadotto che avrebbe portato all'esterno una parte dei flussi veicolari concentrando la nuova volumetria nelle immediate vicinanze del viale in un corpo posizionato parallelamente all'*Avenida* adattato alla topografia e all'inclinazione del terreno. Si susseguono in quegli anni modifiche e calibrazioni dell'impianto tali da condurre il posizionamento degli edifici in maniera definitiva sul bordo della scarpata lasciata libera dalle demolizioni svuotando il fronte più prossimo alla Cattedrale di volumi e di spazi pubblici che cederanno il posto ad un viadotto automobilistico che non risolve la relazione tra città e monumento ma bensì ne complica la coesistenza con le nuove esigenze di mobilità. Le ultime immagini delle proposte di Cunha sembrano dichiarare la resa incondizionata all'interno della partita che avrebbe dovuto condurre ad una nuova coesistenza tra tracciati infrastrutturali e luoghi identitari della città storica.

Nel 1968 Robert Auzelle invita Álvaro Siza a redigere un piano particolareggiato per l'*Avenida da Ponte* che comprendeva aree commerciali, uffici oltre ad un parcheggio coperto sul lato orientale del viale che ormai aveva assunto la configurazione che conserva ancora oggi. Siza elabora quindi una proposta che completa il tessuto urbano del lotto troncato armonizzato con il nuovo fronte sul viale conservando l'idea del vuoto urbano immaginata da Távora tredici anni prima sul fronte opposto ma creando le condizioni affinché l'operazione fosse sostenibile dal punto di vista economico. L'edificio arroccato sulla scarpata simboleggia la rottura provocata dalle demolizioni attestandosi con una parete continua vetrata che avrebbe potuto specchiare il vuoto urbano antistante dove il progetto immaginava di situare un giardino che conduceva al livello della collina sfruttando la topografia del luogo. Lo studio iniziale prevedeva dei terrazzamenti che avrebbero fatto appello alla memoria della città andata distrutta negli anni Quaranta e che avrebbero guidato la risalita verso la Cattedrale. In futuro sarà lo stesso Siza ad essere critico nei confronti della soluzione che propose per il giardino dicendo che *«non è stato ben risolto [...] a causa della pressione a finirlo in fretta»*[22]. Il progetto considerava inoltre la creazione di una piazza interna, circondata dalla roccia, il cui scopo era quello di creare uno spazio pubblico vissuto con caffè, ristoranti e negozi. Il progetto di Siza non prevede nessun viadotto per superare il salto di quota tra la città e la collina della Cattedrale

21_ R. Tavares de Almeida Besteiro, *Avenida da Ponte 1968/2000. Álvaro Siza, Arquitectura e Cidade*, Tesi di Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof. Carlos Machado, 2012, p.77-79.

22_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte* op.cit. p.56



1958-1962

Assetto urbano proposto da Robert Auzelle, Luis Cunha e Rogério Barroca per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

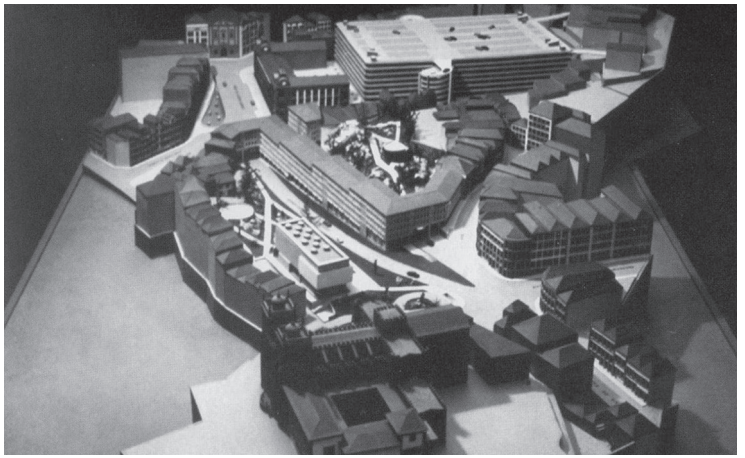


IMMAGINE 157
Modello del progetto di sistemazione di *Avenida da Ponte*, Robert Auzelle, Luis Cunha, 1962, Arquivio Historico da Camara Municipal do Porto.

1959

Assetto urbano proposto da Luis Cunha per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

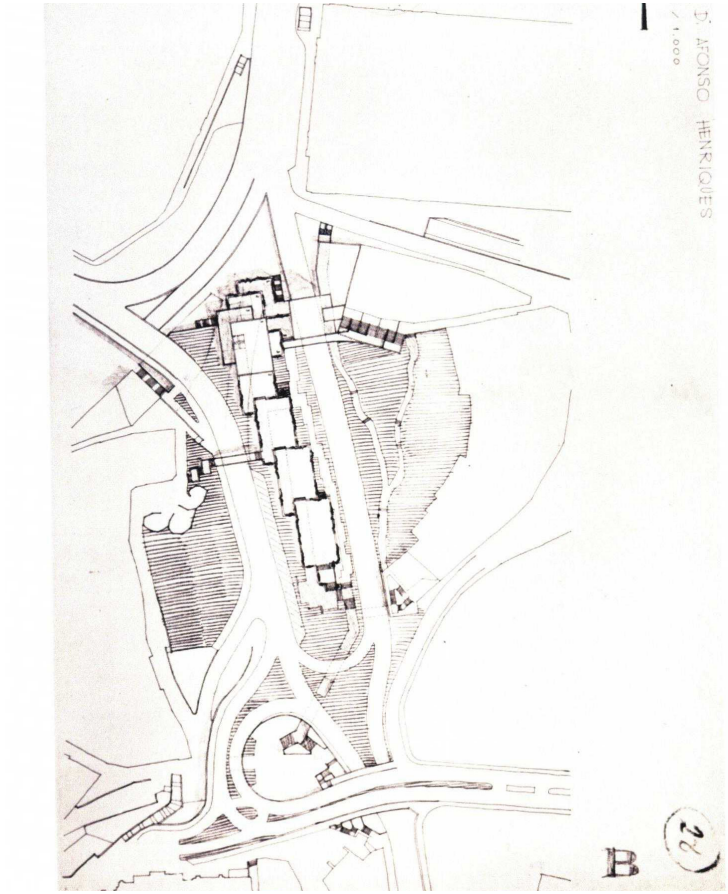


IMMAGINE 158
Proposta di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* di Luis Cunha, 1959.





1968

Assetto urbano proposto da Luis Cunha e Luis Rodriguez per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto



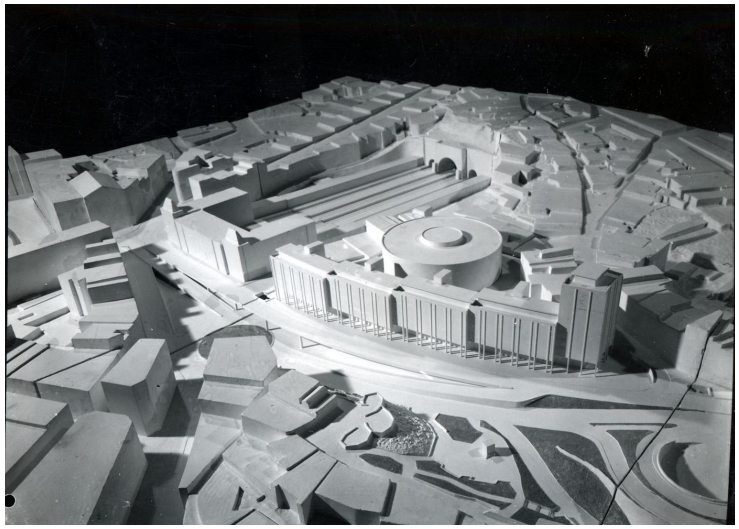


IMMAGINE 160 e 161
Planimetria e modello del progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, Luís Cunha e Luís Rodrigues, 1968. Arquivio Historico da Camara Municipal do Porto.

1968 -1975

Assetto urbano proposto da Alvaro Siza per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto

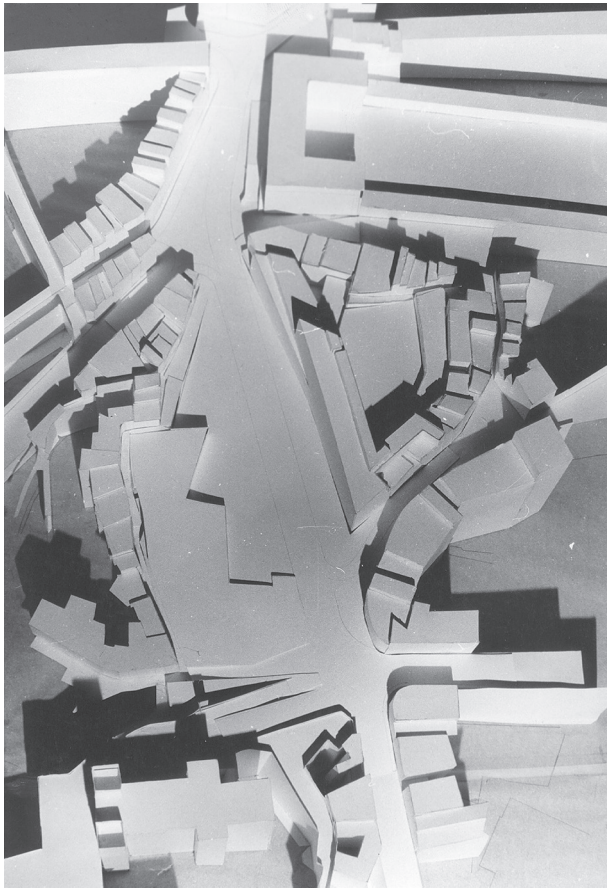
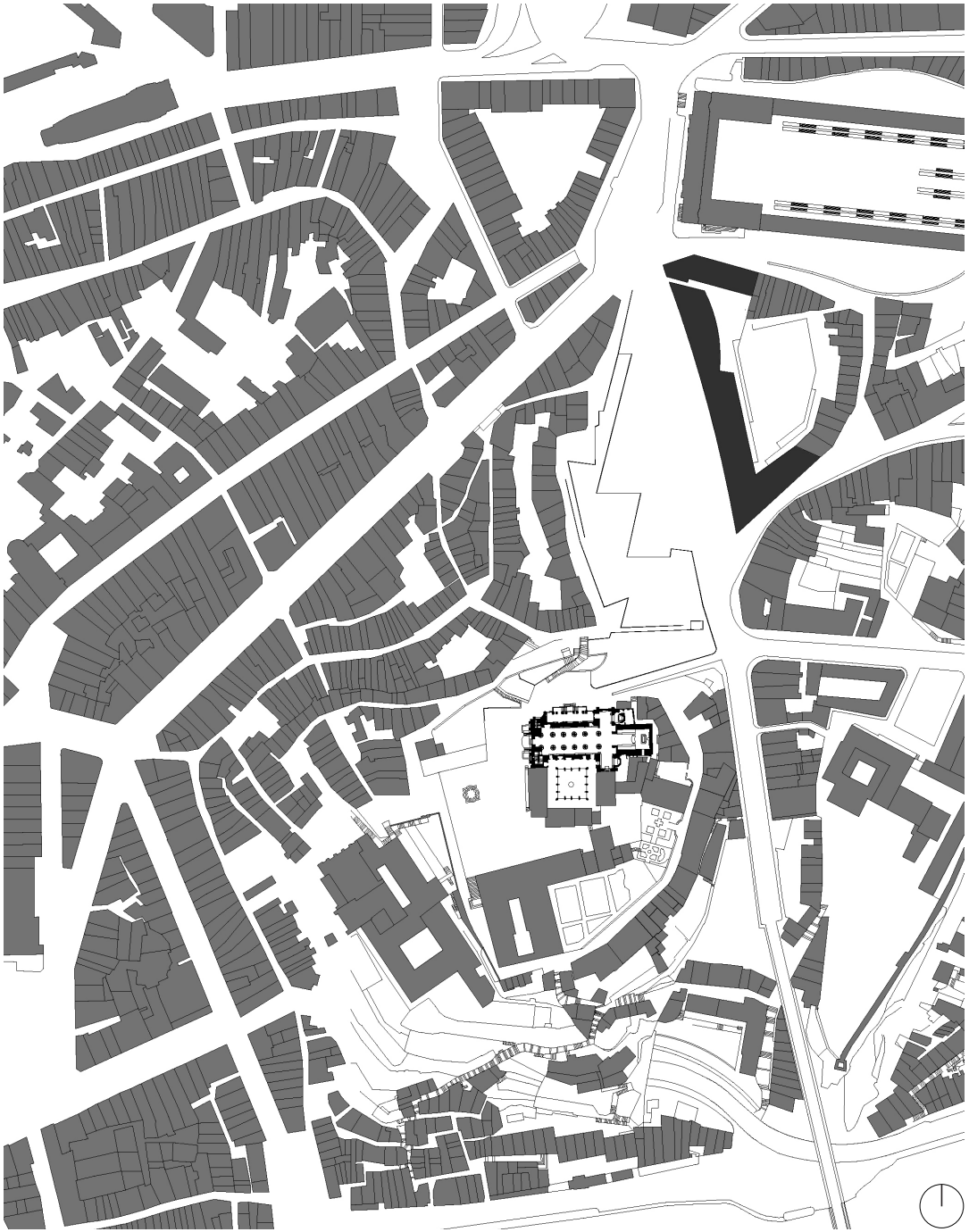


IMMAGINE 162
Maquette del progetto per un edificio nel lato orientale dell'*Avenida da Ponte* ad opera di Álvaro Siza, 1968.



contraddicendo l'enfasi posta dal Piano Regolatore per le infrastrutture della viabilità nel centro storico.[23] Anche nella comparazione tra lo schizzo prospettico di Cunha e quello di Siza è chiara la differenza di sensibilità e di rispetto per la forma della città dei due autori: l'intervento di Cunha appare imposto, quasi autoritario e non adatto al tipo di contesto storico presente, mentre quello di Siza appare sensibile alla forma della città grazie all'introduzione di variazioni dettate dalle relazioni con l'intorno. Il progetto preliminare di Siza sarà approvato nel 1968 e il suo sviluppo continuerà fino al 1975, quando una controversia tra l'architetto e il Consiglio Comunale decreterà la fine del progetto.

Negli anni Ottanta venne affidato al CRUARB[24] il compito di trovare una soluzione al problema dell'*Avenida da Ponte*. Venne proposta una soluzione firmata dall'architetto Alberto Marcos che prevedeva una galleria commerciale sul lato est del viale con ai lati nord e sud dell'edificio due corpi dotati di risalite verso la zona alta della città, con terrazze panoramiche rivolte alla Cattedrale. Nel 1995 l'architetto Antonio Moura elaborò il progetto del Mercato di São Sebastião,[25] unico intervento fino ad oggi realizzato ai lati dell'*Avenida*, che non risolve in nessun modo la richiesta di relazione tra il tessuto lacerato dalle demolizioni e gli spazi pubblici limitrofi alla Cattedrale e che attualmente si trova in disuso e in uno stato di abbandono.

Alla fine degli anni Novanta due avvenimenti riportano l'attenzione sulla vicenda. Il primo avvenimento è la candidatura di Porto a Capitale Europea della Cultura nel 2001 (1998) che induce un nuovo momento di riflessione sulla città ed in particolare sul ruolo del suo centro storico nello sviluppo interno e come elemento di attrazione turistica. Il secondo avvenimento riguarda invece la costruzione della fermata della metropolitana di S. Bento e della linea che collega Porto con Vila Nova de Gaia che generò l'opportunità di chiudere al traffico stradale la parte superiore del Ponte D. Luis per destinarla al transito esclusivo dei treni e dei pedoni riducendo in maniera considerevole anche il traffico veicolare sul viale urbano.
A questi due fatti si deve aggiungere che nel 1995 Fernando Távora venne chiamato a proporre una soluzione per la sistemazione del *Terreiro da Sé*. Questa sequenza di eventi conduce all'elaborazione di due progetti che saranno decisivi per il futuro di questa porzione di città a seguito delle tematiche che verranno introdotte nel loro percorso: La *Casa dos 24* di Fernando Távora e il progetto di riqualificazione di *Avenida da Ponte* di Alvaro Siza. Questi due progetti saranno ampiamente spiegati e analizzati nelle pagine successive per la loro importanza all'interno della vicenda ma anche per l'assoluta versatilità delle argomentazioni poste in campo che sono state valutate come utili all'elaborazione di una riflessione sulla progettazione degli spazi pubblici riapplicabili in altri contesti urbani. I due progetti affrontano con coerente equilibrio due premesse vitali nell'evoluzione di una città, la conservazione

23_Ibidem.

24_ *Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo* (Commissariato per il Rinnovamento Urbano dell'Area Ribeira/Barredo)

25_ M. L. Real, M. H. Gil Braga, *A Ponte e a Avenida - Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto, Câmara Municipal do Porto* op.cit.

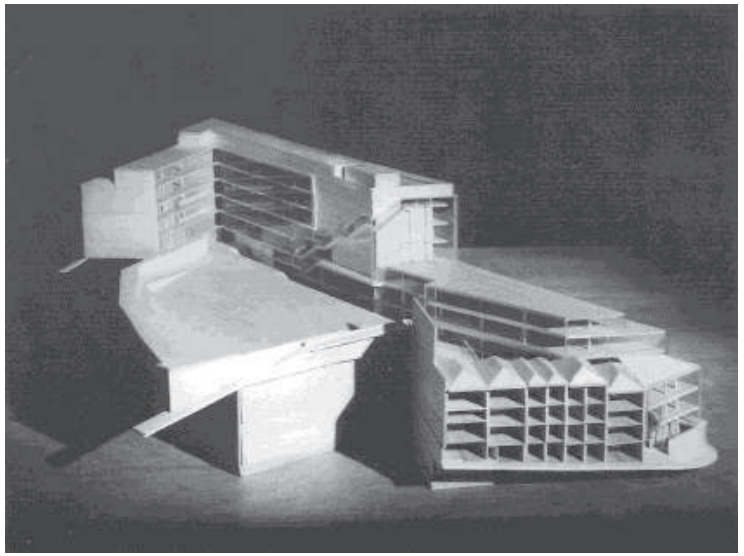


IMMAGINE 163
Maquette del progetto per l'*Avenida da Ponte* di Álvaro Siza, 1968-1975.

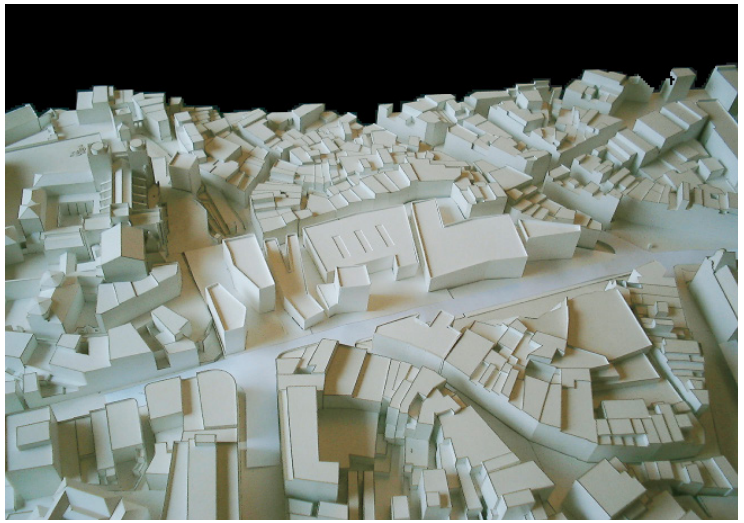


IMMAGINE 164
Maquette del progetto per l'*Avenida da Ponte* di Álvaro Siza, 2000-2001.

2000-2001

Assetto urbano proposto da Álvaro Siza per la zona dell'*Alto da Sé* e dell'*Avenida da Ponte*

Nuovi volumi
Verde pubblico
Demolizioni proposte dal progetto
A Casa dos 24 terminata nel 2002



IMMAGINE 165
Modello del progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, Álvaro Siza, 2001. Immagine concessa da Arquivo Archive Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação Donation 2015, tratta dalla pubblicazione AA.VV., *Avenida da Ponte*, Porto 2001, 2001.



e l'innovazione, instaurando un dialogo con i fatti della storia che hanno portato alla conformazione di questi luoghi. Sarà anche di interesse capire come due protagonisti della scena architettonica nazionale e internazionale abbiano trovato dei sostanziali punti in comune per affrontare problematiche simili e come in entrambi i casi venga messo in valore il patrimonio della memoria attraverso la continuità, intesa come processo evolutivo.

Il progetto di Siza si occupa di ristabilire l'equilibrio secolare della maglia medievale presente nei vuoti urbani resi tali dalle demolizioni degli anni Trenta e Quaranta. Trovandosi al cospetto di una città frammentata Siza recupera volumetrie, prospettive, allineamenti e percorsi preesistenti sperimentando una strategia di ridefinizione della densità della città medievale utile alla comprensione contemporanea dello spazio pubblico attraverso un dialogo costante con i fatti principali siano essi monumenti, fratture o tessuti. Come sarà ampiamente analizzato nei prossimi paragrafi il progetto prevede la ricostituzione dei blocchi demoliti senza imitarne la forma ma rivendicandone l'impianto. Il programma sarà misto, prevedendo destinazioni d'uso residenziali, commerciali e pubbliche, con spazi per la cultura. La costruzione volumetrica, a parte due corpi che andranno a concludere in testata i tronconi mutilati del lotto del Corpo di Guardia, sarà orientata prevalentemente sul lato occidentale dell'Avenida Afonso Henriques recuperando i percorsi esistenti prima delle demolizioni e i tracciati che conducono al sagrato della Cattedrale. Sul lato est la scelta ricadrà nel lasciare scoperta la parete di granito come segno di una frattura ormai consolidata e come riconoscimento di questo materiale come elemento caratteristico del paesaggio urbano portuense.

Pietra angolare della proposta di Siza diviene durante il processo di elaborazione del progetto la torre della *Casa dos 24*, elemento architettonico che recupera la sagoma dell'antica sede del Consiglio Comunale riproponendola con un linguaggio totalmente contemporaneo. Fernando Távora reinterpreta qui la lezione della storia instaurando un dialogo con la *Galilè da Sé*, collocando le aperture in relazione con la loggia, il sagrato e il paesaggio urbano. Il progetto intende ripristinare le relazioni spaziali tra la Cattedrale, il sagrato, le vie di accesso alla collina, i dislivelli, gli assi e gli allineamenti introducendone di nuovi. Questo progetto è una risposta univoca contro la tendenza alla museificazione del patrimonio perché fonda nei resti e nelle proporzioni della città antica le fondamenta per costruire quella di oggi. Siza a proposito dei due progetti dirà: «*Entrambi contribuiscono al reinserimento della collina di Sé nel Centro Storico, basandosi sullo studio dell'evoluzione della città, delle sue piccole e grandi trasformazioni, utilizzando documenti storici e osservando le testimonianze dirette o indirette registrate sul territorio, articolando questo studio con quello che oggi è un progetto*».[26]
Il progetto di Fernando Távora verrà realizzato nel 2002 mentre quello di Alvaro Siza si fermerà nel 2001: entrambe le proposte, le ultime in questa porzione di città, generarono comunque un dibattito di grande interesse sulle tematiche di ricerca affrontate in questa Tesi, che si occupa dei luoghi della città e delle sue architetture.

26_ Á. Siza, *Memória Descritiva do Estudo Prévio do Projecto de Requalificação da Avenida Afonso Henriques*, Porto 20 de Dezembro de 2000, In Á. Siza, C. Castanheira, *As Cidades de Álvaro Siza*, 1ª Edição; Lisboa: Livraria Figueirinhas; 2001.

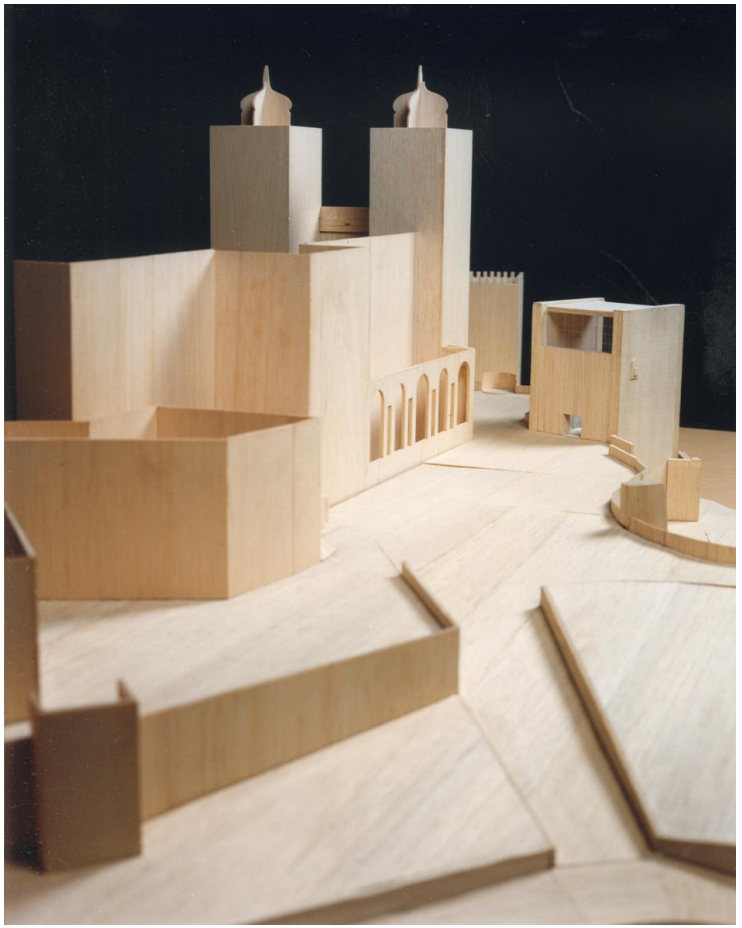


IMMAGINE 166
Prospettive della Maquette del progetto della *Casa dos 24* di Fernando Távora, 1996. Archivio Direção Geral do Patrimonio Cultural.

3.2 Il progetto di Fernando Távora del 1955



IMMAGINE 167
Fernando Távora nei primi anni ‘50 come architetto della Câmara Municipal do Porto. Sullo sfondo il progetto di *Avenida da Ponte*.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

Gli anni Cinquanta furono un periodo di grandi cambiamenti per la teoria architettonica e urbanistica all’interno del quale Fernando Távora si introduce ridiscutendo il valore della storia e della modernità. I CIAM del dopoguerra focalizzarono il loro interesse sulla ricostruzione post-bellica e sulla critica al funzionalismo della Carta di Atene. Stava cambiando la sensibilità generale di alcuni degli interpreti dell’architettura, che condizionati dalla tragica esperienza della guerra, rifondarono i valori della città e del vivere collettivo. La storia, intesa come caposaldo del presente e guida per il futuro, assunse un valore differente anche nella disciplina urbanistica; Se gli anni Trenta e Quaranta furono segnati dalla glorificazione dei monumenti al servizio dei regimi totalitari, negli anni Cinquanta, in molti esponenti della seconda e terza generazione del Movimento Moderno, affiorarono nuove sensibilità per il recupero dei centri andati distrutti a seguito dei bombardamenti o a causa di processi di demolizione che avevano mistificato i “cuori” delle città europee.

Come ampiamente spiegato nel precedente capitolo Fernando Távora fu uno dei principali sostenitori di questa nuova linea disciplinare dibattuta all’interno dei Congressi Internazionali ed è perfettamente allineato con l’idea che la storia venga utilizzata come strumento efficace per contestualizzare e risolvere il problema del progetto e non più come icona da monumentalizzare. La proposta di *Avenida da Ponte* ci racconta, assieme ad altre opere di quegli anni accompagnate dalla produzione teorica dell’autore, una nuova idea di modernità che viene applicata ai contesti come atto creativo radicato nel proprio spazio-tempo dialogante con le condizioni al contorno. Se i suoi predecessori videro l’opportunità di costruire una città moderna e organizzata sulle macerie di quella precedente, Távora riscopre il valore urbano e denuncia un’aggressione che richiede una soluzione nel rispetto del passato: «*Rivolgersi al passato è un atto intellettuale necessario per la costruzione del futuro. A Porto, tale atteggiamento emerse come una necessità*».[27]

È lo stesso autore a raccontare in una intervista concessa a Giovanni Leoni e ad Antonio Esposito per *Casabella*[28] i motivi che condussero al suo incarico per il progetto di *Avenida da Ponte*: « *[…] nel 1955 mi chiesero di redigere un piano per l’Avenida da Ponte. Il sindaco intendeva imprimere all’area un forte sviluppo cosicché nonostante l’assenza di un piano aveva già fatto demolire alcuni edifici. Il mio progetto era stato preceduto da molti altri, via via bocciati, alcuni dei quali tagliavano a metà l’Avenida e ipotizzavano la costruzione di*

27_ F. Távora, *La mia opera*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005., P. 11.

28_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare “insieme”*, Op. Cit., p. 54-57.

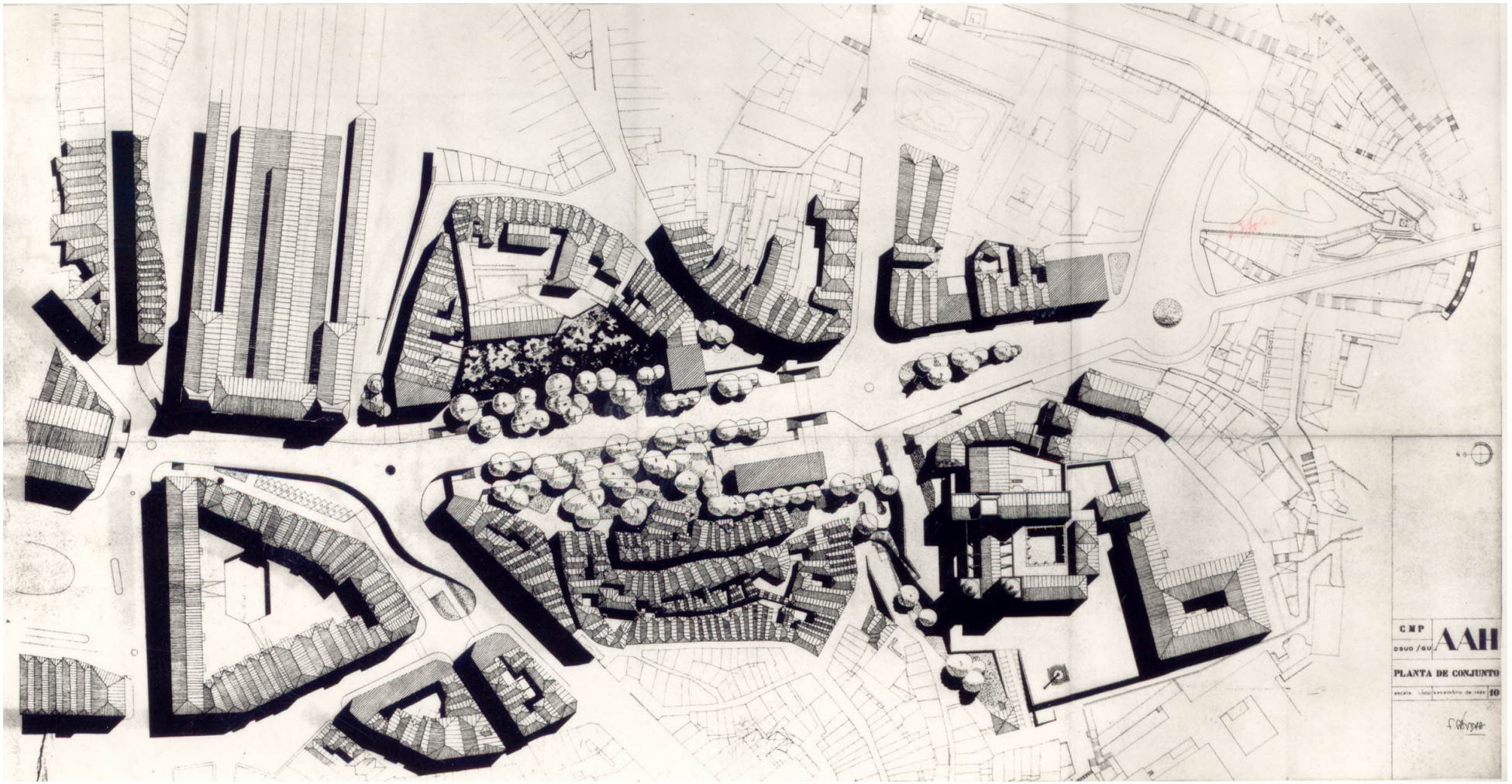


IMMAGINE 168
Planimetria d'insieme del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

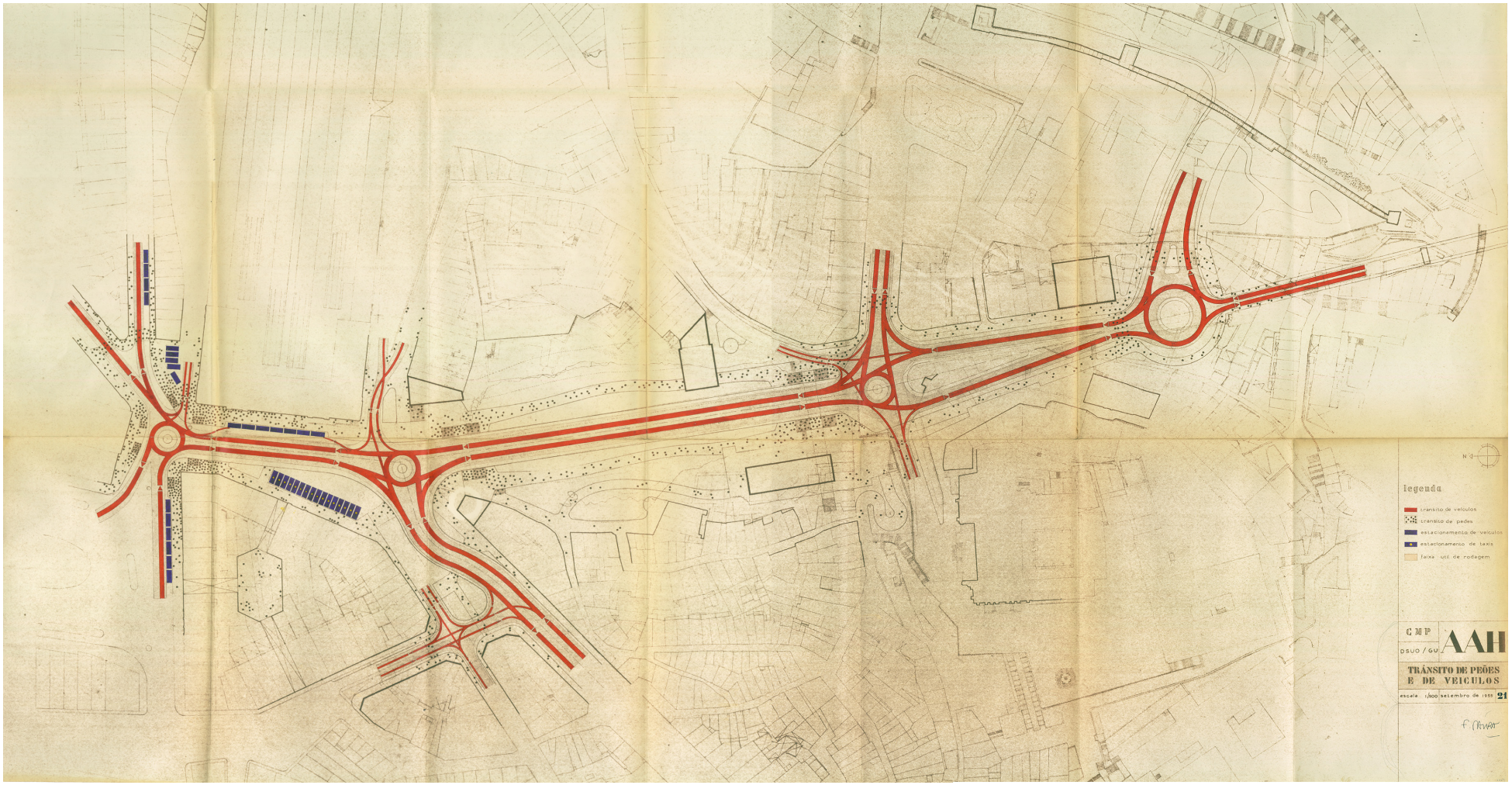


IMMAGINE 169
Schema dei flussi di traffico del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



Strade e percorsi automobilistici

Spazi pubblici pedonali

Spazi pubblici verdi

Aree di parcheggio

Passaggi pedonali in trincea

A Sé (Cattedrale) di Porto
B Galilé (Nartece) da Sé
C Rovine della Casa dos 24
D Torre das Alões
E Stazione di S. Bento
F Posizione della Porta de Vandoma
G Palazzo Episcopale

IMMAGINE 170
Analisi della planimetria d'insieme del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955. Rielaborazione grafica su documento di © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

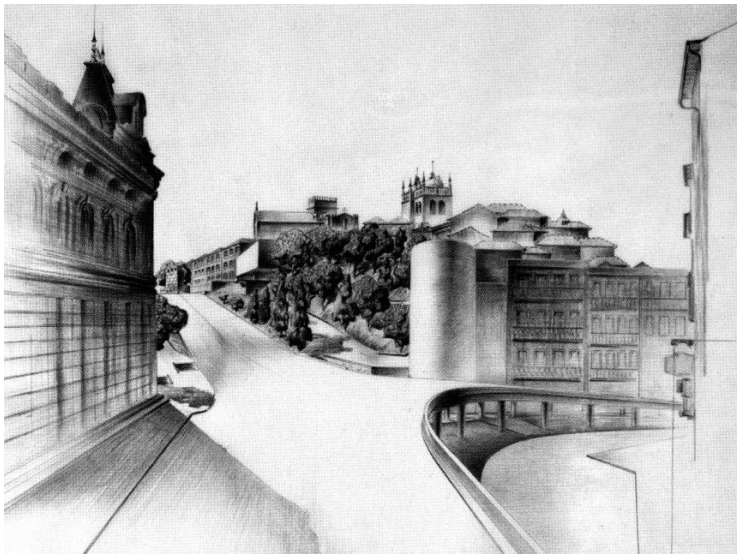


IMMAGINE 171
Vista dall'attuale Praza de Almeida Garret del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

incredibili, orrendi volumi. Il mio piano ipotizzava quantità edilizie contenute e a differenza di Muzio e Piacentini, non altera l'asse viario in direzione di Aliados.» Queste poche parole sono di grande rilevanza per introdurre uno dei principali temi del progetto ovvero la comprensione dello spazio liberato dalle demolizioni dove l'accento viene posto sulla percezione del vuoto. La necessità di assecondare l'apertura di un nuovo asse infrastrutturale nel cuore della città, totalmente estraneo alla configurazione urbana esistente fino agli anni Quaranta, suggerisce all'autore di utilizzare un linguaggio essenziale, dotato di pochi elementi architettonici, ma non privo di densità, la quale viene ricreata con un fitto progetto a verde su entrambi i lati del viale.

Il progetto, come testimoniato dai documenti conservati all'Archivio della Fundação Marques da Silva, inizia dall'organizzazione dei flussi di traffico e dalla volontà di separare quest'ultimi, in maniera piuttosto netta, da quelli destinati alla circolazione umana, minimizzando gli effetti di un intervento di infrastrutturazione reso necessario dall'incarico progettuale. Sfruttando una naturale depressione del terreno presente nell'incrocio tra Praça de Almeida Garret, Rua de Mouzinho de Silveira e Avenida Dom Afonso Henriques l'architetto inserisce una rotatoria a tre braccia sospesa su un viadotto automobilistico che consentiva il passaggio pedonale in trincea mettendo in comunicazione protetta i due lati del viale con la Stazione dei treni di São Bento, quest'ultima con Praça da Liberdade verso Avenida dos Aliados e con l'intrigata maglia di vie situate a ovest del viale. Raccordatosi con la quota di Avenida Dom Afonso Henriques il viadotto scompare e la carreggiata riamane a raso dei percorsi pedonali attestati sui lati esterni e protetti da ampie maniche di verde. All'altezza dell'incrocio con Rua de Saravia de Carvalho la sede si amplia[29] ospitando una terza rotatoria che indirizza il traffico verso est o verso l'impalcato del Ponte Dom Luis.
L'innovazione della proposta, rispetto a quelle precedenti e a molte delle future, sta nel confinare i percorsi automobilistici percettivamente al di fuori dei sentieri che conducono alla collina della Cattedrale recuperando la complessità e la tensione delle vie della città medievale demolita attraverso passaggi, scalinate, strettoie e sentieri che si articolano lungo la scoscesa topografia. Ruolo decisivo di questa approssimazione è rappresentato dalle alberature che in parte nascondono la vista della Cattedrale, in parte proteggono gli spazi umani da quelli delle automobili e in parte ricreano quella condizione di densità tipica del "bosco urbano" come memoria della sequenza dei lotti gotici. Questa proposta è l'unica che prevede la permeabilità sotterranea dei percorsi pedonali e appare ancora oggi una soluzione auspicabile per questa porzione di città.
Altro elemento di primaria rilevanza della proposta è la volontà di ripristino delle condizioni della città storica. La continuità della città è un elemento caratterizzante la produzione architettonica di Fernando Távora e anche questo progetto ne è testimonianza. La successione di percorsi che conducono al *Terreiro da Sé* culmina in due spazi pubblici situati ai due lati dell'*Avenida*, il primo sul lato orientale come termine della Rua Chã, il secondo sul lato occidentale, sotto il largo della *Galilé da Sé*. In epoca medievale la Rua Chã era il tracciato che conduceva all'accesso della città muragliata passando sotto l'arco dell'antica Porta da Vandoma, uno dei varchi della cinta primitiva, demolito alla metà del XIX secolo.

29_ La sezione del viale era di circa 15m e ospitava due corsie per senso di marcia.

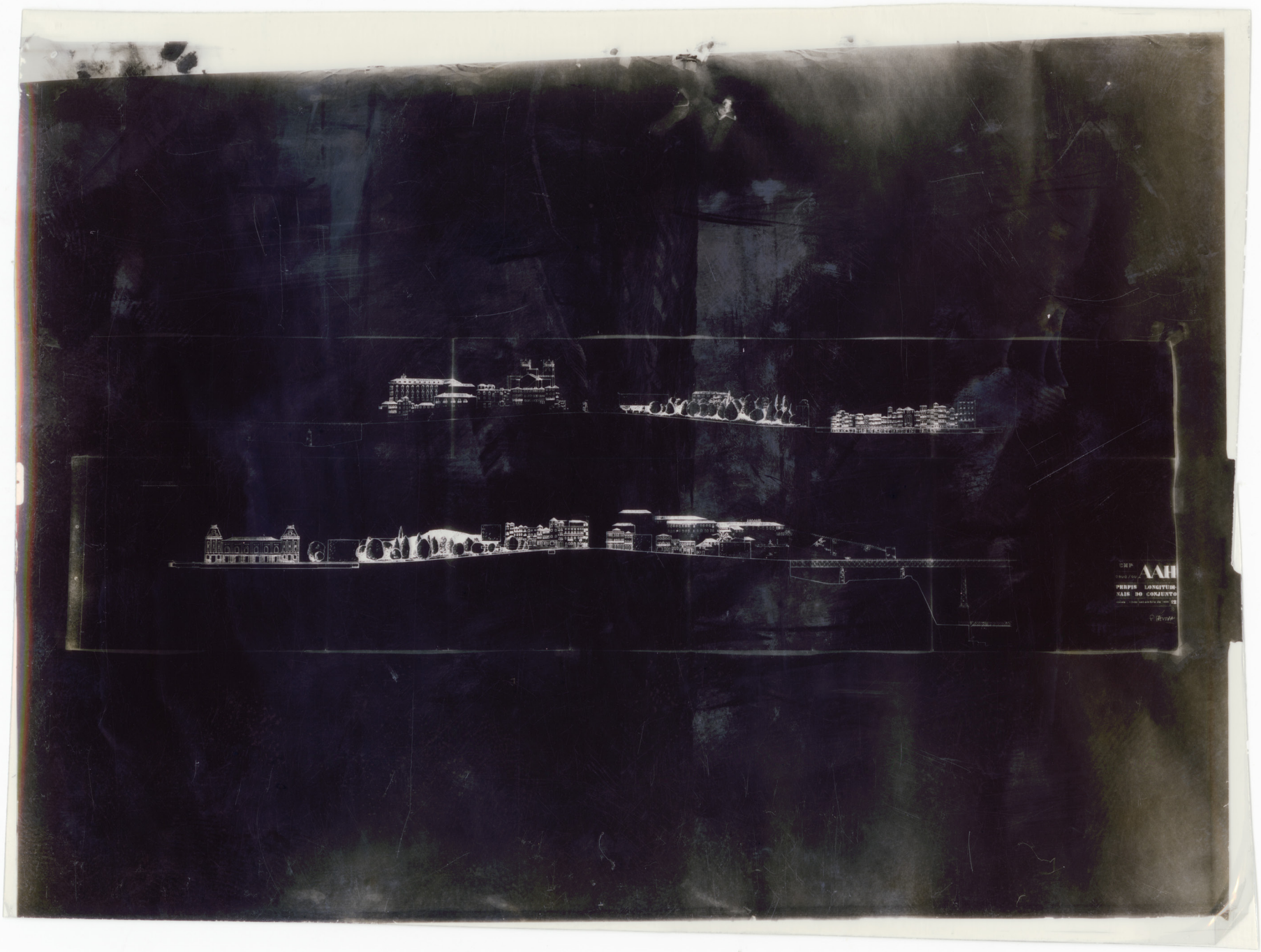

AAH

IMMAGINE 172 (a sinistra)
Sezioni urbane del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 173 (a destra)
Fotografie della maquette del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



Questo fu sicuramente un luogo dedicato alla sosta nell'approssimazione alla Cattedrale ripreso da Távora grazie all'inserimento di un nuovo corpo di fabbrica (2) che organizza lo spazio di uno slargo, occupato al centro da una fontana, che incornicia la vista laterale della Cattedrale. Proseguendo la sequenza, attraverso un gioco di pendenze è possibile passare in trincea al di sotto di *Avenida da Ponte* per emergere in un nuovo piazzale situato alle pendici del sagrato settentrionale della *Sé*, sotto in nartece barocco. Qui si trova l'unico edificio proposto da Távora che non serve a raccordare porzioni troncate di lotti esistenti (1) e che nel progetto avrebbe ospitato una funzione speciale: il Museo della città. «*Per la prima volta nella storia di Porto definivo la localizzazione di un edificio destinato a museo della storia della città, esigenza che ora riappare nell'ultimo piano di Siza.*».[30] La sequenza termina con il piano di accesso alla *Galilé* che, a differenza di quasi tutte le proposte passate e future, avviene lateralmente, come nella conformazione della città originale. Raggiungere la *Galilé* frontalmente sarebbe infatti stata una mistificazione dell'idea di Nasoni il quale la ideò per occupare un ambito raccolto, di accesso laterale allo spazio sacro, che non era stato pensato per essere visto frontalmente. Questa convinzione, che rispecchiava una straordinaria comprensione delle dinamiche urbane, verrà ripresa anche nel progetto di Álvaro Siza e in quello della *Casa dos 24* e costituirà uno degli elementi caratterizzanti il dibattito futuro.
A differenza dei progetti presentati nei decenni precedenti Távora evitò di sovra costruire: «*Nel mio progetto di fattibilità, alterato successivamente dal progettista della Camara Municipal Robert Auzulle, il collegamento della zona bassa alla zona archeologica si faceva attraverso una manica di vegetazione, eliminando così gli edifici marginali che le soluzioni precedenti prevedevano. Ho sempre sentito che la soluzione verde da me ipotizzata era un poco debole per legare i due poli ma ho lottato arduamente per evitare la costruzione di fasce marginali di edifici che non costituivano uno scenario e non si integravano con il viale.*»[31]
Il progetto prevedeva infatti solo 6 nuovi edifici, la maggior parte dei quali ridefiniscono i fronti troncati dalle demolizioni affacciati sullo spazio pubblico. Due di questi (5 e 6) ridisegnano il fronte di Rua Trinidade Coelho che il progetto immaginava di ampliare per facilitare il collegamento con Rua dos Clerigos e il centro settentrionale della città. Un altro fabbricato (4) rimodella lo spigolo tra Rua do Corpo da Guarda e Rua Mouzinho de Silvera a causa delle mutate condizioni dello spazio pubblico situato frontalmente, articolando le due strade alla nuova situazione. Altri due innesti (2 e 3) concludevano i tronconi del lotto del Corpo di Guardia affacciati su *Avenida da Ponte* ridefinendo i rapporti spaziali con essa, con la scarpata e con i percorsi pedonali. In particolare, l'edificio che completava Rua Chã, sospeso su *pilotis*, venne pensato interamente permeabile al piano terra e al piano primo ridefinendo la percezione dello spazio pubblico, circoscrivendo un punto protetto di osservazione laterale della Cattedrale e consentendo inoltre il passaggio dei sentieri pedonali. Questo edificio assieme a quello situato al di sotto dello slargo del nartece (1) avrebbe dovuto ospitare funzioni culturali dato che il Comune intendeva, all'epoca, creare strutture per il Museo Civico e per l'Ufficio Storico della Città. La comunicazione tra questi due nuovi corpi sarebbe stata

30_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme"*, op.cit., p.54-57.

31_ N. Portas, *Arquitecto Fernando Távora: 12 anos de actividade profesional*, «*Arquitectura*» n°71, Luglio 1961, Lisbona, p.24

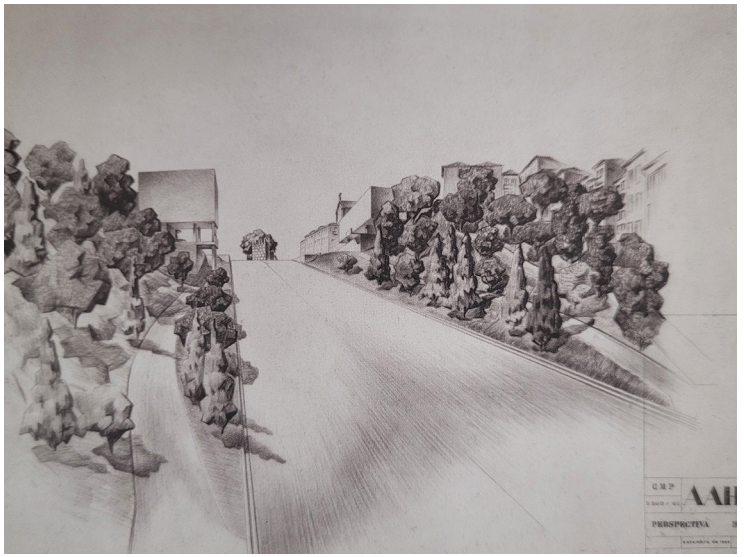


IMMAGINE 174
Vista lungo il viale del progetto di Fernando Távora per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

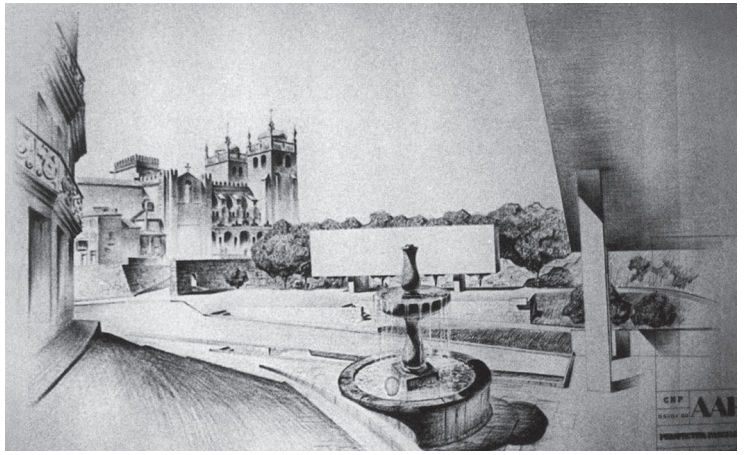


IMMAGINE 175
Vista laterale della relazione tra l'edificio proposto come *Museo della città* con la Cattedrale, 1955.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

garantita da un tunnel raggiungibile da entrambi i lati dell'Avenida che avrebbe proseguito per collegare i nuovi ambiti di relazione con Rua São Sebastião sotto le mura. In particolare, è interessante analizzare il rapporto che si sarebbe venuto a creare tra la *Galilè da Sé* e la nuova architettura situata alle sue pendici e la dialettica tra i linguaggi differenti inseriti nel contesto in momenti distinti della storia. È utile evidenziare come le architetture proposte e visibili nelle prospettive siano solo delle prime prefigurazioni in stato preliminare ma lasciano trasparire un intento dialettico con le preesistenze e con i monumenti che caratterizzerà la produzione architettonica di Fernando Távora lungo tutto il suo operato: «*La modernità di un evento si misura in base alla relazione che intrattiene con le condizioni in cui si realizza. In materia di Architettura e Urbanistica, modernità significa integrazione perfetta di tutti gli elementi che possono influire la realizzazione di qualunque opera, utilizzando tutti i mezzi che possano meglio condurre alla concretizzazione di un determinato fine.*»[32]

È infine utile osservare nella prospettiva centrale lungo il viale come Fernando Távora intendeva conservare il ricordo di uno dei pochissimi resti rimanenti della Muralha Primitiva (7) ergendo uno dei bastioni conservati ancora oggi all'interno di una porzione di giardino che conforma uno spartitraffico al lato dello slargo della *Galilé*. La forma dei collegamenti stradali fu probabilmente dettata proprio dalla volontà di conservare questo segno della memoria urbana della città di Porto. Se gli edifici rappresentano interventi di ricucitura di un tessuto lacerato la proposta di Távora è altresì la prima che lascerà scoperta la scarpata sventrata dalle demolizioni evocando la cicatrice di una ferita, rimarcando ancora una volta il valore della memoria.

In questo progetto emergono, anche se in maniera sperimentale e prototipica, una serie di argomenti che contraddistingueranno la produzione architettonica dell'autore. In primo luogo la ricerca della continuità, vista come una successione di sequenze caratteristica della città storica, come obiettivo che il progetto urbano e architettonico deve raggiungere. In secondo luogo la messa in valore della storia attraverso la comprensione profonda della morfologia della città, dove il gesto contemporaneo si inserisce come necessario all'interno di un disegno complessivo che accoglie in forma coerente realizzazioni distinte per epoca e per finalità. In terzo luogo la conformazione dello spazio aperto come negativo dello spazio costruito, dove il disegno delle aree vuote si basa sulle relazioni del contesto, della topografia, delle distanze e delle proporzioni. In ultimo la ricerca di funzioni che possano amplificare la vocazione collettiva dello spazio pubblico facilitandone la comprensione e aumentando le occasioni di utilizzo.

Molti dei progetti degli anni successivi discorderanno con le tematiche evidenziate da Fernando Távora che verranno recuperate solo sul finire del XX secolo grazie ai due progetti che verranno descritti nelle pagine che seguono, che possono essere visti come un completamento al ragionamento iniziato dall'autore alla metà degli anni Cinquanta che rimane tuttora valido e di grande attualità.

32_ F. Távora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, testo pubblicato in «*Lusiada, Revista ilustrada de Cultura*», vol. 1, n°2, novembre 1952. Ripubblicato in F. Tàvora, *Teoria Geral da Organização do Espaço. Arquitectura e Urbanismo, a lição das constantes*, FAUP, ottobre 1993. consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.p. 292.

3.3 Il progetto di Álvaro Siza del 2000-2001

I decenni successivi agli anni Cinquanta videro il susseguirsi di proposte per la sistemazione di *Avenida da Ponte* guidate dall'urbanista parigino Robert Auzelle che non verranno mai messe in pratica e che utilizzavano il viadotto come strumento di collegamento tra la parte bassa e la parte alta della città tagliando fuori la Cattedrale e il suo contesto dai ragionamenti e dalle relazioni urbane previste da Fernando Távora. Dopo la Rivoluzione del 1974 anche la prima proposta di Álvaro Siza, che prevedeva la costruzione di un edificio multipiano sul lato della scarpata, venne accantonata. Il cambio politico seguito da un processo di democratizzazione delle istituzioni e caratterizzato da altre priorità urbanistiche, come la necessità di dotare la città di Porto di un maggior numero di alloggi che potessero soddisfare le esigenze abitative della popolazione, misero in secondo piano la necessità di un progetto per *Avenida da Ponte*. Nel 1974 venne istituito dal nuovo governo repubblicano il CRUARB[33]: una commissione responsabile della rigenerazione del centro storico di Porto che si ispirava ai valori della Carta di Venezia del 1964 con il compito di conservare il patrimonio dei beni culturali, di dotare la popolazione residente di migliorate condizioni abitative e di impulsare la crescita economica e turistica della città.[34] Grazie all'operato della Commissione il centro storico di Porto divenne patrimonio UNESCO nel 1991 e vinse la candidatura di Capitale Europea della Cultura nel 2001. Nel frattempo, l'area di *Avenida da Ponte* registrò altre alterazioni: in primo luogo, a seguito della chiusura al traffico del Ponte D. Luis, diminuì il ruolo dominante di collegamento veicolare del viale tra il Centro Storico e Vila Nova de Gaia e, in secondo luogo, la costruzione della Metropolitana, che prevedeva una fermata proprio in quest'area, introdusse mutate esigenze per questa porzione di città. L'architetto Manuel Graça Dias ricorda: «*[…] l'asse fondamentale di collegamento a sud ha perso il senso di emergenza che l'igienizzazione della città e i concetti proto-viari del 1940 gli avevano conferito. Oggi il ponte è principalmente un piano che ospita il trasporto pubblico e pertanto il "buco", allora disastrosamente aperto, può essere chiuso facendo dimenticare la strada che conosciamo da decenni.*»[35]

Date tali circostanze, nel 2000 venne affidato ad Álvaro Siza il compito di redigere un progetto che promuovesse la ricostruzione del tessuto urbano a fronte di un viale che stava perdendo il suo ruolo di asse stradale strutturale a favore di nuove funzioni culturali, ricreative, abitative

33_ Attivo fino al 2003 quando venne sostituito da *Porto Vivo - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa do Porto.*

34_ https://pt.wikipedia.org

35_ Aa.Vv., *Avenida da Ponte*, Porto 2001, 2001. Documento consultato all' Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.

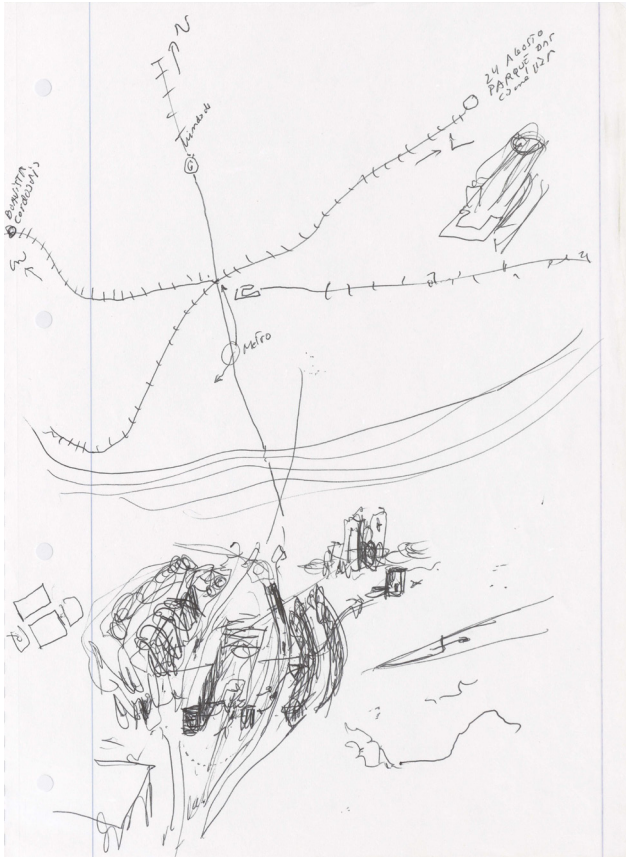


IMMAGINE 176
Schizzo dei collegementi che interessano l'aera di *Avenida da Ponte* dove è visibile la nuova linea della metroplitana e la stazione di S. Bento, Álvaro Siza, 2001.
Immagine concessa da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.



IMMAGINE 177
Schizzo di *Avenida da Ponte* in direzione della Stazione di S. Bento, Álvaro Siza, 2001.
Immagine concessa da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.



IMMAGINE 178
Schizzo di *Avenida da Ponte* in direzione della Cattedrale, Álvaro Siza, 2001.
Immagine concessa da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.

e turistiche. L'incarico del Comune di Porto prevedeva inizialmente la sostituzione e la ricollocazione dell'attuale mercato di S. Sebastião, l'inserimento di 100/150 appartamenti, nuove attività commerciali di carattere locale, un parcheggio sotterraneo da 500 posti, il Museo della Città e una nuova accessibilità pedonale alla Cattedrale e alla stazione della Metropolitana nel sottosuolo.[36] La componente più innovativa del programma, che ritroviamo dopo la proposta dell'architetto Távora del 1955, è l'inserimento di un edificio dedicato al Museo della Città, suggerito al Comune di Porto dallo stesso Álvaro Siza che ricorderà: *«[…] non basta occupare lo spazio con le abitazioni, perché l'area ha bisogno di un progetto forte che dia vita alla città […]».*[37]

L'idea progettuale sul lato occidentale del viale prevedeva la rievocazione del tessuto demolito attraverso la ricostruzione di una densa maglia di corpi di fabbrica che prefigurava l'intenzione di recuperare la relazione di scala tra la città andata distrutta e i monumenti: *«Oggi (rispetto al 1968 e rispetto al piano Auzelle) è diverso il modo di concepire la relazione tra monumento e tessuto urbano. Le demolizioni che liberano i monumenti tradiscono quasi sempre il loro carattere svuotando il senso dello spazio urbano. La progressiva conoscenza degli interventi effettuati nei centri storici delle città europee ha consolidato la coscienza di relazione di complementarità tra monumento e tessuto urbano e tra testimonianza di differenti epoche come condizione essenziale di conservazione».*[38]
La proposta preliminare dispose, su questo lato, sette edifici di forme e altezze differenti che ricostruivano, senza imitarne la morfologia, i lotti gotici demoliti. Partendo dalla parte bassa del viale, il progetto Siza proponeva un primo edificio in testata (I), orientato verso la stazione, che ospitava al piano terra attività commerciali legate al Museo e ai piani superiori residenze per cinque piani fuori terra. Questo blocco oltre a ristabilire il dialogo con l'altro fronte a cuneo all'angolo con Rua Mouzinho da Silveira, corrispondendone l'altezza, ridefiniva l'accesso alla Rua do Corpo da Guarda e alla Traversera de São Sebastião dove è situato tuttora il mercato in disuso. Lungo questa stretta e antica via andata persa a seguito delle demolizioni, che conduceva in epoca passata alle pendici della città muragliata, Alvaro Siza ridistribuì le cellette del mercato sui lati occidentali dei corpi H e G che costituivano il fulcro del Museo della Città, restituendo all'attività mercatale la sua relazione diretta con la strada e con il passaggio delle persone.
L'impianto dei nuovi fabbricati conservava l'antica memoria della città medievale, riproponendone proporzioni e distanze tra gli edifici, ridotte a pochi metri, intervallati da passaggi contenuti da fronti alti dai tre ai cinque piani fuori terra. Questa conformazione, ancora oggi osservabile nel quartiere sotto la Cattedrale, rivendicava dimensioni tipiche del









36_ Lettera datata 31 marzo 2001 indirizzata all'architetto Álvaro Siza dal Comune di Porto avente come oggetto *"Programma per la riqualificazione di Avenida da Ponte"*.

37_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte,* Op.cit.

38_ Á. Siza, *Relazione tecnica del progetto preliminare di Riqualificazione di Avenida D. Afonso Henriques*, Porto, 20 dicembre 2000. Documento consultato all' Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.

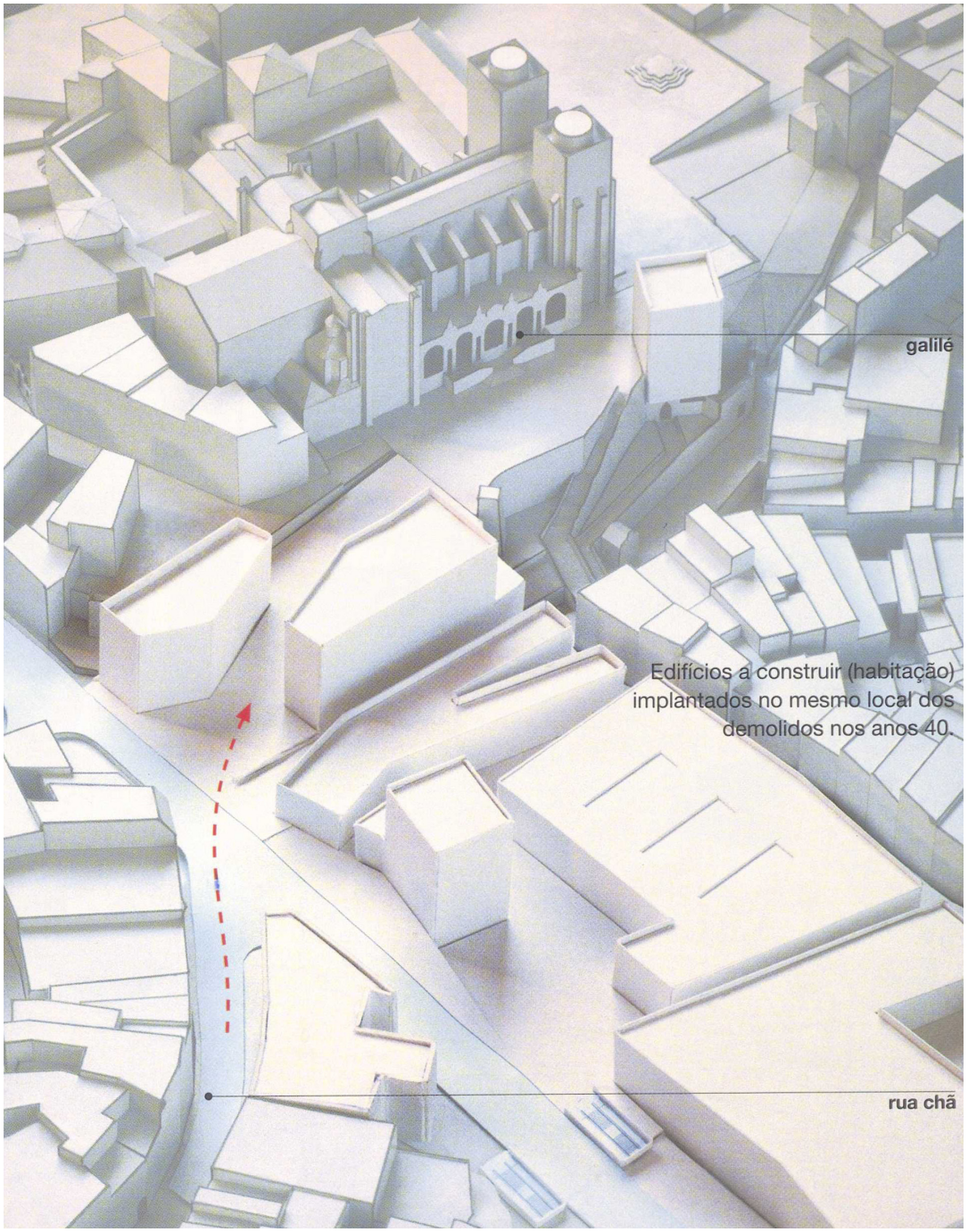
IMMAGINI 179, 180, 181, 182 (a sinistra, in senso orario)
Arco della Porta de Vandoma, 1833.

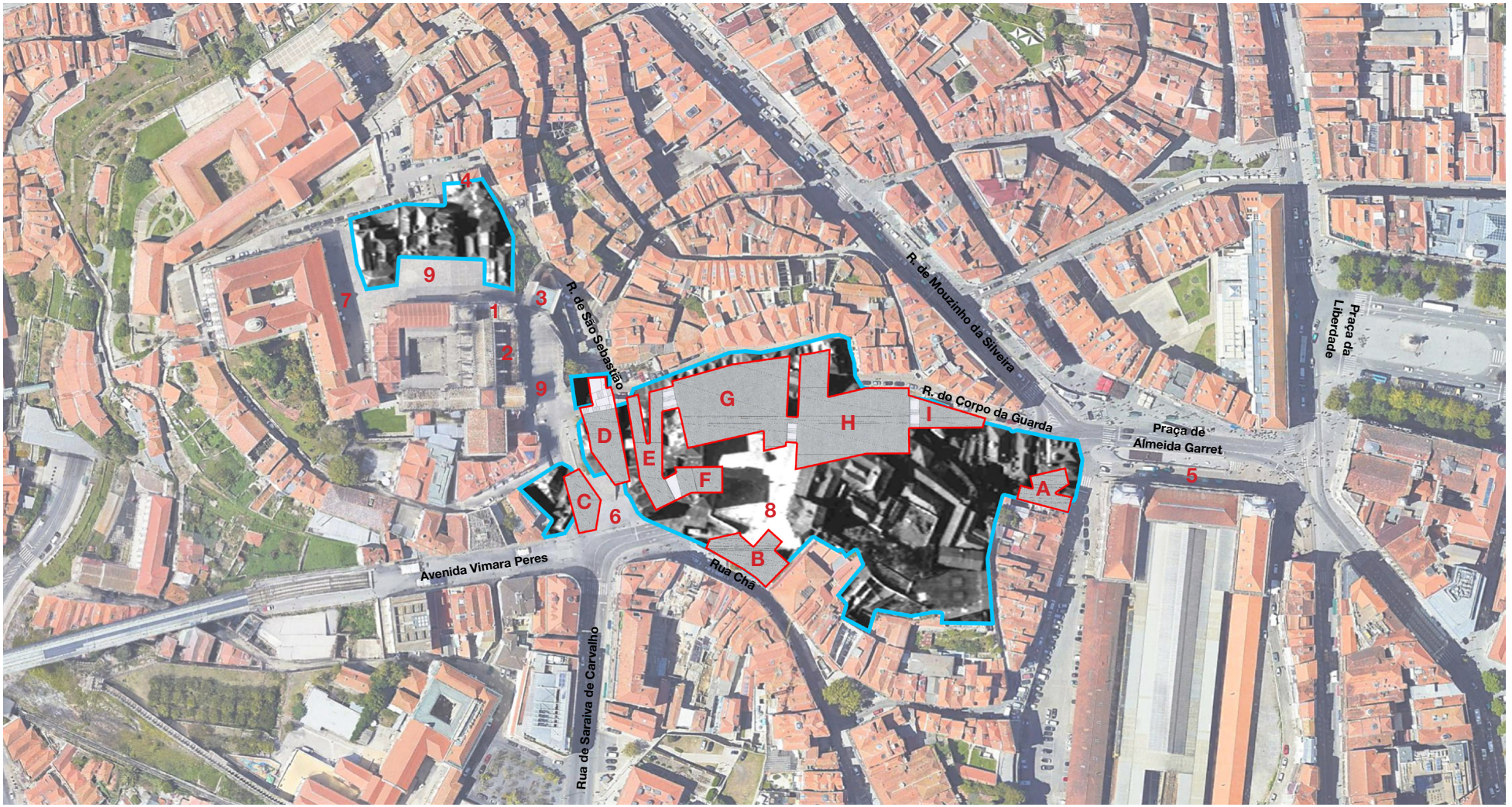
Tessuto urbano all'incrocio tra Rua Mouzinho da Silveira e Rua do Corpo da Guarda prima delle demolizioni, anni '30.

Accesso al *Terreiro da Sé* in prossimità della Porta da Vandoma prima delle demolizioni, anni '30.

Accesso al *Terreiro da Sé* in prossimità della Porta da Vandoma, oggi.

IMMAGINE 183
Particolare del modello del progetto di sistemazione dell'*Avenida da Ponte* che evidenzia la ricostruzione della sequenza di spazi che conducevano dalla Rua Chã fino al *Terreiro da Sé* attraverso il passaggio nella strettoia della Porta de Vandoma, Álvaro Siza, 2001. Immagine concessa da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015, tratta dalla pubblicazione AA.VV., *Avenida da Ponte*, Porto 2001, 2001.





Progetto di Alvaro Siza

Demolizioni

1 Sé (Cattedrale) di Porto
2 Galilé (Nartece) da Sé
3 Casa dos 24
4 Torre das Alões
5 Stazione di S. Bento
6 Posizione della Porta de Vandoma
7 Palazzo Episcopale
8 Antico Largo do Corpo da Guarda
9 Terreiro da Sé

IMMAGINE 184
Fotoinserimento del progetto di Álvaro Siza per l'*Avenida da Ponte* del 2001 nel contesto urbano attuale e in quello demolito tra gli anni Trenta e Quaranta (in bianco e nero).

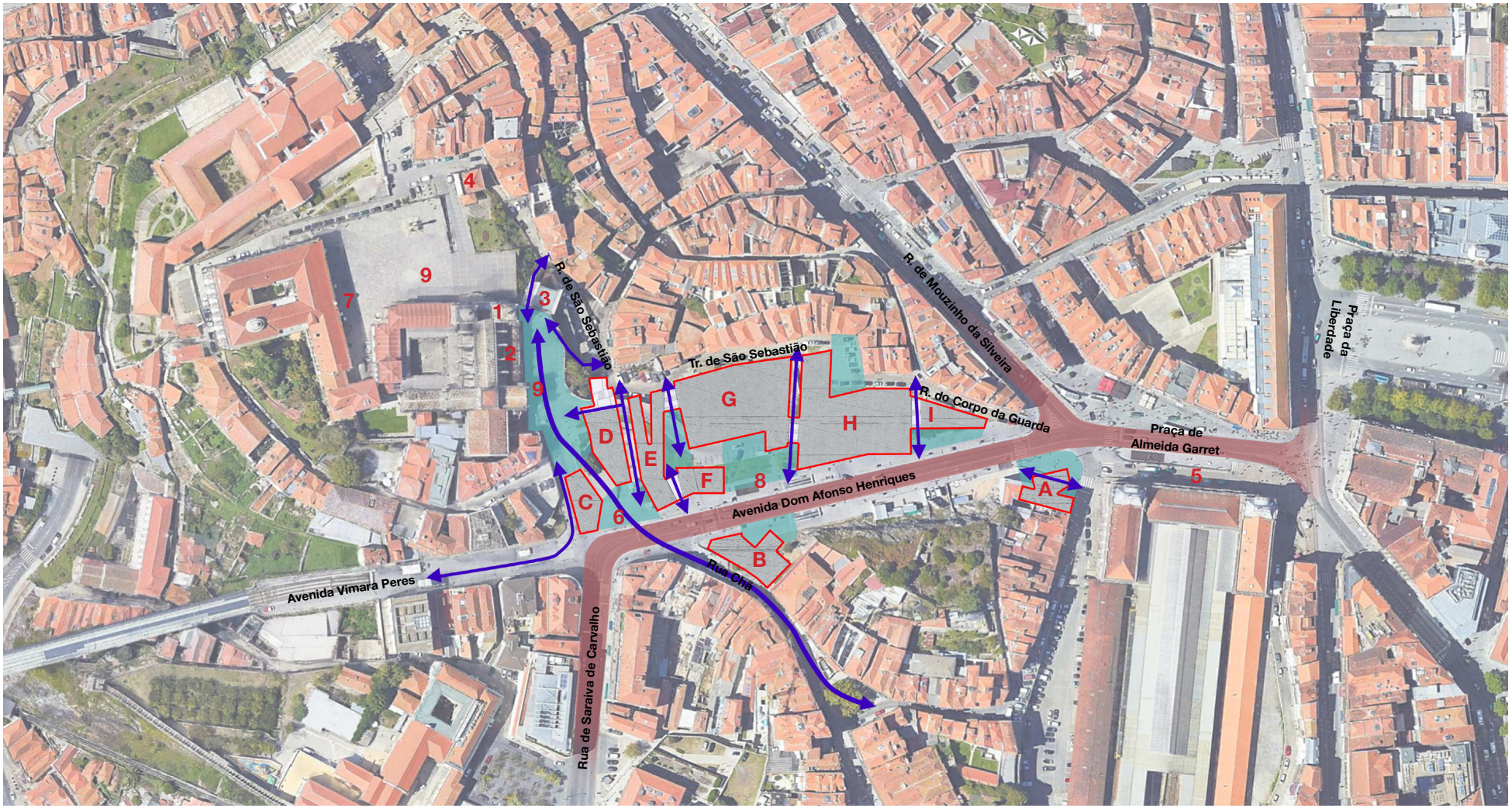
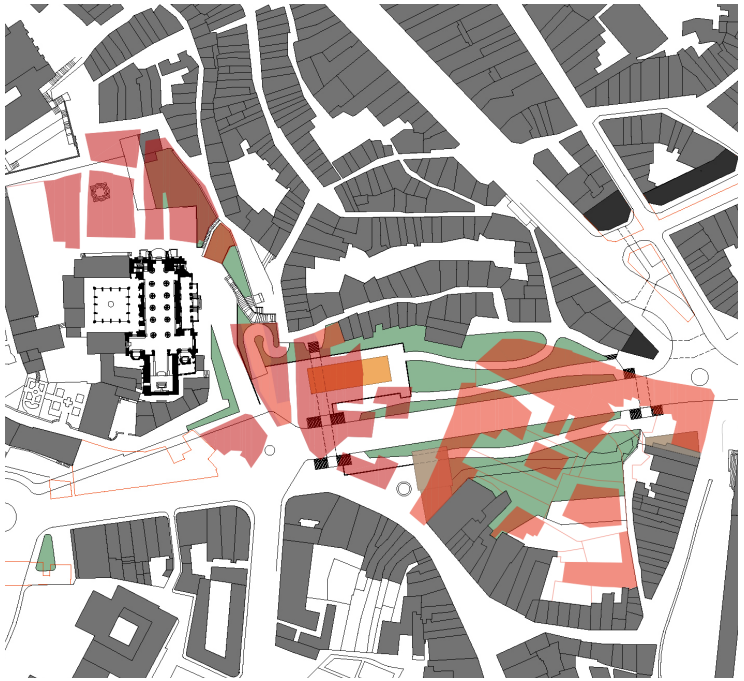
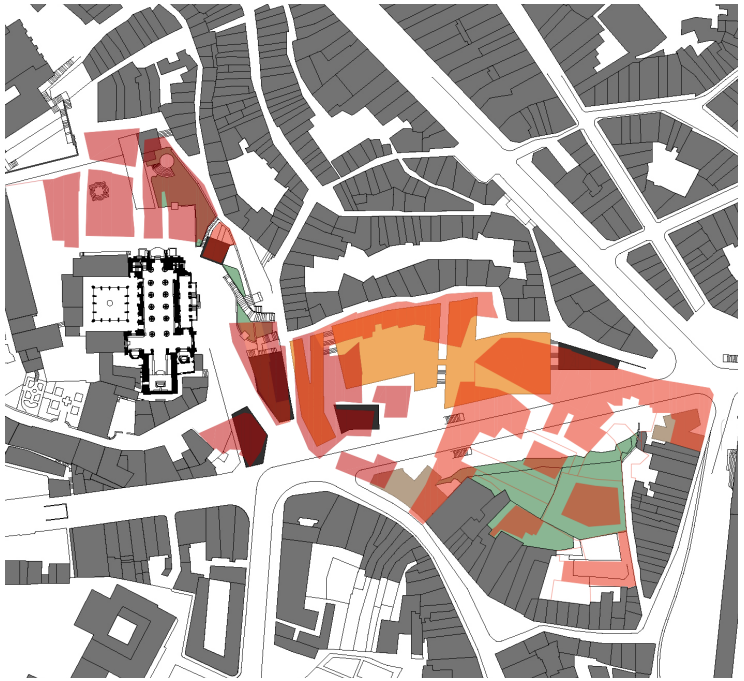


IMMAGINE 185
Fotoinserimento del progetto di Álvaro Siza per l'*Avenida da Ponte* del 2001 nel contesto urbano attuale. In evidenza i nuovi spazi pubblici e i percorsi

contesto nella quale era inserita dando origine a spazi pubblici vivaci, complessi e scenario di attività relazionali alla scala umana. Al termine di questi collegamenti, che si adattavano alla topografia grazie a scale racchiuse tra i fronti seguendo una matrice osservabile in tutto il centro storico, si articolava una sequenza di larghi, piazze e *espalanadas* (terrazze) urbane che organizzavano lo spazio della città tra l'*Avenida da Ponte*, i lotti del cento storico e il T*erreiro da Sé*. È possibile ipotizzare che Álvaro Siza abbia pensato al progetto di *Avenida da Ponte* anche tenendo in conto di uno scenario futuro dove le automobili potrebbero venire interdette al traffico nel viale, immaginando spazi pubblici come nuovi centri della vita civica della città. Uno di questi luoghi potrebbe essere ospitato tra gli edifici E, F, G, H e B in corrispondenza dell'antico largo del Corpo di Guardia, dove già in questa proposta, Siza prevedeva un evidente spazio a vocazione collettiva sul quale affacciavano attività commerciali, il foyer del Museo e accessi ai collegamenti verticali con il parcheggio e con la Metropolitana di Porto. Si può facilmente pensare alla potenzialità di questo spazio pubblico nella prospettiva futura di un viale privo di automobili, o ridotte al minimo, dove questo luogo entrerebbe nella sequenza di avvicinamento alla collina della Cattedrale come nella complessa città antica, fatta di concatenazioni di spazi aperti intervallati da restringimenti e passaggi. All'interno di tale narrazione Siza prevedeva di richiamare l'antica memoria dell'accesso al *Terreiro da Sé* nella posizione della Porta da Vandoma: *«Quando mi è stato dato un programma ho ricostruito parzialmente il tessuto attorno alla cattedrale inserendo due blocchi (C e D) che riprendono l'entrata diagonale verso la cattedrale e ho sviluppato il Museo con una parte continua sotterranea e con volumi distaccati in maniera tale da ricostruire degli spazi aperti per non isolare la Traverera de São Sebastião, ricavando spazi pubblici di maggiore dimensione verso l'Avenida e di dimensioni ridotte verso l'interno.»*[39] La sequenza terminava nel largo settentrionale della Cattedrale dove venne recuperato lo spazio pubblico di relazione tra la *Galilè da Sé* e la nuova *Casa dos 24*, che in quel periodo era in costruzione. L'architetto Siza a proposito del nesso con la torre disse: *«Quando l'architetto Távora mi mostrò il progetto io avevo già in essere un contratto per i lavori di Avenida da Ponte e pensai subito che questa torre avrebbe dovuto diventare la pietra angolare del progetto dell'Avenida.»*[40] Tutti gli edifici sul lato occidentale sono collegati nel sottosuolo che ospitava in maniera prevalente un parcheggio, ma anche sale d'esposizione temporanea e locali di servizio all'attività del Museo. A livello di programma funzionale la maggior parte del volume costruito era destinato al Museo della Città che assieme alla vicina *Casa dos 24* aveva un ruolo decisivo nelle dinamiche di utilizzo di questa porzione di città con possibilità di processi di rigenerazione spontanei innescabili da attrezzature in grado di accogliere nuovi spazi per il turismo e per la cultura, assieme alle attività commerciali connesse. Le nuove residenze, 48 nella proposta finale, avrebbero inoltre finanziato l'operazione dal punto di vista economico offrendo una prima dotazione di nuovi alloggi nel centro di Porto. Sul fronte opposto del viale, alla sommità della parete rocciosa lasciata a vista come nel progetto di Távora, vennero previsti due edifici destinati a commercio e residenza





39_ Estratto dal discorso nel video Á. Siza, *Obras e Projectos – Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, https://espacodearquitetura.com/

40_Ibidem.



Corpi demoliti tra gli anni Trenta e Quaranta
Corpi in testata dei lotti troncati del lato orientale
Area destinata al Museo della Città di Porto

IMMAGINE 186 (nella pagina a fianco)
Confronto tra le proposte di Fernando Távora del 1955 e di Álvaro Siza del 2001 per la sistemazione dell'*Avenida da Ponte*.

(A e B) a conclusione delle testate troncate delle cortine edilizie del Corpo di Guardia. Questi due volumi sono un chiaro riferimento alla proposta del 1955 che prevedeva proprio due corpi di fabbrica nella stessa posizione attuale per risolvere la relazione visiva e spaziale con la Stazione di S.Bento a nord e con l'attacco di Rua Chã a sud. Siza immaginò, come lo stesso Távora, una grande permeabilità dei due edifici che avrebbero organizzato lo spazio pubblico a terra al livello del suolo con attività commerciali al dettaglio. La modellazione plastica proposta per questi due blocchi mise in evidenza il contatto con la roccia, caratterizzata dalla sua irregolarità e durezza e «*ricoperta nel tempo da una leggera patina, a evidenziare il consolidato dato storico di uno squarcio nel tessuto urbano.*»[41] come «*testimone del taglio effettuato per l'apertura della Avenida da Ponte.*»[42]
La forma così complessa rispondeva inoltre alle esigenze di un programma misto e non fu frutto di un ragionamento basato esclusivamente sulla ripetizione di un tessuto ormai scomparso. La molteplicità di forme che organizzavano un corpo organico di edifici continui suggeriva la complessità della città "normale" con tutte le sue incrostazioni e sovrapposizioni. La lettura in sezione ci consente anche di individuare altezze diverse che entrano in dialogo con le componenti più eccezionali della città come ad esempio il corpo F con la *Casa dos 24* che, attraverso la loro risonanza reciproca, segnavano l'ascesa alla collina e l'avvicinamento alla Cattedrale. La definizione architettonica dell'unica proposta avanzata dall'architetto Siza rimarrà confinata ad una fase preliminare, come accadde per quella del 1955 di Fernando Távora, lasciando maggiori approfondimenti sul linguaggio e sui materiali da utilizzare alle fasi successive di progettazione. Lo stesso Siza però anticiperà nella relazione tecnica: «*[…] la scelta di fondo, probabilmente già leggibile nel progetto preliminare presentato in queste pagine, si baserà sulla complessa coesistenza di differenti espressioni architettoniche, di differenti epoche, amalgamate per ricreare lo "spirito del luogo".*»[43]

Analizzando la proposta nella sua globalità è possibile estrapolare alcune tematiche di primaria rilevanza:

- **Lo stimolo dei contrasti.** La contrapposizione tra il monumento e il tessuto fatto di costruzioni "banali"[44] innesta un rapporto di complementarità che è necessario per la lettura stessa del monumento che dipende anche da questo contrasto: «*[…] (le città) non crescono di immediata bellezza. La bellezza si rivela per lenta e lunga accumulazione e selezione. […] A volte sorge la tentazione, così presente ai giorni nostri, di cercare a tutti i costi la singolarità che non è parte di un tessuto continuo, costruendo una banalità carica di illusioni e paradossali ripetute originalità.*»[45]

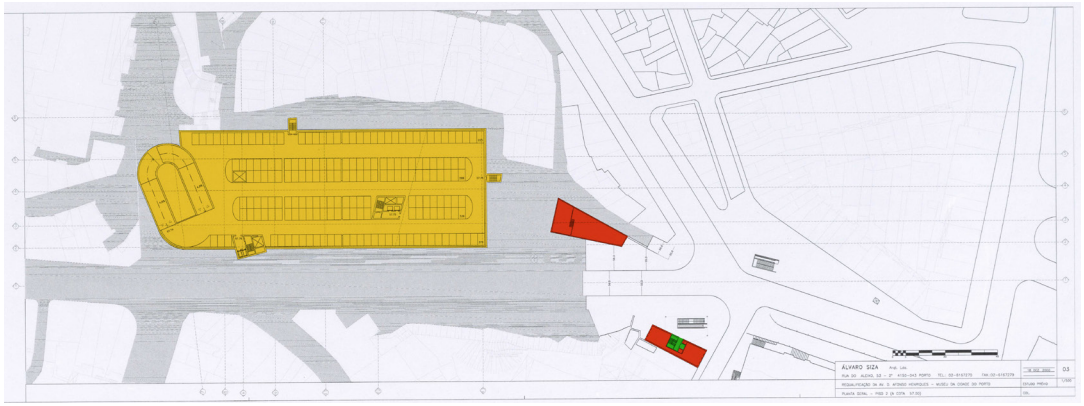
41_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte,* Op.cit.

42_ Á. Siza, *Recupero dell'Avenida da Ponte e progetto per il museo della città*, «CASABELLA» n°700, maggio 2002, p.58-63.

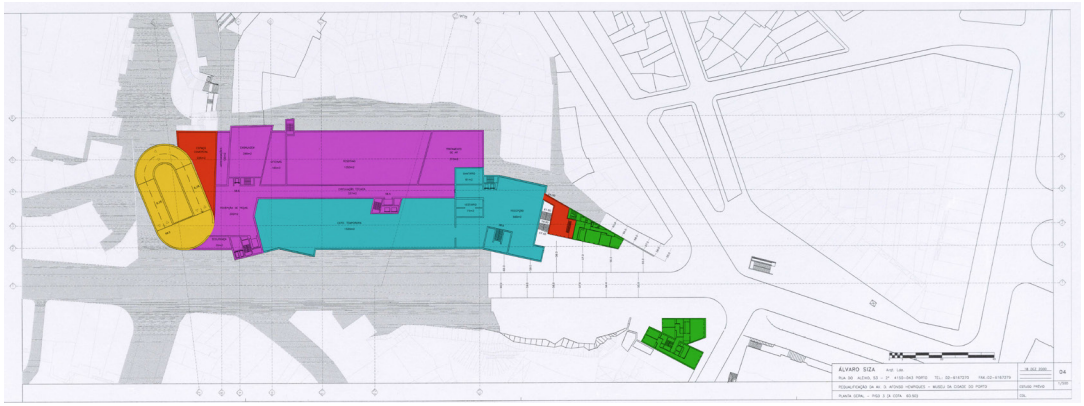
43_ Á. Siza, *Relazione tecnica del progetto preliminare di Riqualificazione di Avenida D. Afonso Henriques*, op. cit.

44_ Il termine viene utilizzato dallo stesso Siza nel video citato in nota 39. op.cit.

45_ Á. Siza, *Porquê um arquitecto e porquê eu?*, in *01 Textos, 107. 2003 06 24 Discursos, Cidades*, Civilização Editora, 2009, p. 297.



Pianta Piano 2 (quota 57.00)



Pianta Piano 3 (quota 60.50)



Pianta Piano 4 (quota 65.00)

IMMAGINI 187, 188, 189, 190, 191, 192
(a sinistra e a destra, dall'alto verso il basso)
Piante generali del progetto preliminare per la riqualificazione di *Avenida da Ponte* e del Museo da Cidade, Álvaro Siza, 2001.
Rielaborazione grafica su immagini concesse da Arquivo Arqtº Álvaro Siza.
Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto.
Doação 2015.

- Museo da Cidade
- Spazi di servizi al Museo
- Locali commerciali
- Residenze
- Parcheggio

A 1 piano commerciale | 3 piani residenziali
B 2 piani commerciali | 2 piani residenziali
C 1 piano commerciale | 3 piani residenziali
D 1 piano commerciale | 4 piani residenziali
E 3 piani Museo da Cidade
F 1 piano commerciale | 5 piani residenziali
G 2 piani Museo da Cidade
H 3 piani Museo da Cidade
I 1 piano commerciale | 5 piani residenziali

Câmara Municipal do Porto
Presidência

Ex.mo Sr.
Arquitecto Álvaro Siza Vieira
Rua do Aleixo nº53 2º
4150 – 043 Porto

Assunto : *Programa para a requalificação da Avenida da Ponte*

Na sequência das reuniões técnicas realizadas entre a Sociedade Porto 2001, a CMP e a equipa projectista sobre a elaboração do Programa para a Intervenção na Avenida da Ponte, solicitava a V.Exª. que considerasse no programa em epígrafe os seguintes aspectos que na perspectiva da Câmara Municipal são fundamentais para a viabilidade deste projecto:

1 – **Substituição e relocalização do actual mercado**
- área semelhante, mesmas funções, racionalização

2 – Habitação e comércio
- 100/150 habitações (75% - T3, 25% - T2); comércio de carácter local

3 – Estacionamento subterrâneo
- 200 lug. – museu e visitantes
- 300 lug. – habitantes da Sé e novos habitantes

4 – Museu da Cidade
- áreas indicadas no programa fornecido
- localização dos depósitos é opcional (no caso de não existir área suficiente)

5 – Acessibilidade pedonal
- comunicações facilitadas e tratadas cota baixa/cota alta
  - circuito Pç. Almeida Garrett – Terreiro da Sé
  - relação com o metro e eléctrico

Com os melhores cumprimentos.

Porto, 31 de Março de 2000

O PRESIDENTE DA CÂMARA

(Eng. Nuno Cardoso)

IMMAGINE 193
Lettera di incarico del programma per la riqualificazione di *Avenida da Ponte* della Camara Municipal do Porto all'Architetto Álvaro Siza. Immagine concessa da Arquivo Archive Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação Donation 2015.



Pianta Piano 5 (quota 69.50)



Pianta Piano 6 (quota 72)



Pianta Coperture

- **La ricerca della continuità spaziale.** L'obiettivo fu quello di dotare la città di spazi pubblici continui, di dimensioni coerenti alla scala del contesto originale che li prevedeva contenuti. Questi luoghi riescono a generare la loro funzione pubblica solo se recuperano la dimensione originale e esprimono relazioni continuative tra fatti architettonici dialoganti tra loro.
- **Il rispetto delle cicatrici urbane.** I segni delle fratture che hanno segnato processi evolutivi, anche dannosi, vengono qui utilizzati come componente del progetto: *«Le rocce che sono il risultato del taglio fatto rimangono esposte, perché la patina del tempo le ha già fatte belle e perché sono un segno della storia della città. È un trauma che ha avuto ripercussioni complicate ma ha marcato la città e deve essere lasciato come l'idea che il gesto prevedeva.»*[46]
- **Conservare, innovando.** La preservazione della città consolidata avviene in questo caso attraverso la manutenzione di alcuni punti notevoli e grazie all'inserimento di nuove architetture che amplificano la dialettica tra spazio vuoto e costruito utilizzando la storia come riferimento. La città non può essere distrutta ma deve continuare a svilupparsi in accordo con la sua memoria e con la condizione del momento: *«Senza l'archivio istantaneo della Memoria non c'è invenzione; e nessuna chiave aprirà le porte esatte.»*[47]

Per concludere questa analisi è utile riportare le parole dell'architetto Alexandre Alves Costa che sintetizzano in maniera magistrale le potenzialità del progetto di Álvaro Siza: *«Quello che mi sembra di maggiore importanza nella nuova proposta per Avenida da Ponte è il cambio totale nella sua concezione in relazione al progetto della fine degli anni Sessanta. Il primo sul lato orientale copriva la scarpata e nonostante fosse un bellissimo progetto, sedimentava le idee che vennero proposte da Muzio ovvero monumentalizzare la Cattedrale, aprendogli spazio, e formalizzare un viale di collegamento diretto al centro dal Ponte D. Luis. […] Álvaro Siza, come chi ripone il tessuto distrutto, condiziona le letture del tutto o dei particolari con una complessa volumetria di interposizione, riordina la scala di quello che è rimasto, accetta e sviluppa il progetto di Távora e interpreta i nuovi contenuti del viale. La cosa più emozionante è come riprende le continuità urbane attraverso un insieme edificato fratturato, composto da discontinuità. È una proposta lucidamente contemporanea.»*[48]

Nel marzo del 2001 la Presidenza della Camara Municipal di Porto rispose allo studio preliminare dell'architetto Siza con una serie di suggerimenti di modifiche per una fase successiva.[49]

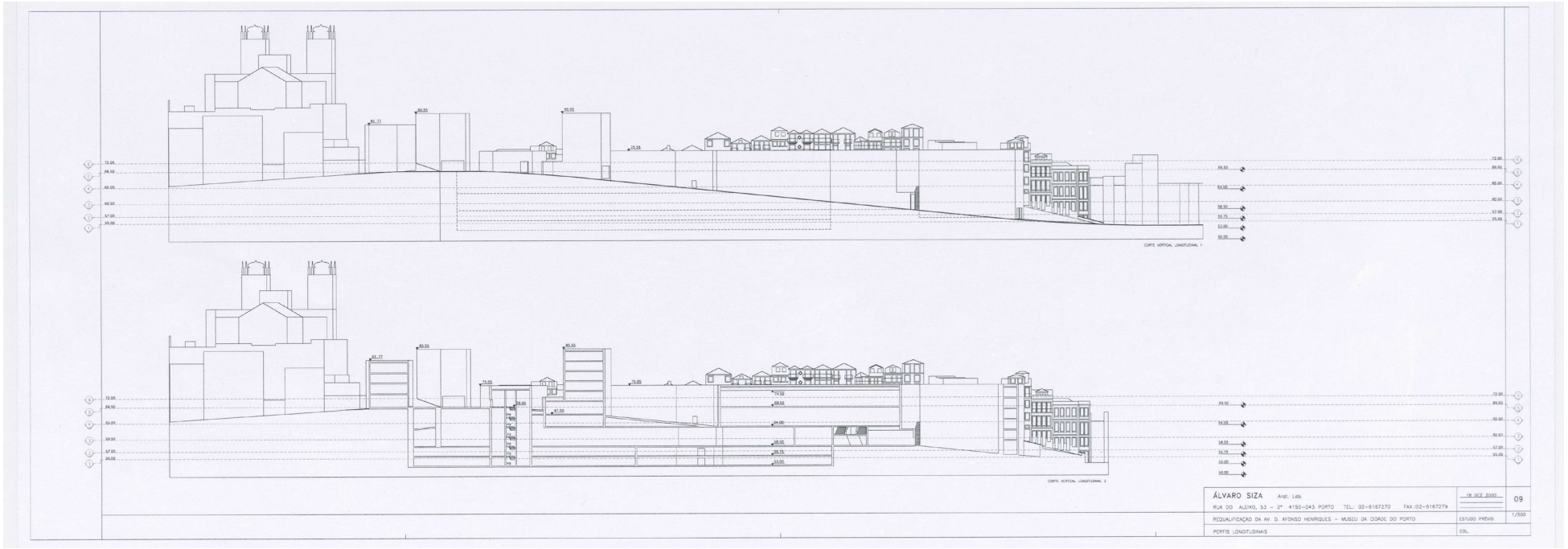
46_ Á. Siza, *Obras e Projectos – Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, op.cit.

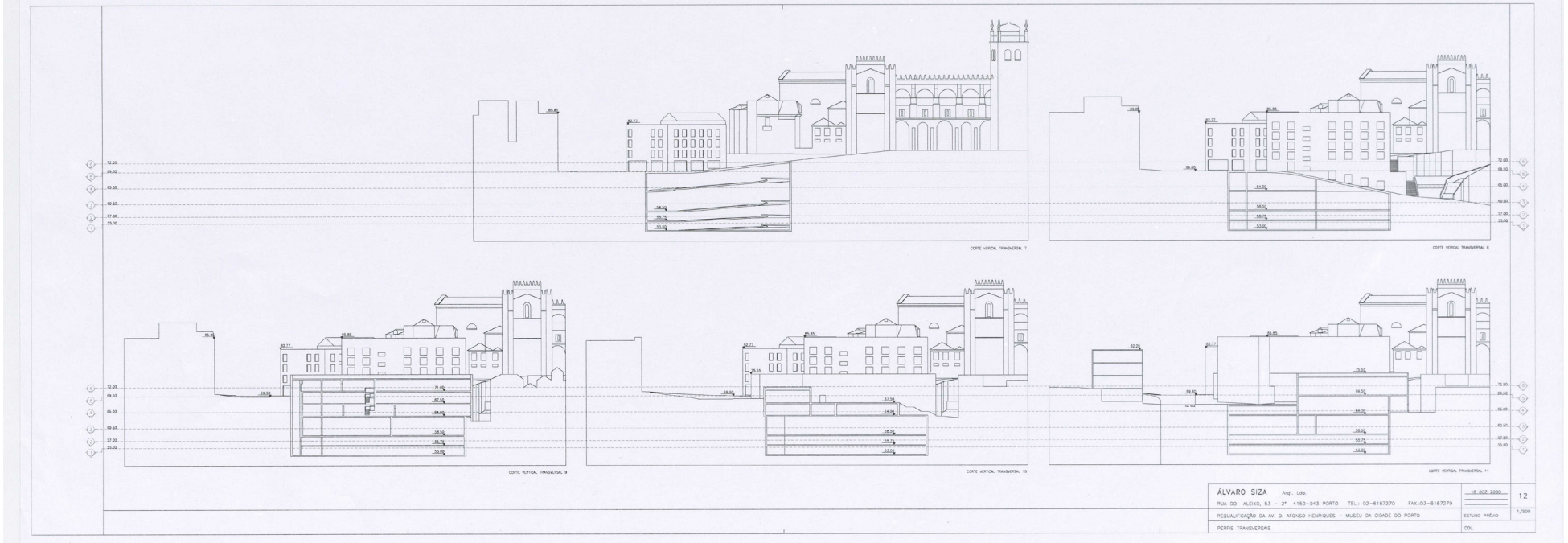
47_ Durante il discorso di consegna delle Chiavi della Città di Porto raccolto in Á. Siza, *As Chaves da Cidade do Porto*, in *01 Textos, 118. 2005 02 03 Discursos, Cidades*, Civilização Editoria, 2009, p. 323.

48_ Aa.Vv., *Avenida da Ponte*, Op.Cit.

49_ Camara Municipal do Porto, *Parere sulla proposta di studio preliminare per la riqualificazione di Avenida D. Afonso Henriques*, 19 marzo 2001, documento consultato all'Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.

IMMAGINI 194, 195 (nella pagina a fianco)
Sezioni generali del progetto preliminare per la riqualificazione di *Avenida da Ponte* e del Museo da Cidade, Alvaro Siza, 2001.
Immagini concesse da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.


CORTE VERTICAL LONGITUDINAL 1
CORTE VERTICAL LONGITUDINAL 2
ÁLVARO SIZA Arqt. Lda.
RUA DO ALEIXO, 53 – 2º 4150-043 PORTO TEL.: 02-6167270 FAX:02-6167279
18 DEZ 2000
09
REQUALIFICAÇÃO DA AV. D. AFONSO HENRIQUES – MUSEU DA CIDADE DO PORTO
ESTUDO PRÉVIO
1/500
PERFIS LONGITUDINAIS
COL.


CORTE VERTICAL TRANSVERSAL 7
CORTE VERTICAL TRANSVERSAL 8
CORTE VERTICAL TRANSVERSAL 9
CORTE VERTICAL TRANSVERSAL 10
CORTE VERTICAL TRANSVERSAL 11
ÁLVARO SIZA Arqt. Lda.
RUA DO ALEIXO, 53 – 2º 4150-043 PORTO TEL.: 02-6167270 FAX:02-6167279
18 DEZ 2000
12
REQUALIFICAÇÃO DA AV. D. AFONSO HENRIQUES – MUSEU DA CIDADE DO PORTO
ESTUDO PRÉVIO
1/500
PERFIS TRANSVERSAIS
COL.

I punti principali che contrastavano con la proposta di Siza erano:

- il numero di abitazioni risultava insufficiente per i problemi di alloggiamento che si intendevano risolvere all'interno di una visione integrata del quartiere della Cattedrale; veniva pertanto suggerito di ripensare l'occupazione della scarpata che in questo progetto appariva libera da costruzioni contrariamente a quello del 1968. L'opzione di costruire qualche volume sulla scarpata, rispondendo agli obiettivi di rivitalizzazione dell'intero quartiere, veniva suggerita perchè vantaggiosa per l'animazione del viale sul suo lato sinistro con effetti benefici soprattutto per i percorsi pedonali.
- Lo spazio pubblico del lato occidentale dell'*Avenida da Ponte* veniva valutato come inospitale nelle ore del giorno in cui il museo non sarebbe stato in funzionamento per la mancanza di un fronte commerciale continuo.
- L'accesso al piano dei garage venne ritenuto volumetricamente eccessivo perché non sfruttava in maniera adeguata la topografia esistente. Si suggerì di pensare ad una soluzione che spostava l'accesso alla quota inferiore dell'*Avenida da Ponte*. Inoltre, le dimensioni del parcheggio risultavano essere insufficienti alle necessità del quartiere.
- La dimensione ridotta del largo alla quota media del viale avrebbe dovuta essere aumentata.

È anche utile riportare per dovere di cronaca come questo parere approvi il percorso di entrata alla Cattedrale subordinato all'orientamento della Rua Chã sottolineando come fu dentro questa ottica che il Comune affidò il progetto di riabilitazione della torre del Consiglio Medievale all'architetto Távora nel 1995. In risposta a queste richieste l'architetto Álvaro Siza inviò una lettera di replica il 15 giugno 2001[50] dove farà emergere le seguenti perplessità che sostanzialmente segneranno il suo rifiuto a proseguire l'incarico progettuale:

- L'occupazione della scarpata auspicata dal Comune veniva giudicata incompatibile con la proposta attuale;
- Il numero di alloggi (48) era stato approvato in una riunione precedente dove era stato fissato a 50 e pertanto veniva ritenuto sufficiente.
- L'osservazione della presenza di uno spazio inospitale nelle ore in cui il Museo sarebbe stato chiuso venne ritenuta infondata per la presenza, in quell'area, di una libreria, di una caffetteria, di un ristorante, e di altre aree commerciali per un totale di 2200 mq con dimensioni che si sarebbro potute aumentare con l'evoluzione del progetto del Museo. Anche il numero di celle destinate al mercato (ritenuto insufficiente) era stato stabilito in una riunione precedente.
- Si rivendicava l'accesso al parcheggio sotterraneo alla quota alta dell'*Avenida da Ponte* per evitare ingorghi di traffico già presenti alla quota bassa (in prossimità della Stazione). Modificare l'accesso avrebbe comportato inoltre la modifica totale del progetto per la particolare conformazione topografica del sito.

50_ La lettera è indirizzata al commissario esecutivo della Società Porto 2001, documento consultato all'Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.



IMMAGINE 196
Schizzo di studio delle facciate del progetto di *Avenida da Ponte*, Álvaro Siza, 2001. Immagine concessa da Arquivo Arqtº Álvaro Siza. Col. Fundação de Serralves – Museu de Arte Contemporânea, Porto. Doação 2015.

In conclusione, Siza comunicò che alcuni dei punti del parere al progetto preliminare avrebbero comportato una modifica integrale della proposta e pertanto risultavano essere stati inutili i dieci mesi di lavoro formalmente accompagnato dai tecnici designati dal Comune di Porto, dalla Società Porto 2001 e dall'IPPAR[51], metodo di lavoro, questo, che era stato adottato per arrivare ad una soluzione consensuale al fine di velocizzare i tempi di esecuzione dell'opera.

Qualche mese dopo Álvaro Siza rimarcherà la sua delusione in un intervista ad un giornale locale: *«È triste che ci sia stato un lungo percorso di dialogo con persone nominate dal Comune di Porto e dalla Società Porto 2001 e che, alla fine, le opinioni di altre persone arrivino a cambiare completamente il programma […] il progetto non viene formalmente disapprovato, ma c'è l'approvazione da parte del Consiglio Comunale di un parere che, in breve, distrugge l'intero concetto del progetto, con critiche da cima a fondo, da varie angolazioni. L'unica cosa che ha un parere favorevole è il museo della città, ma, d'altra parte, dicono che è troppo grande, perché non ci sono soldi».*[52]

Nonostante il progetto non venga mai realizzato è possibile osservare il suo grado di importanza dalle parole del critico architettonico Paulo Varela Gomes: *«L'unità volumetrica dell'insieme e i suoi legami programmatici e dei percorsi sembrano mettere fine allo "strappo" in favore dell'esistenza di un viale. […] Credo che una Avenida da Ponte di granito e pelle ruvida sarebbe essenziale par farci credere che è possibile cucire gli strappi nelle città senza collocare obbligatoriamente nel suo posto il sorriso narciso dell'architettura.»*[53]

51_ Instituto Português do Património Arquitectónico. Paragonabile alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici italiana.

52_ Á. Siza, citato in E. Covelinhas, *Avenida da Ponte Congelada*, «*JN Journal de Noticias*», Porto, 30 maggio 2001.

53_ Aa.Vv., *Avenida da Ponte*, Op.Cit.

3.4 *Casa dos 24*, un oggetto architettonico, un luogo, una storia: è tutto lì.

La natura e l'origine dell'opera architettonica descritta in questo paragrafo necessita un approfondimento storico al fine di comprendere al meglio le ragioni che hanno portato alla sua costruzione. La Cattedrale di Porto, come descritto nelle pagine precedenti, era immersa in una struttura medievale fatta di agglomerati di case che circondavano l'edificio ed era situata in una posizione decentrata rispetto al percorso delle mura medievali. Per questa ragione lo spazio pubblico a nord della Cattedrale era accessibile esternamente da due varchi: dalla Porta da Vandoma, situata al termine della Rua Chã e dalla Porta di São Sebastião, adiacente alla antica sede del Consiglio Municipale. Il tratto di muro compreso tra queste due porte era l'unico in cui non vi erano costruzioni addossate al tracciato dell'antica *Muralha Primitiva* e pertanto rappresentava uno spazio aperto affacciato sulla città di dimensioni controllate dalle strutture che lo perimetravano all'interno del quale si svolgevano importanti attività della vita pubblica urbana. In questo luogo, oltre alla Cattedrale e alle sue pertinenze, dal XV secolo fino alla fine del XVIII, era stata istallata la sede del Consiglio Comunale, nota anche come Paço da Rolaçom o *Casa dos 24*, denominazione di origine popolare che richiamava le ventiquattro corporazioni cittadine, relative ai diversi mestieri, che si riunivano in questa sede. La casa-torre del 1518, come ricordato nella relazione descrittiva dell'architetto Távora che accompagna il progetto di recupero,[54] aveva la forma di una torretta con un'altezza di 100 palmi (circa 22m) e un tetto dorato. Era appoggiata sulle pietre dell'antica muraglia, distante solo sei metri dalla Cattedrale, «*come a sfidare il potere episcopale*».[55] Guarnita da merli in sommità e dotata di spesse pareti di granito,[56] la torre aveva una sala al livello del sagrato della Cattedrale adibita alle udienze del tribunale, un'altra al livello della Rua de S. Sebastião che ospitava un magazzino ed una in sommità dove si svolgevano le assemblee. A causa delle inadeguate condizioni di sicurezza dell'edificio, a metà del XVI le sedute del Consiglio Comunale furono spostate in Rua das Flores causando il degrado graduale della struttura che venne completamente distrutta solo nel 1875 a causa di un incendio che la danneggiò in maniera irreparabile.[57]

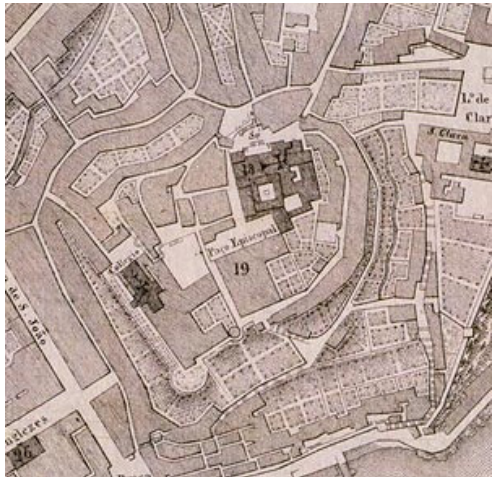


IMMAGINE 197
Dettaglio della Pianta Topografica di Porto del 1839 dove è chiaramente visibile la struttura del borgo medievale attorno alla Cattedrale

54_ La breve memoria descrittiva che accompagna il progetto è stata ritrovata all'Archivio della Fundação Marques da Silva ed è leggibile in lingua italiana nella monografia a cura di G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005., P. 172. La descrizione dell'antica torre è attribuibile allo storico portoghese Artur de Magalhães Basto (1894-1960).

55_ F. Portugal e Gomes, *Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24*, Aprile 2008, https://vitruvius.com.br/

56_ http://www.archipicture.eu/

57_ F. Portugal e Gomes, *Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24*, Op.Cit.



IMMAGINE 198
Terreiro da Sé dopo l'intervento di Armenio Losa, 1940





IMMAGINE 199 (a sinistra)
Progetto di ricostruzione della Casa da Camara di Miguel Resende, 1949. Sullo sfondo la Torre dos Alões ricostruita 9 anni prima da Rogerio de Avezedo, Camara Municipal do Porto.

IMMAGINE 200 (a destra)
Torre dos Alões oggi.

La fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento, come già spiegato in precedenza, rappresentarono un periodo di grande cambiamento per quest'area che porterà alla demolizione di diverse porzioni di città. La *Sé*, che in origine non era dotata di una piazza che dava accesso al complesso religioso sul suo fronte principale, negli anni Quaranta verrà sgomberata dall'impianto residenziale addossato ad essa per aprire una prospettiva nobile del complesso episcopale formando l'attuale *Terreiro da Sé*, un sagrato a terrazza aperto in tutte le direzioni che affaccia sui vicoli medievali circostanti.[58] Questo fu il risultato di imponenti campagne di demolizione nell'ambito di politiche di igienizzazione dello spazio insalubre dei centri storici e di processi che restituivano visibilità e rilevanza ai monumenti nazionali. Questo corso venne guidato da Armenio Losa e da un gruppo di intellettuali, tra i quali spiccano le figure di Joaquim de Vasconcelos, José Marques de Abreu, Alfredo de Magalhães, Baltazar de Castro e José Vilaça, che promuoveva l'affermazione dell'identità portoghese attraverso la monumentalizzazione degli edifici identitari della nazione.[59] Queste iniziative sostenute dalla *Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais* (DGEMN - Direzione Generale per gli Edifici e i Monumenti Nazionali) in accordo con la politica di intervento per i monumenti dell'*Estado Novo*, porteranno al tentativo di riabilitare la presenza della Torre del Consiglio Municipale con un progetto di ricostruzione di Miguel Resende nel 1949. Il progetto, come visibile in uno dei pochi disegni rimasti, prevedeva la ricostruzione fedele dell'aspetto originale imitando quanto fatto nove anni prima da Rogerio de Avezedo per la vicina Torre dos Alões, un rudere scoperto durante le demolizioni, che fu ricostruito in una nuova posizione seguendo un disegno che simulava quello che era stato l'edificio nel suo primo stato, "decorato" con nuove finestre e balconi.[60] Alexandre Alves Costa ha commentato questo intervento così: «*Questo è un chiaro esempio della facilità con cui le rovine vengono reinventate e manipolate per servire il presente, mantenendo la verosimiglianza dello "storico"*».[61]

La vicenda di questo luogo è quindi pienamente inserita all'interno del dibattito sul restauro che è utile riassumere brevemente per valorizzare ulteriormente la proposta di Fernando Távora. Il XIX secolo era stato segnato dalle teorie di due eminenti studiosi che scrissero importati trattati di teoria del restauro: Violet le Duc e John Ruskin. Il primo si era fatto promotore del "restauro in stile" ovvero l'applicazione di una tecnica attraverso la quale venivano mantenute le caratteristiche architettoniche e costruttive dell'epoca della sua costruzione originale raggiungendo quel "modello ideale" che garantiva la perfetta ricostruzione di quanto era stato perduto.[62] Il secondo difendeva invece l'assoluto rispetto della materia originale promuovendo la teoria che gli edifici passino intoccati attraverso i secoli ammettendo solo eccezionalmente piccoli interventi per evitare crolli prematuri. La difesa dell'autenticità era pertanto incompatibile con la restaurazione "in stile" in quanto questa

58_ C. De Castro, *Collage, Fernando Távora e a Casa dos 24 do Porto*, «*Arqtexto*» n°15, 2009.
59_ F. Portugal e Gomes, *Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24*, Op.Cit.
60_ R. Tavares de Almeida Besteiro, *Avenida da Ponte 1968/2000. Álvaro Siza, Arquitectura e Cidade*, Op. Cit.
61_ A. Alves Costa, J. Figueira, T*erreiro da Sé – ideias e transformações*, «*Monumentos*» n° 14, pág. 78, 2001.
62_ Viollet-le-Duc, *Dictionnaire raisonnè d'architecture*, 1868.

annullava i segni della storia, cancellando la memoria e l'anima del monumento.[63] Nei decenni di fine secolo un altro eminente studioso prenderà una posizione intermedia tra queste due punti di osservazione distanti. Camillo Boito proporrà la teoria del “restauro filologico” dove la pratica del restauro era limitata al minimo indispensabile; da un lato, Boito scartò la teoria di John Ruskin, che accettava la "morte" dei monumenti, e, dall'altro lato, prese le distanze dalla visione di Viollet-le-Duc, poiché riteneva intollerabile portare l'edificio in uno stato in cui non era mai esistito prima e che avrebbe falsificato il significato originale.[64] Nei primi anni del Novecento Alois Riegl si inserisce infine nel dibattito con la “teoria dei valori”[65] dove asserisce che affinché il “valore di novità” si accordi al "valore di antichità" è necessario che emerga «*l’ostilità che modella la storia*» e non solo la sua «*accogliente continuità*»: da questo prodotto del "conflitto dei valori" «*ha inizio la pratica del progetto di architettura*».[66]
Nel corso del Novecento i concetti di *Conservazione* e *Restauro* vengono allargati agli interventi nella città intera e vengono introdotti dalla Carte Internazionali altre nozioni come quella di *Riabilitazione* e più recentemente quella di *Rigenerazione*. Uno dei capisaldi della teoria attuale sulla conservazione architettonica e urbana è rappresentato dalla *Carta internazionale per il restauro e la conservazione di monumenti* e siti del 1964 meglio conosciuta come Carta di Venezia dove viene difesa la continuità tra tradizione storica e modernità difendendo *«il segno della nostra epoca»*, evitando la falsificazione dei monumenti. Passaggio fondamentale di questo trattato è rappresentato dall’articolo 1 che riconosce valore monumentale anche alle opere “modeste” nel momento in cui concorrono alla formazione di uno spazio urbano di riconosciuta valenza culturale ed artistica: *«La nozione di monumento storico comprende tanto la creazione architettonica isolata quanto l’ambiente urbano o paesistico che costituisca la testimonianza di una civiltà particolare, di un’evoluzione significativa o di un avvenimento storico. Questa nozione si applica non solo alle grandi opere ma anche alle opere modeste che, con il tempo, abbiano acquistato un significato culturale»*.[67] Le Carte di Washington[68] (1987), di Cracovia[69] (2000) e di La Valletta[70] (2011) rafforzano i concetti anticipati a Venezia definendo principi e metodi per la salvaguardia della città storica, degli spazi pubblici e per l’affermazione della Modernità come obiettivo dell’architettura contemporanea affinché si faccia interprete del linguaggio del proprio tempo in assonanza con i segni del passato e con i codici ereditati. Osservando il progetto della

63_ J. Ruskin, *The Seven Lamps of Arquitecture*, 1853.

64_ B. Santos Sousa, *Intervir no património: A Casa dos 24 enquanto paradigma*, Tesi di Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof.ssa Gisela Lameira, 2018.

65_ A. Riegl, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Vienna e Lipsia, 1903, edizione consultata Machado Libros, Madrid, 2008.

66_ F. Dal Co, *Scienziati del restauro e architetti felici*, in «*Casabella*», n°830, ottobre 2013, pp. 18-19.

67_ *Carta di Venezia*, art.1, Venezia,1964.

68_ *Carta internazionale per la salvaguardia delle città storiche*, Washington, 1987.

69_ *Carta di Cracovia, Principi per la conservazione ed il restauro del patrimonio costruito*, 2000.

70_ *Principi de La Valletta per la salvaguardia e la gestione delle città e delle aree urbane storiche* adottati dalla 17th Assemblea Generale dell'ICOMOS il 28 novembre 2011.



IMMAGINE 201
Fotografia della mura dell'antica torre recuperate come patio d'ingresso alla quota bassa.
© António Alves e Fernando Noronha (Museu da Cidade) e Filipa Brito (CMP).



IMMAGINE 202
Portone di accesso alla quota del *Terreiro da Sé*.
© António Alves e Fernando Noronha (Museu da Cidade) e Filipa Brito (CMP).

Casa dos 24 è inevitabile constatare come questo intervento non sia solo un modello di applicazione dei principi della Carta di Venezia e dei più recenti trattati sulla conservazione e sulla riabilitazione dei centri storici ma rappresenti un vero e proprio manifesto della teoria del recupero e dell'applicazione del linguaggio dell'architettura contemporanea all'interno di contesti monumentali consolidati «*[…] basandosi sullo studio dell'evoluzione della città e delle sue piccole grandi trasformazioni, utilizzando documenti storici e osservando le testimonianze incise nel territorio».*[71] Il progetto di recupero della torre della *Casa dos 24* si inserisce nella linea di continuità tra tradizione storica e Modernità, auspicata dalla Carta di Venezia e successivamente dalla Carta di Washington, adattando in aggiunta l'esigenza formale della città di recuperare un elemento che ne connoti il profilo urbano a nuovi usi e funzioni nel rispetto della storia del luogo.[72]
Nel programma preliminare proposto nella memoria descrittiva del giugno del 1994 l'architetto Távora manifestava l'intenzione di progettare un edificio che avrebbe utilizzato i resti della struttura esistente addossando ad essi una nuova costruzione che sarebbe stata utilizzata come spazio per il turismo culturale e come luogo dove organizzare un'esposizione efficace del fenomeno urbano di Porto: *«Dato che questo edificio era la sede e il significato del potere municipale, l'intenzione del progetto proposto è quella di trasformarlo in un memoriale che ricordi i lunghi anni di vita e di storia della città di Porto, creando un oggetto architettonico che, richiamando la torre precedentemente esistente, in dialogo con le altre della Cattedrale e dell'Archivio Storico, abbia uno spazio interno capace di emozionare i suoi visitatori e di ricordare loro un passato così glorioso».*[73] Le condizioni che venivano poste dalla proposta erano di prendere in considerazione la forza dello spazio urbano e architettonico dell'ambiente, di confrontarsi con l'impatto nel paesaggio, di fruire delle panoramiche sulla città acquisite a seguito delle demolizioni, di rispettare il significativo valore patrimoniale delle strutture esistenti senza museificare ulteriormente il comparto e di rivalorizzare il patrimonio di natura storica, architettonica e urbana della città. Il progetto, come ricordato da Álvaro Siza, affronta per la prima volta il tema della ricomposizione delle strutture spaziali della collina della Cattedrale, dialogando con la città e componendo lo spazio pubblico: *«Non si è mai ripensato a ricostruire le case che stavano a 4 metri dalla facciata. Questo è un problema consolidato perché la natura gotica della Cattedrale trovava nella relazione con la cortina la sua ragione d'essere. Con la ricostruzione della Casa dos 24 la polemica è tornata di attualità. Si sosteneva che questo edificio avrebbe pregiudicato l'esistenza stessa della Cattedrale ma la realtà è che il progetto risolve due necessità: La prima è quella di consolidazione del bordo maltrattato della collina, l'altra è fare un intervento basato su fatti storici che possa diventare l'accesso e la pietra fondativa dell'inevitabile processo di ricostruzione dell'Avenida da Ponte.»*[74]

71_ Á. Siza, *Recupero dell'Avenida da Ponte e progetto per il museo della città*, Op. Cit.

72_ B. Santos Sousa, *Intervir no património: A Casa dos 24 enquanto paradigma*, Op. Cit.

73_ F. Távora, *Memória Descritiva e Justificativa in Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, pág. 127, Arquivo Histórico do Porto, 1998.

74_ Á. Siza, *Obras e Projectos – Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, op.cit.

Riconoscendo l'importanza dell'integrità della città storica Fernando Távora mette in atto un intervento di rigenerazione urbana operando sul vuoto prodotto dalle trasformazioni dell'impianto inserendo la rovina e il gesto architettonico contemporaneo all'interno di questo processo. La consapevolezza della città e la sua conoscenza complessiva consentono all'autore di riorganizzare lo spazio urbano seguendo precisi indirizzi che ristabiliscono proporzioni e tensioni del luogo creando nuove condizioni di utilizzo attualizzate al presente. Osservando i disegni preliminari del 1995 l'edificio contribuisce ad organizzare lo spazio pubblico ripristinando gli elementi predominanti e i punti di forza dell'ambiente urbano grazie:

- Alla riproposizione del rapporto di frontalità tra la *Galilè* barocca e la *Casa dos 24;*
- Alla rievocazione dell'antica Porta da Vandoma, riproposta attraverso l'utilizzo di invasi verdi che conesentono l'accesso al *Terreiro da Sé* e alla *Galilé* diagonalmente, come era in origine.
- Al rafforzamento della sequenza nartece-navata-patio di accesso alla Cattedrale e ai suoi spazi interni.
- Al maggior protagonismo conferito alle scalinate che danno accesso alla quota del *Terreiro da Sé* dalla Rua São Sebastião, fuori le antiche mura.
- Alla creazione di due spazi pubblici separati e ben definiti, risultato del progetto a verde eseguito di fronte agli accessi nord e ovest della Cattedrale e dell'ingombro del nuovo edificio. Lo spazio, nel punto di contatto tra la Cattedrale e la torre si restringe fino ai 6,5 metri.
- All'apertura di una vista interna che traguarda la città: nel panorama emerge la Torre dos Clerigos, l'altro monumento più rappresentativo della città di Porto dopo la Cattedrale.

A tal proposito ancora Álvaro Siza commentò: *«La torre attribuisce nuovo significato alla loggia del Nasoni che, originariamente circondata da edifici, seguiva una forma e aveva dimensioni appropriate allo spazio. Inoltre, dà senso alla posizione della statua equestre di Vîmara Pares. Fa comprendere come fosse giusta la posizione della vecchia strada di accesso che io, perciò, ripropongo ridisegnando una piccola strada simile che inquadri bene le vecchie case.»*[75]

Quando Fernando Távora venne invitato ad esprimere un parere per la sistemazione dell'area della Cattedrale, nel sito di progetto rimanevano soltanto muri irregolari in pietra a formare un cuneo di rovine che si comportavano come contrafforte della collina alla quota alta. Indagando sulla storia di questo luogo non è stato possibile ricostruire con esattezza l'esatta configurazione della torre originale e pertanto il progettista fu chiamato a fare una scelta di astrazione servendosi di un volume parallelepipedo a pianta quadrata e a sezione costante. Le uniche informazioni certe che l'architetto aveva a disposizione sulle caratteristiche dell'edificio antico erano riservate alla sua altezza di 100 palmi e alla presenza di una sala del senato con il soffitto dorato. Non essendoci elementi sicuri che certificavano l'esatta forma dell'antico edificio Távora cercò il senso dell'operazione nella storia del luogo elaborando un "simulacro"[76] che rifiutava l'imitazione del processo creativo originale proponendo

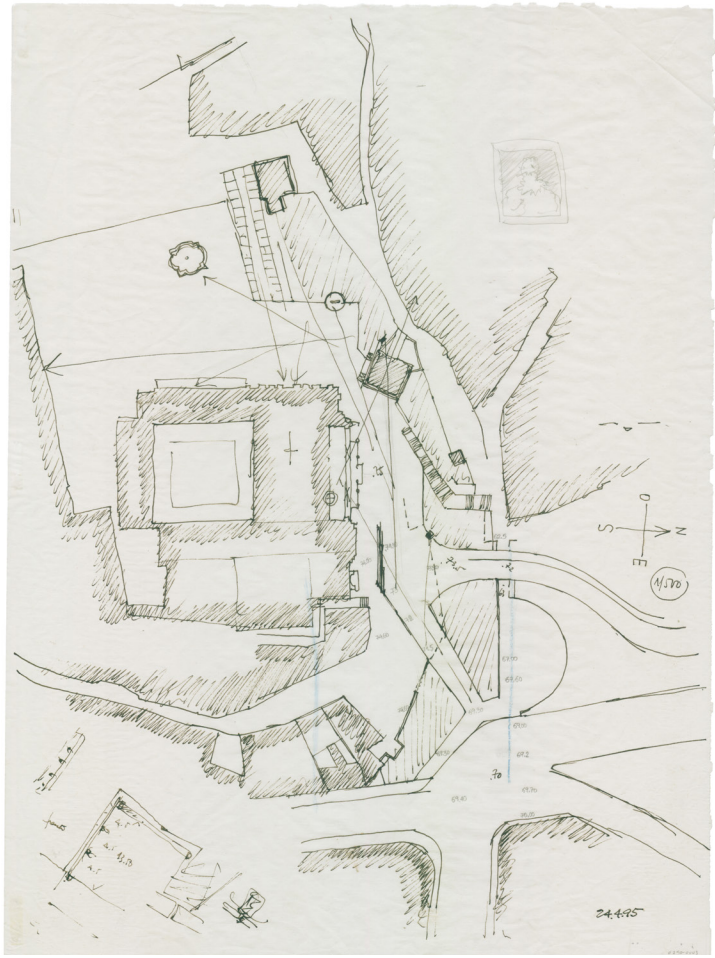


IMMAGINE 203
Schizzo dell'impianto del *Terreiro da Sé* dopo l'inserimento della torre della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

75_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme",* , Op.cit.

76_ A. Fanfoni, *Abitare le tracce della città*, in (a cura di) D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, *Parma città d'oro,*

1995

Assetto proposto da Fernando Távora
per la zona denominata *Terreiro da Sé* della città di Porto

A Entrata principale alla Sé (Cattedrale) di Porto
B Entrata al Galilé (Nartece) da Sé
C Entrata laterale alla Cattedrale
D Entrata al Patio
E Entrata alla *Casa dos 24*
F Tracciato della scomparsa Muralha Primitiva
G Posizione dell'antica Porta de Vandoma
H Posizione dell'antica Porta de São Sebastião
I Posizione degli edifici proposti da Alvaro Siza
L Posizione originale della statua della Casa dos 24
M Statua di Vímara Peres
N Antica gogna di Porto
O Cappella di São Sebastião
P Resti ancora visibili della scomparsa Muralha Primitiva
Demolizioni degli anni Quaranta
Assi di relazione ripristinati dal progetto

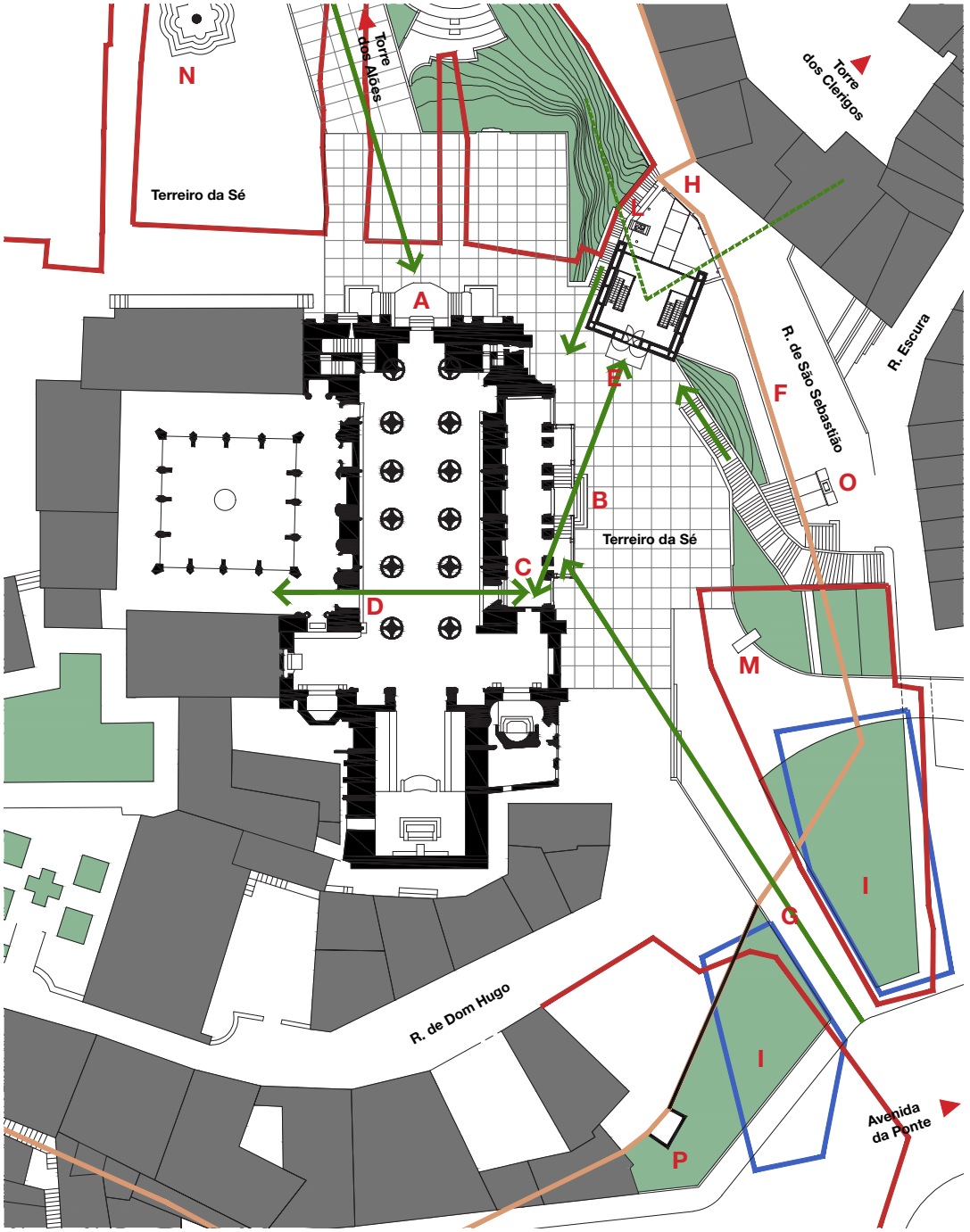










IMMAGINE 204 e 205 (in alto)
Rovine della torre del Palazzo del Consiglio, 1930 circa e oggi

IMMAGINE 206 e 207 (in basso)
Entrata al Palazzo del Consiglio Comunale da Rua de S. Sebastião, la strada basamentale rispetto alla quota della Cattadrale. 1930 circa e oggi

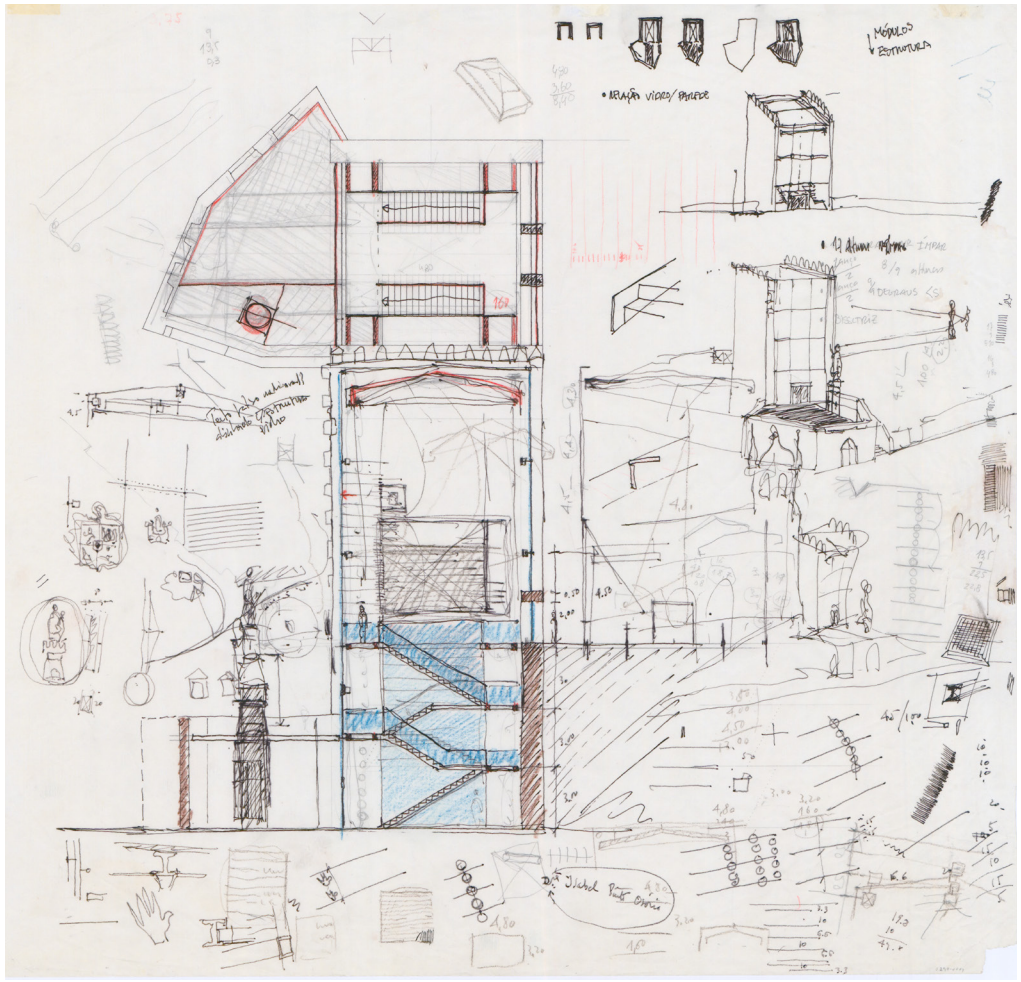


IMMAGINE 208
Schizzi di progetto della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

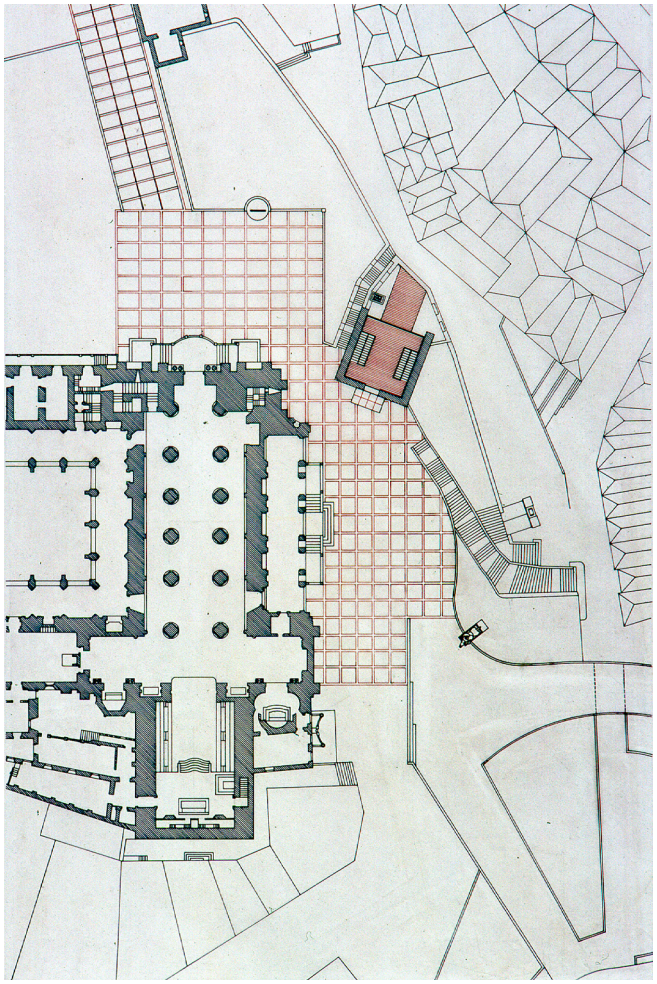


IMMAGINE 209
Planimetria generale del *Terreiro da Sé* dopo l'inserimento della torre della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

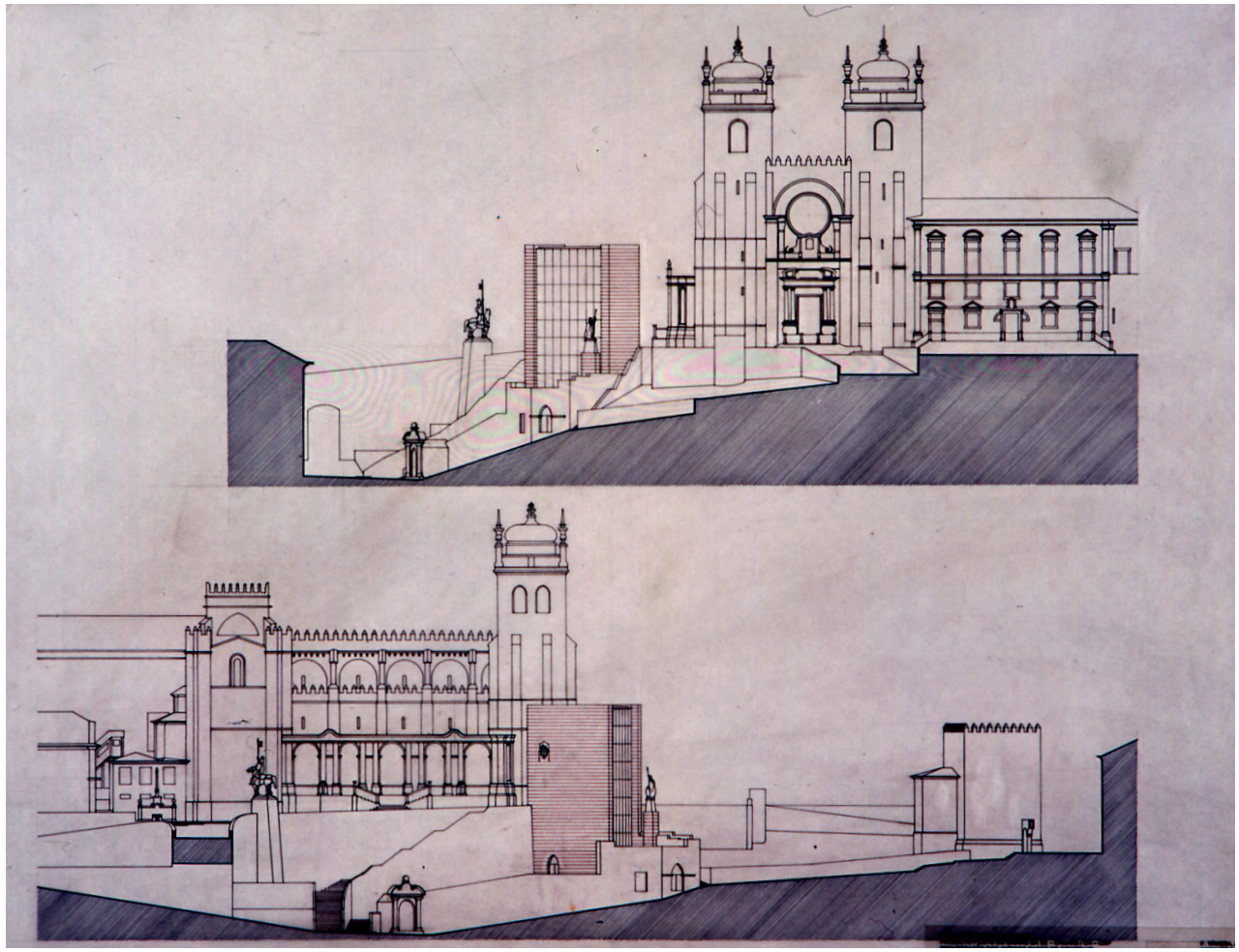
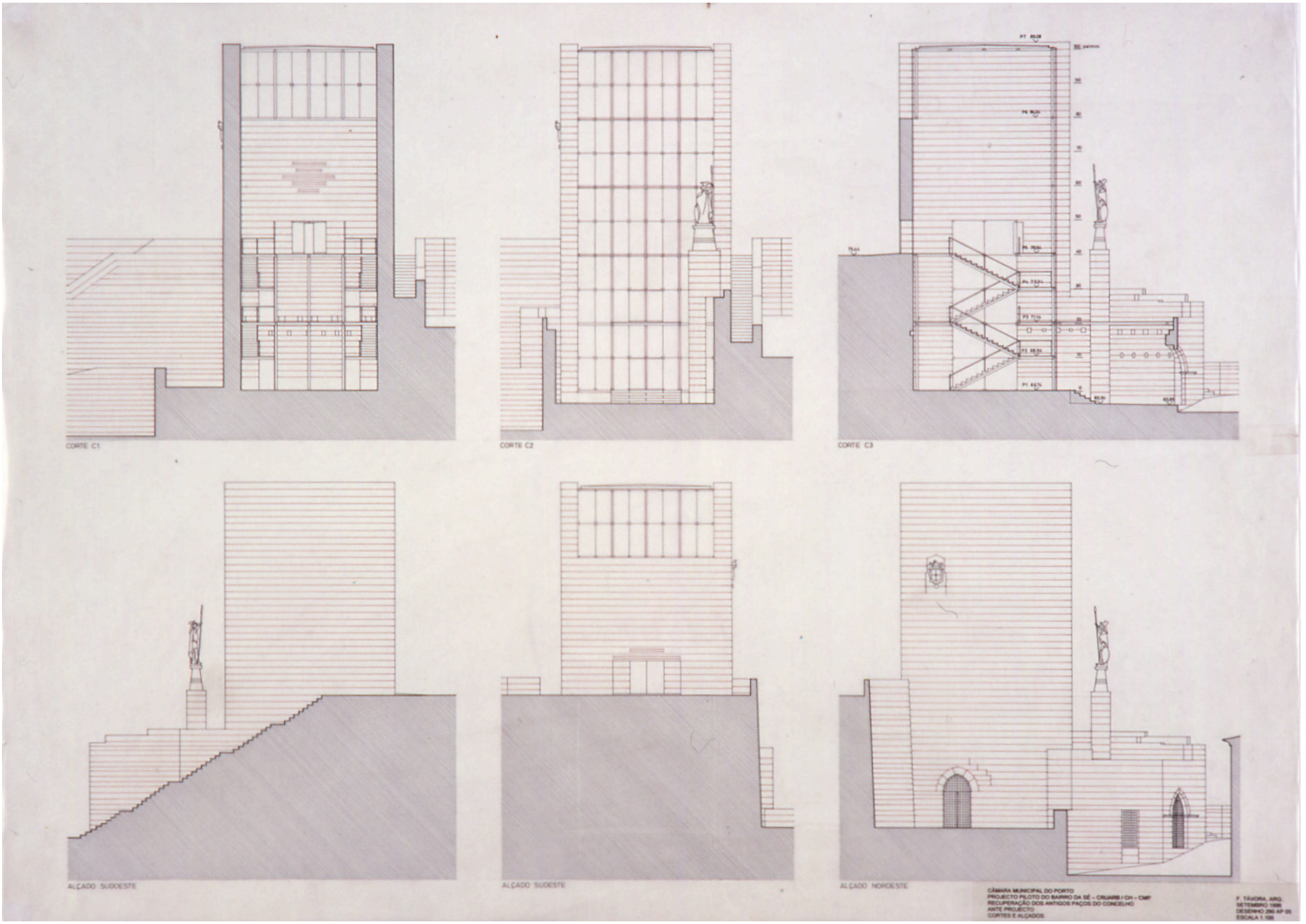
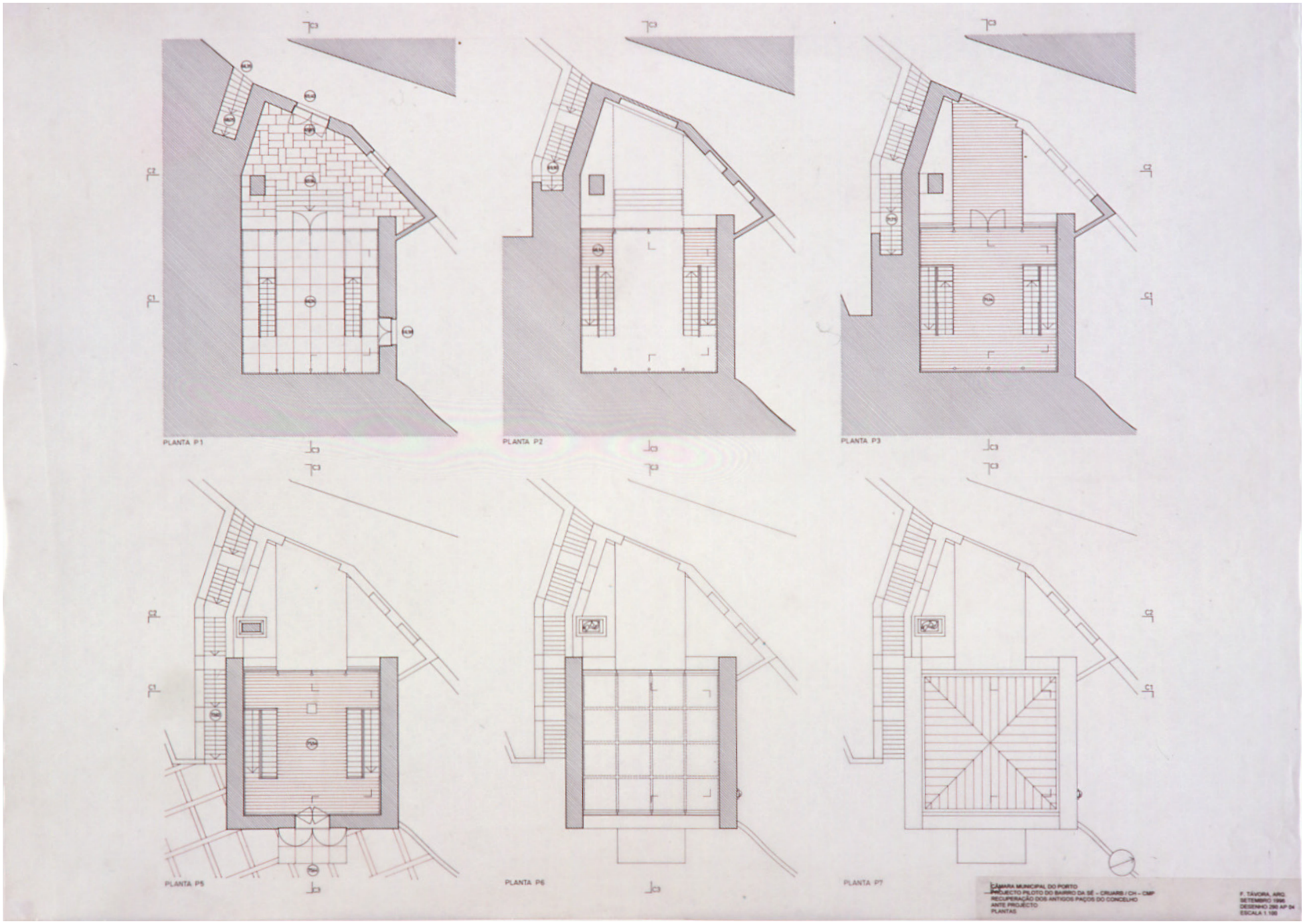


IMMAGINE 210
Prospetti urbani del *Terreiro da Sé* dopo l'inserimento della torre della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.


CORTE C1
CORTE C2
CORTE C3
ALÇADO SUDOESTE
ALÇADO SUDESTE
ALÇADO NORDESTE
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO
PROJECTO PILOTO DO BAIRRO DA SÉ – CRUARB / CH – CMP
RECUPERAÇÃO DOS ANTIGOS PAÇOS DO CONCELHO
ANTE PROJECTO
CORTES E ALÇADOS
F. TÁVORA, ARQ.
SETEMBRO 1998
DESENHO 290 AP 05
ESCALA 1:100


PLANTA P1
PLANTA P2
PLANTA P3
PLANTA P5
PLANTA P6
PLANTA P7
CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO
PROJECTO PILOTO DO BAIRRO DA SÉ – CRUARB / CH – CMP
RECUPERAÇÃO DOS ANTIGOS PAÇOS DO CONCELHO
ANTE PROJECTO
PLANTAS
F. TÁVORA, ARQ.
SETEMBRO 1994
DESENHO 280 AP 04
ESCALA 1:100

un intervento situato sintatticamente nel presente e radicato fortemente nel passato. La costruzione viene sorretta da una struttura in cemento armato ad U che limita l'edificio sui tre lati confinanti con la collina aprendo l'ultimo lato, totalmente vetrato, verso la città. Dal punto di vista compositivo l'edificio è di semplice lettura essendo formato esclusivamente da tre piani fuori terra. Il piano più basso è raggiungibile dalla quota di Rua São Sebastião attraverso il passaggio conservato nelle rovine recuperate dalla vecchia torre. Internamente si trovano due scale simmetriche che conducono ad un piano intermedio che da accesso ad una passerella esterna sospesa sul patio di accesso perimetrato dai muri della preesistenza e dal lato vetrato della torre. L'ultimo piano, accessibile dal portone alla quota del *Terreiro da Sé*, al suo interno offre al visitatore una prospettiva privilegiata sul centro storico e una vista sulla statua che rappresenta la città di Porto appoggiata su un piedistallo che si erge dal piano terreno. I materiali utilizzati si integrano straordinariamente con il contesto pur manifestando univocamente la loro natura contemporanea. Le pareti sono rivestite di granito bocciardato simile a quello utilizzato nella Cattedrale che, con il passare degli anni, sta subendo un processo di invecchiamento che renderà impossibile riconoscerlo dal resto del granito presente nell'area in cui è inserito. Il portone e i profili delle scale sono in acciao corten, gli infissi sono in ferro e ottone, mentre i pavimenti sono in legno di castagno. La copertura è internamente ed esternamente rivestita in rame per rievocare il soffitto a cassettoni dorati che presumibilmente copriva la sala delle assemblee. Il carattere massiccio dell'edificio, esaltato dai materiali utilizzati, si staglia come un tempio all'interno di contesto monumentale: «*Una sorta di scatola miracolosa che ci permetterà di percorrere uno spazio carico di tempo*.»[77]
La composizione dell'edificio è piuttosto classica dal momento che la distribuzione è perfettamente simmetrica rispetto al suo asse centrale. La misura che viene utilizzata per dare forma all'edificio è quella del palmo di 22 cm che troviamo inciso ripetutamente sullo stipite esterno della grande vetrata: il muro è spesso 5 palmi (1,10m), il lato del quadrato della pianta è 50 palmi (11m) mentre la torre è alta 100 (22m). L'unità di misura impiegata, il calco di una mano aperta (presumibilmente la mano dello stesso Fernando Távora), viene utilizzata come un modulo che evoca la "*Main Ouverte*" di Le Corbusier, scultura ideata dal maestro del Movimento Moderno in occasione della progettazione del piano urbanistico per Chandigard.

L'edificio "senza programma" della *Casa dos 24* consente a Fernando Távora di costruire una narrazione dal forte carattere simbolico dove l'architettura diventa gesto e riferimento visuale che organizza le prospettive e i percorsi urbani oltre che un tempio civico della città. Nel viaggio del 1960 Távora disegna spesso i templi che visita in Messico, in Giappone e in Grecia ed in questa occasione è possibile pensare all'architettura della *Casa dos 24* come la trasposizione di un tempio civico della storia di Porto. La prima caratteristica che induce a pensare alla sacralità di questo spazio è data dalla sequenza che si viene a creare nell'ingresso affacciato sullo spazio pubblico del *Terreiro da Sé* dove in corrispondenza della soglia avviene una compressione dovuta dall'altezza contenuta dell'architrave che sostiene il portone di ingresso seguita dalla successiva dilatazione dell'ambiente vuoto all'interno

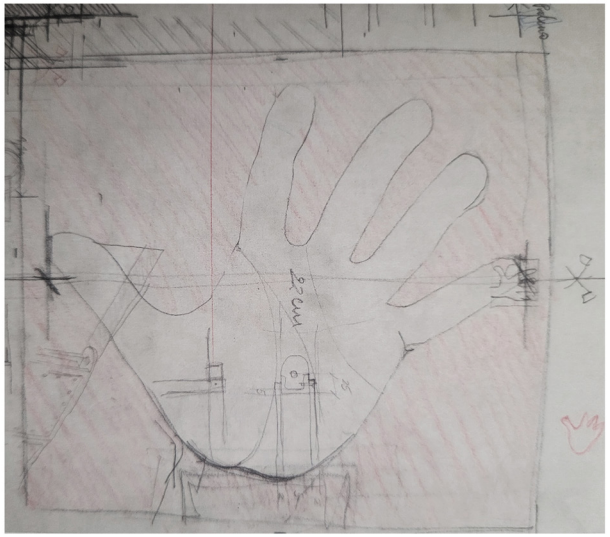




IMMAGINE 213, 214
Sopra il palmo mano di Fernando Távora, 22 cm e sotto la mano di Le Corbusier a Chandigard.

Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura, LetteraVentidue, 2021.

77_ F. Távora, *Memória Descritiva e Justificativa*, Op. Cit.

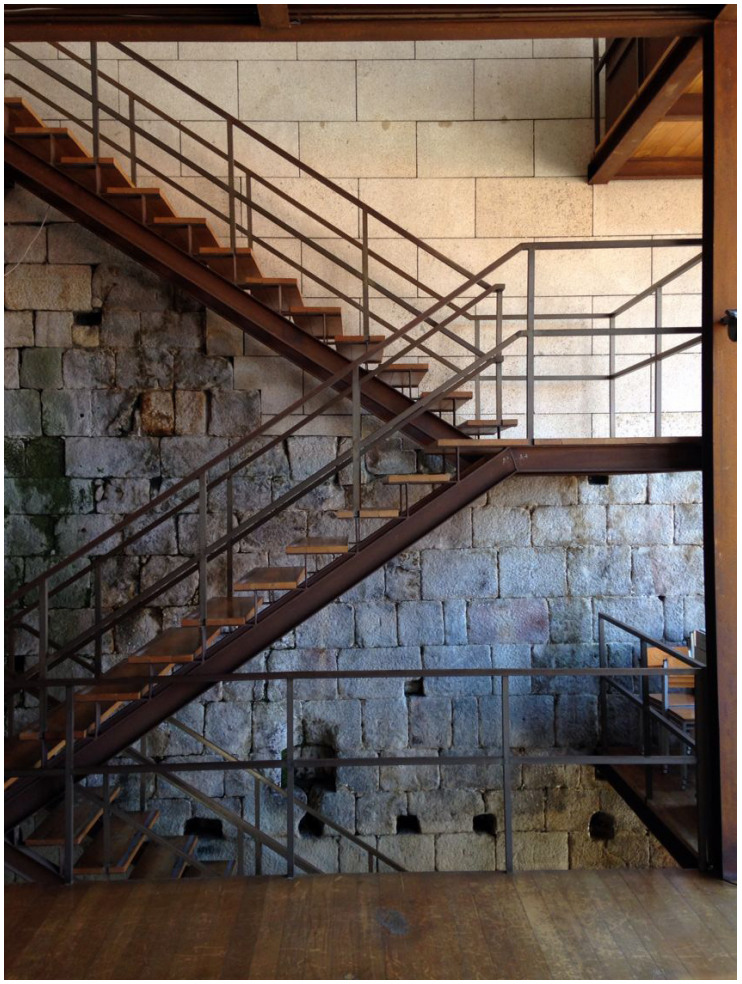


IMMAGINE 215
Particolare interno della scala al piano intermedio della *Casa dos 24.*

IMMAGINE 211 (nella doppia pagina precedente)
Prospetti e sezioni della torre della *Casa dos 24*,
Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 212 (nella doppia pagina precedente)
Piante della torre della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

della sala. L'altezza della porta, sulla quale troviamo l'incisione "*Antiga, mui nobre, leal e sempre invicta cidade*"[78] viene volutamente ridotta alle sue dimensioni essenziali (2,20 m) per provocare quella sensazione inattesa dettata dalla sequenza di altezze diverse che è possibile osservare in molte strutture sacre a pianta centrale come, ad esempio, nel Battistero di Parma dove il pellegrino veniva attirato internamente da un arco a tutto sesto che si rastrema verso la soglia di accesso per poi aprirsi in un diaframma a grande altezza. Se l'architettura diventa tempio assume un valore differente anche il suo percorso di approssimazione che in questo caso è dettato dall'articolazione del piano dove l'opera si colloca nella città. La nuova torre toglie orizzontalità alla spianata della Cattedrale e il *Terreiro da Sé* smette di essere *«solo un immenso e anonimo belvedere sopra la città».*[79] Il passaggio proietta il visitatore in un interno chiuso su tre lati e aperto verso il centro storico mediante una grande apertura che introduce in una dimensione inattesa *«come se per qualche momento si raccogliesse nella scoperta di ciò che è una città, di ciò che è questa città».*[80]

Un'altra peculiarità che consente di fare un paragone tra la *Casa dos 24* e l'architettura dei templi classici è la presenza della statua collocata in primo piano dopo la vetrata che incornicia la vista verso l'esterno. L'opera, di João Joaquim Alão conosciuta con il nome di *O Porto*, viene posizionata da Távora davanti alla grande vetrata con il viso rivolto all'interno. Unico elemento asimmetrico rispetto all'impianto, secondo Francisco Barata definisce l'inquadratura con cui l'architetto vuole mostrare la sua città: *«[…] Le case portuensi, comuni, in primo piano e la "Torre dos Clérigos" all'orizzonte; una sintesi da registrare nella memoria.»*[81] In questo contesto la statua diviene icona da venerare come la figura del Grande Buddha a Nara che occupava l'intero spazio del tempio, disegnato in Giappone nel 1960, del quale abbiamo costanza nel suo *Diario di "Bordo"*. Il carattere simbolico dell'opera è stato completamente annullato quando la Municipalità di Porto decise, nel 2013, di rimuoverla privando la scena del carattere iconico che era stato previsto nella sua esecuzione.[82] Osservando oggi l'impianto della collina che ospita la Cattedrale di Porto e analizzando le potenzialità che avrebbe potuto avere l'intervento proposto da Alvaro Siza è inevitabile fare riferimento all'Acropoli come sottolineato da Paulo Varela Gomes: *«[…] il progetto assume come sua la torre di Távora al lato della Cattedrale, aggiungendogli altri volumi che possono fare della piattaforma scenografica creata attorno alla Cattedrale una vera Acropoli di Porto vicino ad una delle entrate nobili della città. È una delle idee più forti, più controverse e più lodabili del progetto».*[83] Nel suo viaggio del 1960 Fernando Távora studiò con attenzione i

78_ "*Antica, molto nobile, leale e sempre invincibile città*" è il motto di Porto

79_ F. Barata, *La regola e l'eccezione. Due progetti di Távora a Porto*, 2005.

80_ Ibidem.

81_ Ibidem.

82_ J. A. Ortiz Orueta, *Los manifiestos de Fernando Távora. Tres proyectos para una sintesis*, in M. Mendes (a cura di), *Minha Casa, Fascicolo 5: Sobre o projecto de arquitectura de Fernando Távora,* FIAJMS Faup, 2013, pp. 96-155.

83_ Aa.Vv., *Avenida da Ponte*, Op.Cit.

rapporti che univano gli elementi dell'Acropoli e il loro legame con la città. Arrivato ad Atene per la prima volta nel giugno del 1960 Fernando Távora si dirige immediatamente all'Acropoli dove rimarrà per due giorni: «[...] *Ho visto tanto e ho capito poco*»[84] scriverà. In realtà è ipotizzabile credere che quella prima esperienza di viaggio, alla quale ne faranno seguito altre negli anni successivi, sia stata fondativa nella comprensione del rapporto tra architettura, luogo e paesaggio, tratto caratteristico di tutta la sua produzione autoriale. In particolare in quel viaggio si affida al disegno e alla sua didascalizzazione per introiettare concetti che emergeranno in forma cristallina quasi quarant'anni dopo, nel progetto della *Casa dos 24*. Facendo un parallelo tra l'analisi disegnata e scritta dell'Acropoli e il progetto della torre al lato della Cattedrale di Porto è possibile riconoscere delle similitudini che si collocano nel punto di osservazione. Ad Atene Távora disegnando l'Acropoli dall'esterno individua tre livelli di lettura, di matrice classica, dell'impianto in alzato: il terreno naturale ossia il basamento, i muri di supporto ossia il corpo e i profili degli edifici ovvero la cornice. A Porto la situazione della collina della Cattedrale è assai simile: alla quota bassa l'*Avenida da Ponte* con il vuoto creato dalle demolizioni rappresenta il terreno naturale; alla quota intermedia le pareti della collina e le scale rappresentano i muri di supporto e la quota alta del *Terreiro da Sè*, spogliata dalle demolizioni, rappresenta il coronamento, il «*prestigio del luogo sacro*»[85]. Il progetto della torre si inserisce come completamento dell'impianto monumentale restituendo unità al paesaggio visto da fuori. Come per il Partenone ad Atene, a Porto la Cattedrale ha un ruolo centrale nella visione di insieme del complesso monumentale che però trova nel rapporto e nel dualismo con gli elementi a contorno la sua ragione d'essere e la misura delle proporzioni andate perdute. L'Eretteo, la Statua di Atena e il Partenone che contribuivano «*all'equilibrio della composizione*»[86] diventano la *Sé romanica*, la *Galilè barocca*, la Statua equestre di Vimara Peres e la *Casa dos 24 contemporanea*, elemento essenziale per bilanciare l'armonia privata all'impianto dalle demolizioni.
Il secondo elemento che da origine ad importanti scelte del progetto riconducibile all'esperienza di Atene è rappresentato dall'osservazione "da dentro a fuori" dell'impianto. Távora, nell'Acropoli, studia la posizione della Statua di Atena, precedentemente situata all'esterno e davanti all'Eretteo, come elemento di equilibrio della composizione, immaginandola poi all'interno del tempio, nella sua collocazione originale, come protagonista dello spazio sacro. A Porto la statua del combattente diventa oggetto "venerabile" svettando dalle pendici della costruzione e stagliandosi nell'inquadratura immaginata dall'architetto rappresentando il valore, l'immortalità e la sacralità dell'immagine della città che dall'interno dell'edificio viene offerta al visitatore. Vi è poi ancora una volta la sequenza poetica interno/esterno interrotta dalla soglia d'ingresso, che ci racconta una narrazione classica dello spazio, in aperto contrasto con le prospettive infinite degli spazi razionali del primo Movimento Moderno.
Ripercorrendo a ritroso la sua parabola progettuale in questo luogo l'architetto esegue una



IMMAGINE 216
La Sala del Grande Buddha a Nara al centro del tempio disegnata da Fernando Távora, disegno estratto da F. Távora, *Diario de "bordo", volume Facsimile*, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960.

84_ F. Tavora, *Diario de "bordo"*, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960

85_ Tratto dalla discalia del disegno collocato nel Quaderno B, n. 13, 9 giugno del F. Tavora, *Diario de "bordo"* Op.Cit.

86_Tratto dalla discalia del deisegno collocato nel Quaderno B, n. 14, 9 giugno del F. Tavora, *Diario de "bordo"* Op.Cit.



IMMAGINE 217
Vista interna dalla *Casa dos 24* verso l'esterno.
Il paesaggio viene ritagliato dall'immagine della statua.
Immagine concessa dell'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito.

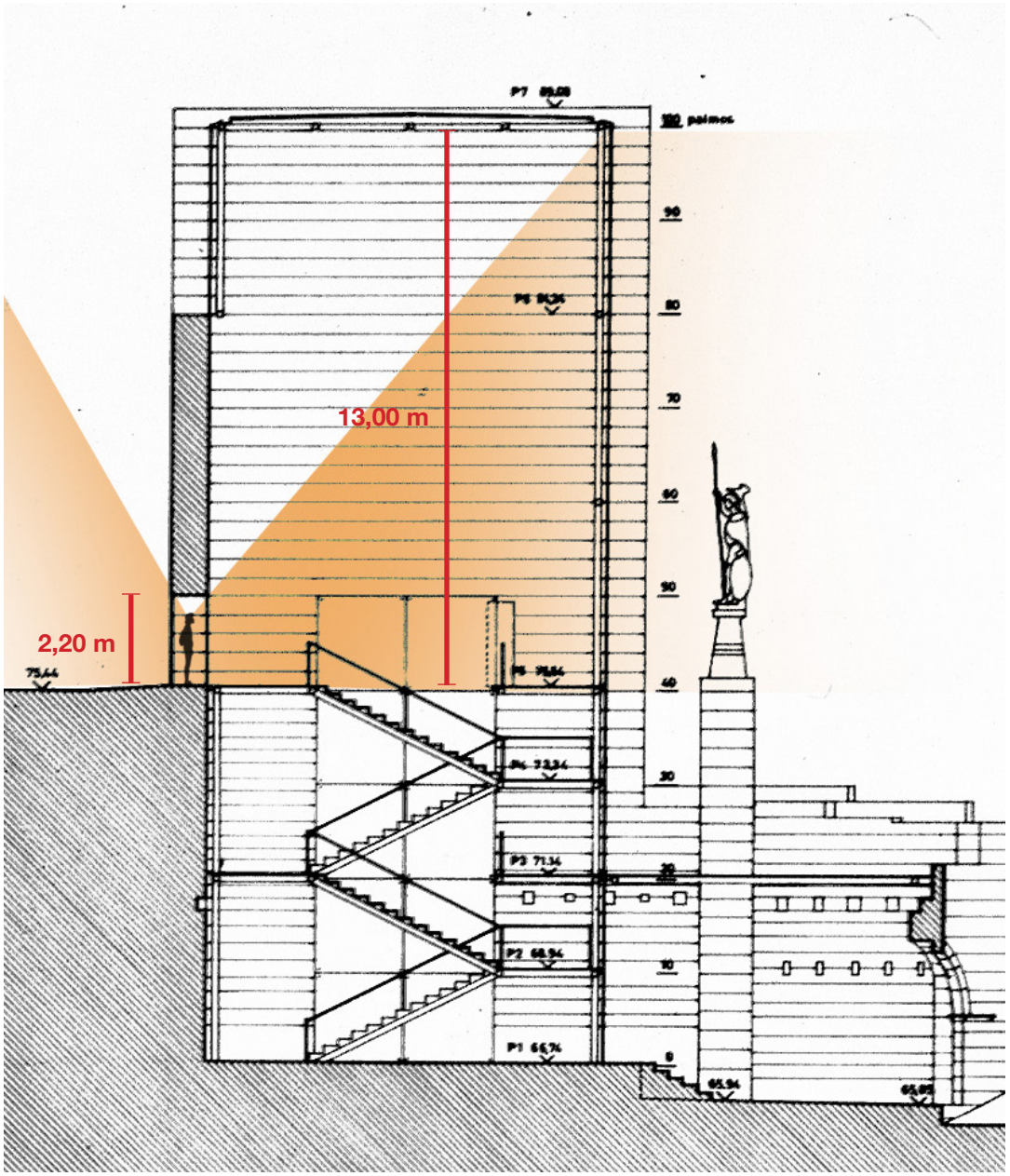


IMMAGINE 218
Compressione e dilatazione all'entrata della torre.
Rielaborazione grafica su disegno in sezione della torre della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

straordinaria sintesi dei concetti e dei valori che lo hanno guidato per tutta la vita come analizzato da Eduardo Souto de Moura: «*È la sintesi dei concetti che Távora ha elaborato, via via, nelle sue opere. L'edificio poteva essere realizzato solo conoscendo il luogo e l'edificio preesistente, comprendendo il barocco, l'importanza di Niccolò Nasoni e la relazione con la loggia sul fianco della chiesa. La sistemazione esterna, la collocazione dei diversi elementi, come la statua, gli scorci e gli allineamenti che ottiene dimostrano una conoscenza erudita dell'acropoli di Atene.*»[87]

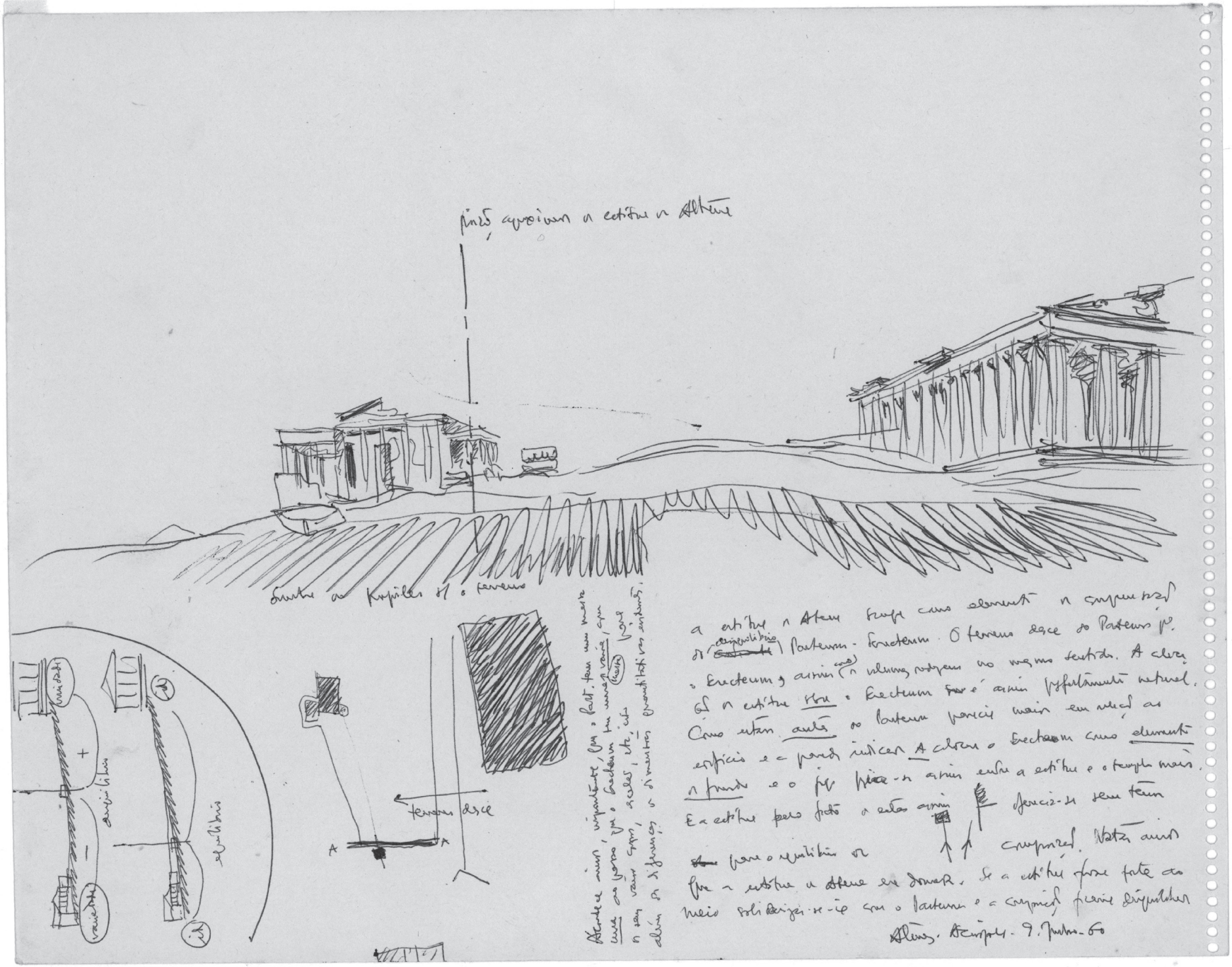
Nonostante le premesse, la validità e il carattere necessario della proposta il progetto della *Casa dos 24* subisce aspre critiche e apre un dibattito che si estende per diversi anni. Una lettera datata 9 dicembre 1998 dell'istituto IPPAR *(Instituto Português do Património Arquitetónico*), l'equivalente alla nostra Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, comunica all'architetta Maria Margarida Paredes do Santos Coelho il dissenso preliminare all'esecuzione del progetto della *Casa dos 24* apportando le seguenti motivazioni: «*[…]Nonostante la presenza di vuoti fuori di contesto provocati dalle demolizioni degli anni 30 e 40, la ricostruzione volumetrica della torre non avrà oggi la capacità per invocare l'intricata maglia urbana che circondava e dava senso alla lettura della Cattedrale. […] Trattandosi di un'area di patrimonio mondiale non saranno invocabili, in quanto legittimatori di soluzione, i principi di continuità e autenticità che emergono dalle carte e dalle convenzioni internazionali sull'intervento nei contesti storici. Comunque, attenti all'imperativo di valorizzare la memoria emblematica del luogo, non ci sembra che l'intervento proposto si integri naturalmente e armoniosamente. Considerando la complessità del trattamento di questo luogo e la riconosciuta competenza dell'autore del progetto sarà questo tema oggetto di un vaglio ulteriore del consiglio consultivo di questo istituto senza pregiudizio di trasmissione di questo parere sfavorevole.*»[88]
Questa comunicazione comportò la risposta del direttore del CRUARB, Rui Remos Loza, del 20 gennaio 1999: «*l'IPPAR, senza nessuna discussione, ha deciso, imposto, di tutelare un intervento che è pensato, profondamente ponderato, discusso, presentato pubblicamente, divulgato, elogiato dagli specialisti, desiderato dalla città, approvato all'unanimità dall'esecutivo municipale, finanziato dal governo, risultato di un attento progetto di un maestro che è pioniere nella riabilitazione urbana a Porto e in Portogallo. […] non siamo in presenza di un luogo cristallizzato che possa essere difeso con l'immobilizzazione delle attività. Non è un bene fossile. […] Un bene vivo come questo non è protetto per essere classificato. Solo viene protetto per essere convenientemente usato. […] La rovina merita di essere trattata e per questo ha bisogno di un uso, di un programma, di un progetto. […] Il progetto è l'inizio di un intervento che risolverà un problema antico di Porto dovuto allo sventramento del tessuto attorno alla cattedrale, con le ferite e le cicatrici che il sito ostenta ancora oggi come conseguenza delle demolizioni che hanno consentito l'accesso al ponte, esigendo un intervento profondo, saggio, osato come questo, mettendo in relazione la Casa del Consiglio con la Rua do Chã, con la Galilè e con la Torre dos Clerigos. […] Il progetto*

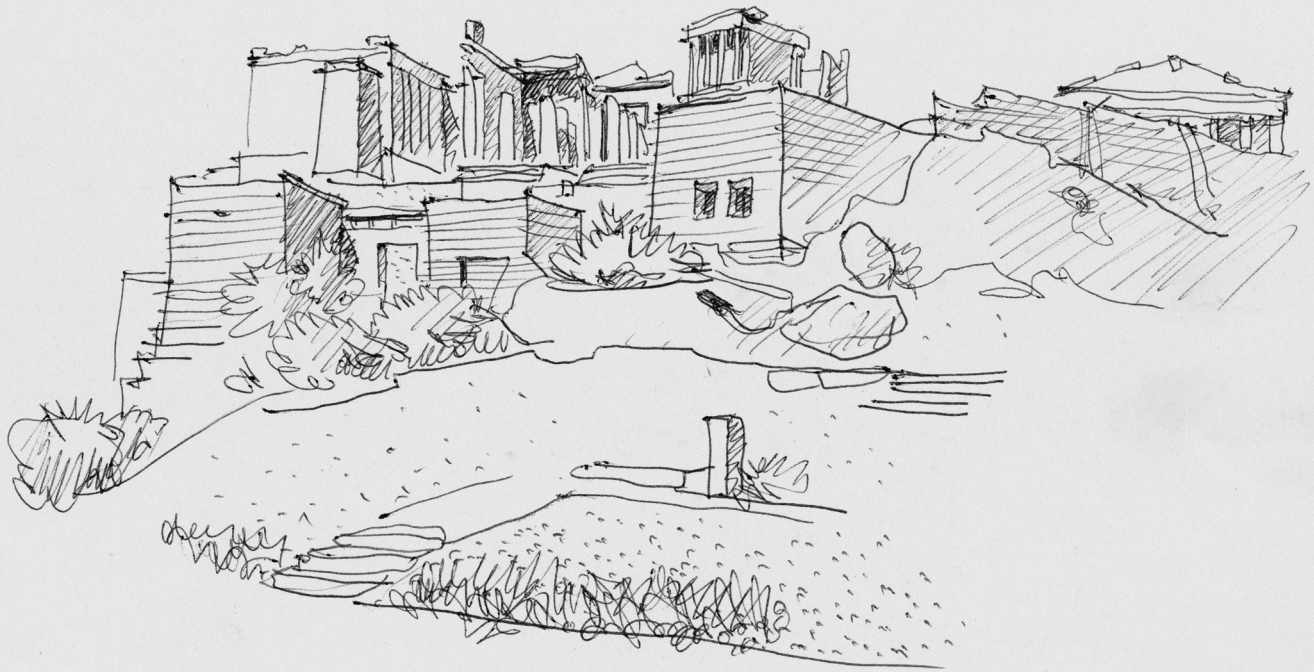
87_ E. Souto de Moura, *La torre di Távora*, «*Casabella*» n°700, Maggio 2002, p.64.

88_ Fonte Fundação Instituto Arquitecto José Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 219 (pagina a fianco)
L'Acropoli di Atene il rapporto tra il Partenone e l'Eretteo, annotazioni: «*Bisogna aggiungere che il Partenone ha una massa unica mentre l'Eretteo ha una massa composita, con i suoi corpi vari, scale, etc.; oltre alle dimensioni quantitative evidenti. La statua di Atena sempre come elemento di compensazione del disequilibrio Partenone- Eretteo. Il terreno scende dal Partenone verso l'Eretteo così come i volumi si riducono nella stessa direzione. La collocazione della statua in sovrapposizione all'Eretteo è così perfettamente naturale. Essendo posizionata prima del Partenone, sembrava più grande in relazione all'edificio e la parete indicata con A inquadrava l'Eretteo come elemento di fondo e il gioco si svolgeva così tra la statua e il tempio più grande. La statua per il fatto di stare così si offriva senza timore all'equilibrio della composizione. si noti inoltre che la statua di Atena era dorata. Se la statua fosse stata posta nel mezzo avrebbe solidarizzato con il Partenone e la composizione sarebbe risultata disequilibrata.*» Atene. Acropoli. 9 Giugno 1960,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 220 (tra due pagina successive)
L'Acropoli di Atene, annotazioni: «*La composizione si struttura in tre livelli – terreno naturale con le sue caratteristiche tessiture, concavità, movimento vegetazione; muri di supporto – di pietra più o meno grossa, con elementi che creano piattaforme e transizioni di valori; edifici – creando profili, gioco, qualità, prestigio del luogo sacro.*»
Atene. Acropoli. 9 Giugno 1960,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.





A composição estrutura-se em três níveis – terreno natural com os seus acidentes (texturas, concavidades, movimento, vegetação); muros de suporte – de pedra mais ou menos grossa, como elementos de criação de plataformas e de transição de valores; edifícios – criando perfil, jogo, qualidade, pontifício do lugar sagrado. (máximo, seguido de pormenor, jogo abundante de luz e de sombra)

Atenas. Acrópole. Julho. 9. 60



IMMAGINE 221
Vista del *Terreiro da Sé* da Rua Chã, ottobre 2022.

dell'architetto Fernando Távora è un atto di cultura e rappresenta la volontà della città di riabilitare, a partire da una mera rovina, un simbolo delle istituzioni. […] Non c'è la volontà di ricostruire la torre, la cui memoria e immagine si è persa, ma di costruire una torre, che è una creazione attuale. […] L'attitudine di utilizzare la rovina senza tentare di imitarla e coerente con il rispetto dell'integrità della descrizione conosciuta, senza sacrificare la composizione attuale di un oggetto architettonico che è nuovo, che è del nostro tempo, che usa tutti gli strumenti del suo tempo, come sempre si è fatto. […] non si pretende correggere il vuoto delle demolizioni ma dare inizio ad un processo di composizione urbanistica associato alla Cattedrale e all'Avenida da Ponte che si basa su principi di architettura contemporanea.»[89]

Venne infine convocata dall'IPPAR una commissione giudicatrice all'interno della quale presenziò anche Álvaro Siza che prese le difese dell'opera, contribuendo finalmente alla sua realizzazione, ultimata nel 2002.[90] *«È un'opera eccezionale. Ha un significato unico in città. È molto particolare, perché non è legata a una funzione. È una sorta di punto di vista sulla città, ma è anche un elemento unificante della città che è abbastanza potente e intelligente da rompere il divario tra la collina della Cattedrale e il resto. È stato un distacco provocato, non è stato un distacco storico, e ha contenuto tensioni che sono state ravvivate in modo ridicolo, come i commenti che sono stati fatti sull'aggressione alla Chiesa. Dopo la sua comparsa, l'unico commento che si poteva fare era che era necessario.»*[91]
La *Casa dos 24* è quindi un'opera di straordinaria importanza per i problemi che affronta e per le soluzioni che utilizza per risolverli. Un'architettura di eccezionale modernità, *«l'opera più moderna che ho fatto alla fine della mia vita»*[92], e di grande rilevanza pedagogica per tutti gli architetti contemporanei che studiano e si trovano ad operare la trasformazione dei luoghi della città, come ci ricorda ancora Álvaro Siza: *«L'opera niente affatto facile di Fernando Távora si rivela universalmente contemporanea, in un paese allora soggetto all'apatia e a una soffocata ansietà. Si rivela poi come atto di riflessione, di continuità e di opposizione, in un contrappunto di progetti in "stato di grazia" e di sospese decomposizioni.»*[93]
Il progetto abborda una molteplicità di tematiche e di aree disciplinari che riguardano l'architettura, il progetto urbano di spazio pubblico, il restauro, fino alla rigenerazione urbana, tenendo legate in maniera magistrale tutte le conoscenze che un architetto dovrebbe avere per intervenire nel "cuore" della *urbe*: *«Távora ha ottenuto il risultato migliore che un architetto può conseguire costruendo un oggetto architettonico, un luogo, una storia: è tutto lì.»*[94]



IMMAGINE 222, 223 (sopra e nella pagina a fianco)
Maquette del *Terreiro da Sé* con l'inserimento della Torre della *Casa dos 24*, Fernando Távora, 1995.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

Nelle quattro pagine successive sono riportati i percorsi fotografici che illustrano le possibili approssimazione al *Terreiro da Sé*, i passaggi e le viste tra questo luogo e la città.
Le fotografie in bianco e nero sono state scattate tra il 2012 e il 2013 durante il mio Erasmus alla FAUP di Porto.

89_ Ibidem.

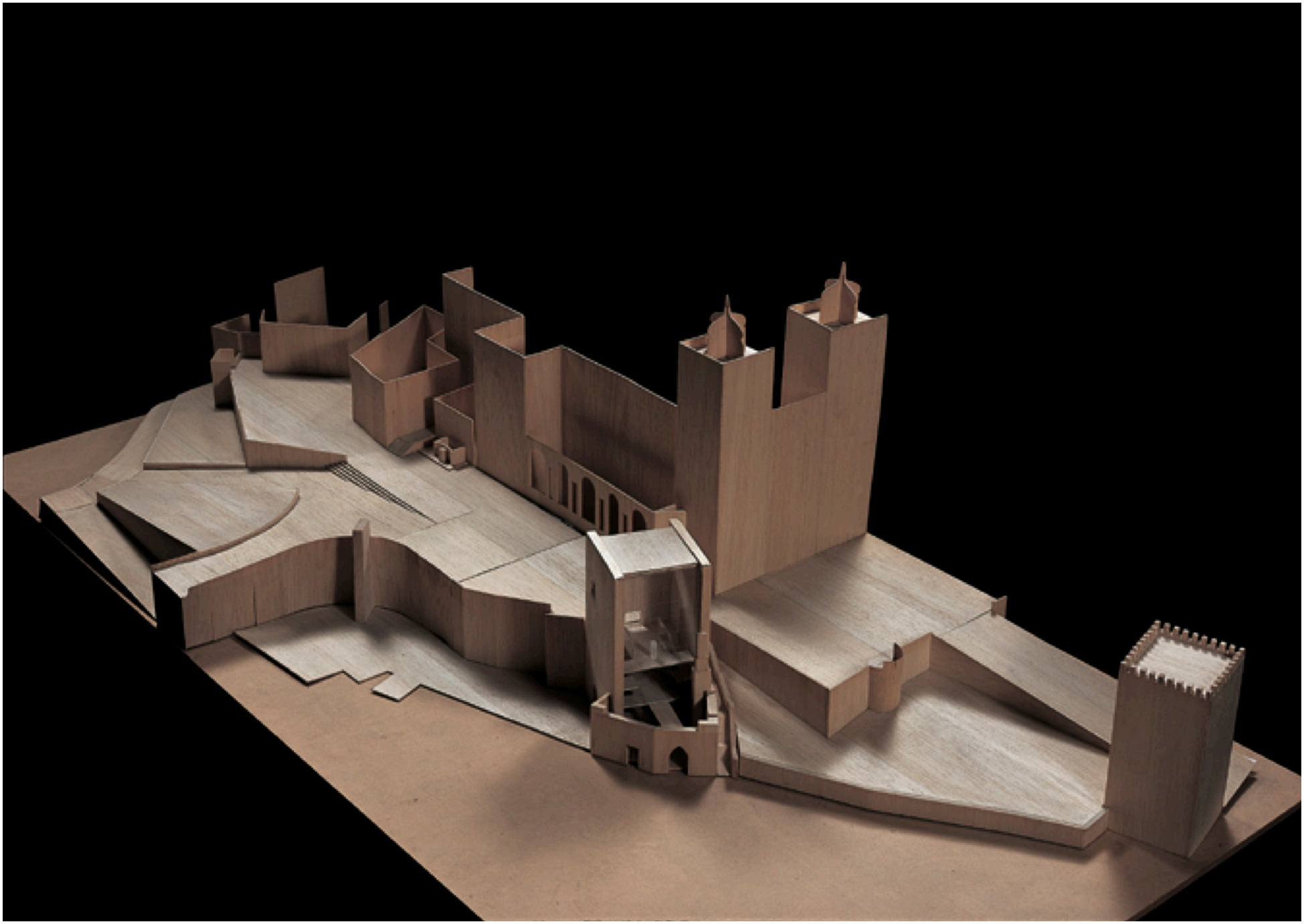
90_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte*, Op.cit.

91_ Á. Siza in V. Cruz, *Retratos de Siza*, Campo das Letras, Porto, 2005, p.31.

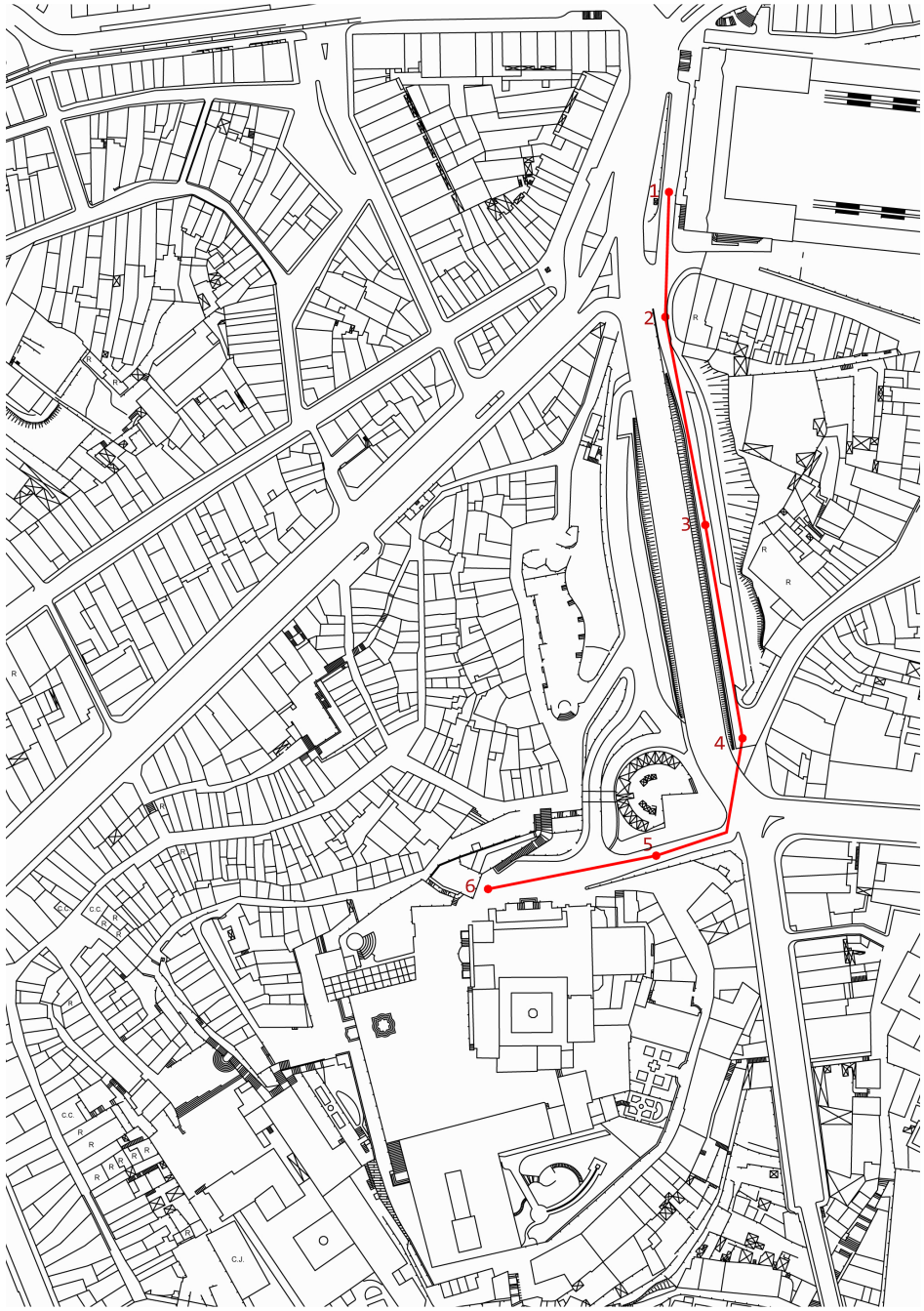
92_ Intervista nel documentario *Fernando Tavora. Um homem de cultura*. RTP, 2001

93_ Á. Siza, *Discorso in occasione del conferimento del titolo di Professore Honoris Causa a Fernando Távora da parte dell'Università di Venezia*, Palazzo Ducale, Sala dei Dogi, 29 aprile 2003.

94_ E. Souto de Moura, *La torre di Tavora*, Op. Cit.



Dalla Stazione di S. Bento al *Terreiro da Sé*







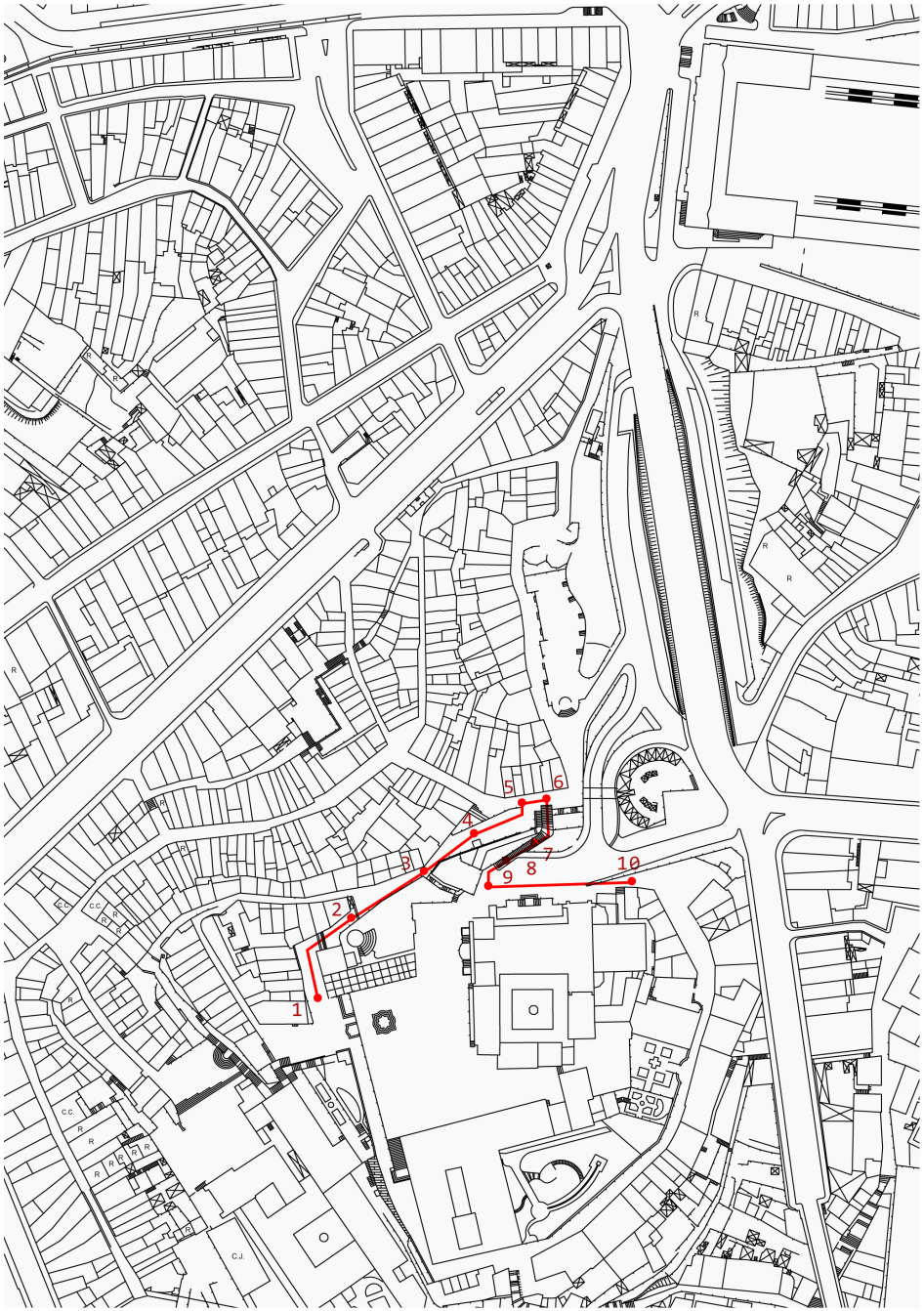






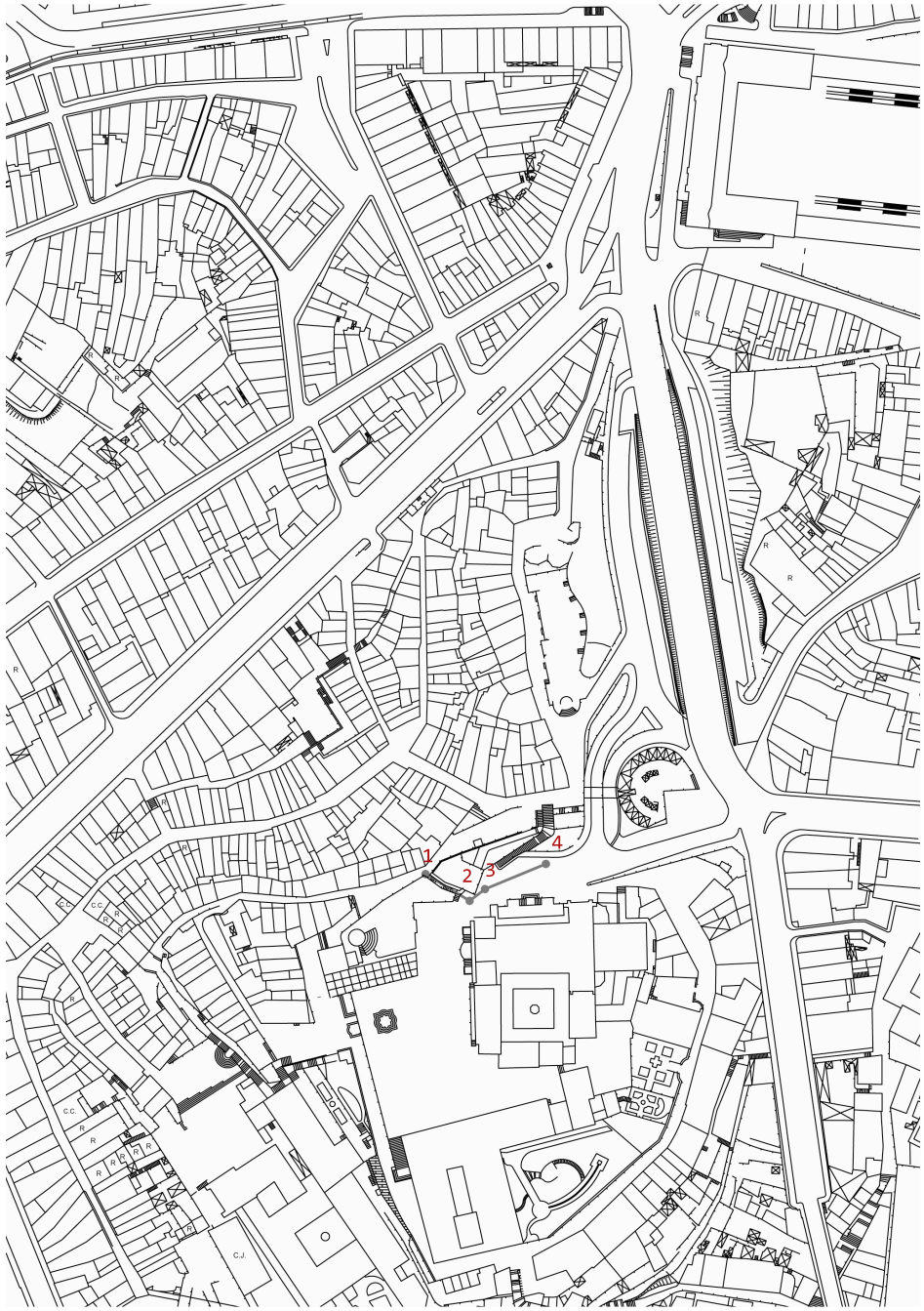


Da sotto le antiche mura al *Terreiro da Sé*





Passaggi nel *Terreiro da Sé*



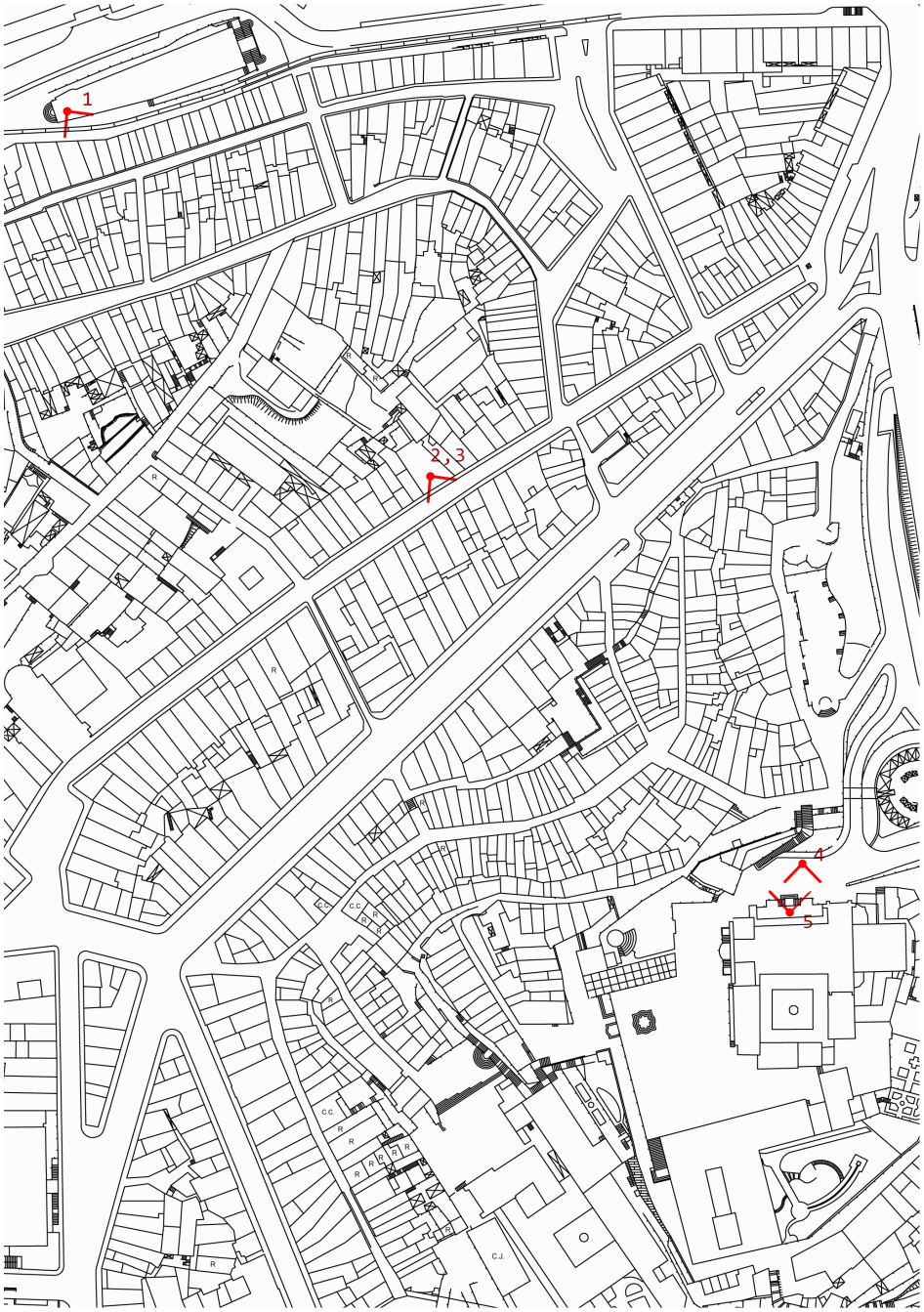








Da e verso, fuori e dentro il *Terreiro da Sé*













CAPITOLO 4

Temi e Strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani nella "Città delle *Costanti*"



Nel Capitolo conclusivo, dopo aver studiato una porzione della vicenda umana, teorica e progettuale relativa all'architetto Fernando Távora e a seguito dell'analisi dei progetti di *Avenida da Ponte* come esempio funzionale al dibattito, verranno individuati *Temi e Strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani nella "Città delle Costanti".*

I *Temi e Strumenti* sono da intendersi come spunti di riflessione, come apparati di ragionamenti sui requisiti del progetto urbano, un esercizio possibile e necessario, mezzo capace di coniugare le esigenze attuali con l'architettura.

Temi, perché anima questo lavoro la convinzione che il dibattito sulla città vada riorientato attraverso il progetto, assumendo come premessa che l'introduzione della tecnologia per lo sviluppo delle nostre città sia necessaria ma possibile solo se consapevole e realmente sostenibile.

Strumenti, perché le considerazioni che seguono potrebbero andare a colmare il vuoto di conoscenze che alcuni modelli di sviluppo attuali hanno dimostrato, nella speranza che queste riflessioni possano contribuire alla realizzazione di future linee guida regionali per una "Città Intelligente" diversa da quella proposta dai modelli attuali.

La lezione di Fernando Távora viene assunta come bussola che orienta queste considerazioni, che si servono dell'ausilio di riferimenti esterni individuati nelle opere dello stesso architetto e in citazioni di altri progettisti, teorici, storici e pensatori.

I *Temi e Strumenti* sono cinque e parlano di presupposti di attenzione delle condizioni locali specifiche, di conoscenza storica, di collaborazioni tra gli uomini e dell'organizzazione di forme destinate alle comunità, atteggiamenti necessari per la progettazione di architetture, di spazi pubblici e di luoghi urbani nel contesto della "*Città delle Costanti*" contemporanea che, nell'epoca della rigenerazione urbana, necessita di conservare i tratti che l'hanno da sempre contraddistinta come sede delle vicende umane, delle relazioni e della formazione civica dell'individuo.

4.1. Rimedi all'indifferenza nei confronti del luogo: Continuità e Specificità

Come è stato possibile analizzare la lezione progettuale di Fernando Távora è caratterizzata da due atteggiamenti predominanti: l'antidogmatismo e l'apertura alla conoscenza. Grazie soprattutto alla lettura del filosofo spagnolo José Ortega y Gasset, l'architetto inserisce il concetto di Circostanza nel suo operato. Nelle "*Meditazioni del Quijote*" Ortega introduce il termine scrivendo: «*L'uomo dà il meglio di sé quando diventa pienamente consapevole delle proprie circostanze e attraverso di esse comunica con l'universo*»[1] sostenendo poi come «*l'organismo che sembrava essere un'unità indipendente, capace di funzionare da sola, è inserito nell'ambiente fisico, come una figura in un arazzo. […] Vivere è adattarsi*».[2] Távora traspone questo concetto all'architettura manifestando un intento programmatico all'equilibrio tra la concezione dell'opera e l'ambiente, attraverso un processo di conoscenza profonda delle manifestazioni tecniche e artistiche necessario per l'espressione formale e grazie all'analisi orientata del contesto nel quale è chiamato ad operare. L'utilizzo della parola Circostanza nel suo Diario di viaggio del 1947 è già ricorrente[3] ma è nel saggio delle "*Costanti*" che sancisce una definitiva affermazione della necessità di comparazione tra la pluralità e l'unità. La dimensione globale data dalla «*Infinità di aspetti*», della «*pluralità di relazioni che sono proprie dell'universalità*» viene ricondotta alla sfera locale attraverso la "*Costante della Modernità*" intesa come manifestazione della qualità radicata nel tempo e nello spazio dell'opera architettonica.[4] La definizione del termine Circostanza è esplicitata nel saggio "*Dell'organizzazione dello spazio*": «*A questo insieme di fattori naturali e umani daremo il nome di "circostanza"[…] fattori così variabili come il pensiero scientifico, la religione, l'economia, la sensibilità, la politica o la filosofia, che è difficile discernere l'importanza predominante di uno o dell'altro e essendo certo che tutti sono alla base di qualche forma e stanno assieme in un modo tale che la comprensione totale di una forma sarà tanto più perfetta quanto più si trasformi in esperienza. [...] Deve esistere un sistema di relazioni tra l'architettura e la circostanza, e quando questa ha un aspetto negativo, è necessario combatterla, migliorarla, trasformarla*».[5]

1_ J. Ortega y Gasset, *Meditaciones del Quijote*, Publicaciones de la residencia de estudiantes, 1914, pp. 34-35.

2_ Ibidem, pp. 206-207.

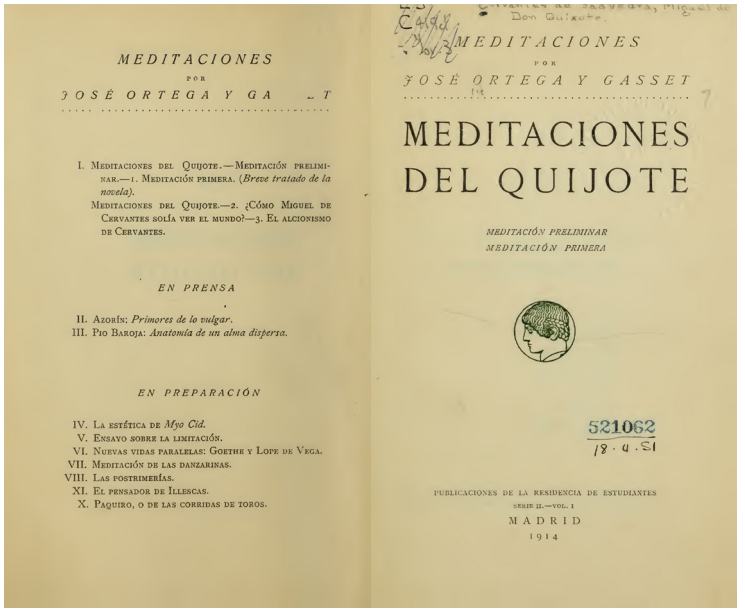
3_ F. Távora, *Viagem pela Europa*, 1947, raccolto in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa : da organização do espaço : da harmonia do nosso espaço : da harmonia do espaço contemporâneo : uma porta pode ser um romance*, FIAJMS Faup, contiene 22 fascicoli, 2013, Fascicolo [H] esteio 2.

4_ F. Távora, *Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti*, testo pubblicato in «*Lusiada, Revista ilustrada de Cultura*», vol. 1, n°2, novembre 1952.

5_ F. Tavora, *Da organização do espaço*, 1962, edizione consultata 7.ª Edição. Argumentos N.º 13 - Série 2. FAUP Publicações, Porto, 2007, p. 22.

IMMAGINE 224 (nella pagina a fianco)
La città di Porto intravista dall'interno della *Casa dos 24.*
Immagine concessa dell'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito.

La coerente espressione di questo atteggiamento è manifestata nell'architettura di Fernando Távora che per sua stessa ammissione: «*l'essere sempre circostanziale […] dà ai miei edifici una grande varietà – risultante dal loro circostanzialismo – e una grande unità risultante dal mio personalismo – è facile provarlo guardandoli – così diversi e così uguali*».[6] A confermare questa condotta sono colleghi, allievi e studiosi. Álvaro Siza parla di una pedagogia tavoriana che «*non ha niente a che vedere con modelli, risposte sistematiche, know how, non esclude gli strumenti. Ma ha a che vedere con l'umana condizione, l'apertura, la prudenza, la comprensione, con la permissività alle volte, il dubbio, la volontà e l'intransigenza*».[7] Antonio Esposito parla di un'architettura «i*mpegnata a sfruttare le qualità, anche potenziali, del luogo e del tempo*»[8] mentre Giovanni Leoni definisce l'eteronomia uno «*strumento centrale del metodo progettuale tavoriano*» perché si serve della «*conoscenza*» e del «*rispetto delle condizioni circostanziali*».[9]
Questa consapevolezza maturata negli anni della formazione aiutò l'architetto a «*dissolvere il mito*» del progetto visto come una «*vergine immacolata*»[10] che lo condusse a credere di non essere all'altezza di produrre un'architettura "Moderna", nella sua personale accezione del termine, e attenta alle esigenze di un paese asfissiato da un regime che non consentiva innovazione in esiti di linguaggi e riferimenti. Come già ampiamente descritto, Fernando Távora attraversò il dibattito CIAM manifestando alcuni cambiamenti nella personale concezione architettonica incentrati nella negazione di taluni mezzi espressivi dell'*International Style*[11] prebellico: uno su tutti la mancanza di attenzione per la specificità dell'opera.[12]
Alexandre Alves Costa sostiene che l'architettura di Fernando Távora è basata su «*un profondo radicamento nella realtà, che gli impedisce l'imposizione di elementi alienanti*»,[13] i dogmi o i riferimenti linguistici vincolanti, dove mezzi espressivi di natura formalista, siano stati rappresentati dal razionalismo o dai dettami della controriforma Team X, sono stati rifiutati perché aprioristici e non legati ad emergenze contingenziali, ad aspetti relativi alla situazione. Paulo Varela Gomes sostiene che per Távora, «*il progetto è sempre uno strumento di chiarificazione e di rivalidazione di un territorio costruito e culturale*»[14] basato


MEDITACIONES
POR
JOSÉ ORTEGA Y GASSET

I. Meditaciones del Quijote.—Meditación preliminar.—1. Meditación primera. (*Breve tratado de la novela*).
Meditaciones del Quijote.—2. ¿Cómo Miguel de Cervantes solía ver el mundo?—3. El alcionismo de Cervantes.

EN PRENSA

II. Azorín: *Primores de lo vulgar*.
III. Pío Baroja: *Anatomía de un alma dispersa*.

EN PREPARACIÓN

IV. La estética de *Myo Cid*.
V. Ensayo sobre la limitación.
VI. Nuevas vidas paralelas: Goethe y Lope de Vega.
VII. Meditación de las danzarinas.
VIII. Las postrimerías.
XI. El pensador de Illescas.
X. Paquiro, o de las corridas de toros.

MEDITACIONES
POR
JOSÉ ORTEGA Y GASSET

MEDITACIONES
DEL QUIJOTE

MEDITACIÓN PRELIMINAR
MEDITACIÓN PRIMERA

521062
18 · 4 · 51

PUBLICACIONES DE LA RESIDENCIA DE ESTUDIANTES
SERIE II.—VOL. I
MADRID
1914

IMMAGINE 225
Frontespizio della pubblicazione J. Ortega y Gasset, *Meditaciones del Quijote*, Publicaciones de la residencia de estudiantes, Madrid, 1914.

6_ F. Távora, *Manoscritto*, 15 marzo 1969, raccolto in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. cit., Prologo, Fascicolo Palavra.

7_ Á. Siza, *A propósito da arquitectura de Fernando Távora*, in Á. Siza, *01 Textos*, Civilização Editora, Porto, 2009.

8_ A. Esposito, *Fernando Távora nella cultura architettonica portoghese del dopoguerra*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 14-33.

9_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 35-87.

10_ F. Távora, *Scuola elementare della Quinta do Cedro, Vila Nova de Gaia*, 1958, testo dell'aprile 1963 consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, p. 319

11_ H. Russell Hitchcock, Jr., P. Johnson, *The International Style: Architecture Since 1922*, New York, 1932.

12_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, Op. Cit.

13_ A. Alves Costa, *Legenda para um desenho de Nadir Afonso*, in L. Trigueiros, Fernando Távora, Blau, 1993, pp. 17-20.

14_ P. Varela Gomes, *Do Inquerito ao Chiado – Nostalgia e Modernidade na cultura arquitectonica portuguesa*, Conferenza realizzata alla Fondazione Serralves nel 1991.



IMMAGINE 226
Fernando Távora a fianco di Le Corbusier al VIII CIAM a Hoddesdon
Il cuore della città, 1951.

nella comprensione e nella conoscenza, mentre per José Antonio Bandeirinha «*caratteristica della opera di Tavora è il suo essere simultaneamente portuense, portoghese e universale, moderno e post-moderno, grazie ad una condizione contemporanea che doveva fare i conti con una coscienza storica che non gli dava tregua.*»[15]
Nel viaggio del 1960 l'osservazione e il conseguente giudizio negativo dell'uniformità espressiva della caotica città statunitense vengono esplicitati nella volontà di fuggire da quel contesto. Il *Diario* descrive una necessità di evasione, che lo porterà a deviare il suo mandato per un breve soggiorno in Messico, da una realtà omologata che non accettava la diversità e il meticciato culturale come bagaglio di ricchezza formale, alla ricerca «*di umanità, di razza, di contrasti»: «Lì (negli Stati Uniti) bruttezza dappertutto e oggetti creati dagli altri conservati in maniera sacra nei musei, qui (in Messico) una vita ancora piena di bellezza, creatività e musei vivi, come le chiese e le piazze […] dove tutto è comprensibile.*»[16]

Viene da chiedersi cosa rappresenti oggi l'internazionalismo e se questa lezione sia ancora utile e applicabile. Távora racconta di un'architettura che non può permettersi di essere internazionale[17] e della necessità di servirsi del progetto urbano come strategia di integrazione degli edifici con i luoghi affinché si possano creare processi spontanei di appropriazione da parte di coloro che li vivono.[18] L'analisi condotta nel Capitolo 1 ci restituisce un "*modello internazionale*" se non direttamente architettonico certamente relativo alla gestione dei problemi urbani. Le *Smart City* sono classificabili come contenitori dispensatori di servizi basati su una tecnologia orientata alla soluzione dei problemi urbani specifici con approcci identici a tutte le latitudini e le longitudini. Teresa Fonseca parla della compresenza tra il termine *Smart City* e il termine *Star System* individuando una tendenza alla soluzione dei problemi che interessano le città attraverso scelte mediatizzate, che escludono i veri temi di Architettura e di Urbanistica[19] dal dibattito.[20]
Rafael Moneo ci viene in aiuto a chiarire il concetto. Egli parla di «*un'architettura di oggi che sembra interessata a forme spezzate e frammentate oppure a textures, artifici e riflessi*» in cui la frammentazione è il simbolo di «*distruzione dell'unità così deliberatamente perseguita sin dal Rinascimento*» e attira «*l'attenzione degli studenti e dei critici che cercavano di fuggire dal postmodernismo. Frank Gehry è il più rappresentativo di questi architetti*». Prosegue Moneo: «*l'attrazione verso un mondo senza forma caratterizza la fine del secolo. La comunicazione elettronica, l'informazione globale e l'immaginario virtuale sembrano aver eliminato l'interesse che uomini e donne avevano delle forme e per la loro rappresentazione. Il processo di*

15_ J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012.

16_ F. Távora, *Diario de "bordo"*, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960.

17_ Intervista a Fernando Távora di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*» (mai pubblicata), raccolta in M. Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit., Fascicolo [C] encontro | Para a Edificios, entrevista por Manuel Mendes

18_ F. Távora, *La mia opera, da un incontro con Fernando Távora nel suo studio*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Op. Cit., pp. 8-13.

19_ Il richiamo è alle Costanti descritte nell'Introduzione.

20_ Apparato I di questa Tesi, *Conversazione con Teresa Fonseca*.

globalizzazione ha portato allo svilimento di quanto finora abbiamo chiamato specifico. Oggi vivere è l'esperienza continua della scelta. La forma, invece, è legata a ciò che è permanente, ostacolando il potenziale racchiuso nel futuro, ed è perciò caduta in disgrazia».[21] Se Moneo parla di una crisi identitaria della forma alla fine del secolo scorso, oggi, passati vent'anni, è possibile assistere in tutti i campi dell'esperienza quotidiana al trionfo dell'immagine, di qualunque natura essa sia, a scopi informativi, economici e produttivi che connotano un'esperienza visiva privata del contesto, perché globalmente accessibile. È anche possibile credere come questo processo abbia ridotto le distanze e le differenze e abbia creato le condizioni per cui una forma, riconosciuta come attrattiva o affascinante, possa essere collocata in qualunque situazione locale, indipendentemente dalle condizioni specifiche. In architettura questo potrebbe significare la perdita totale dei riferimenti localizzati nello spazio e nel tempo di un determinato evento e per tale ragione la visione cosmopolita di Távora, dove si fa ricorso a tutte le conoscenze possibili ma quello su cui si lavora è lo specifico senza canoni internazionalisti, sembra essere di grande rilevanza. Ancora Moneo sostiene: «*Oggi in virtù dell'indipendenza e della libertà di espressione individuale, l'architetto può costruire in un centro storico senza prendere in considerazione il luogo*».[22] Se la Modernità «*si misura in base alla relazione che intrattiene con le condizioni entro cui si realizza*»[23] diviene allora necessario orientare il dibattito disciplinare su riferimenti attenti a queste condizioni.
Nell'opera "*La ribellione delle masse*"[24] Ortega y Gasset sostiene che alla fine dell'Ottocento sia iniziato un processo di impoverimento della "cultura storica" in favore di una "cultura di massa" che sviluppa una visione della modernità caratterizzata dalla dimenticanza della conoscenza del passato a favore del determinismo tecnologico, conseguenza di un processo di globalizzazione che ha messo in pericolo la nozione stessa di identità.[25] Viene pertanto da chiedersi se la questione può essere centrale ancora oggi e se modelli improntati su una enfasi prevalentemente tecnica possano portare ad un ulteriore marginalizzazione dell'utilizzo della storia del luogo come strumento operativo per progetti in ambito urbano. Daniele Vitale parla di una pratica disciplinare che non può più «*costruirsi su formulazioni astratte ma debba riappropriarsi di una civiltà, ritrovare un costume, riscoprire un patrimonio ancor vivo che sta tra noi e dinnanzi a noi*».[26] È di grande importanza a questo proposito il ragionamento di Pasquale Culotta riportato sulle pagine di Casabella nel marzo del 2006. L'architetto siciliano sostiene che l'operato di Fernando Távora è stato caratterizzato da una «*sostanza culturale […] che da natura alla ricerca personale e autobiografica del progetto*» e che il ruolo di questo



IMMAGINE 227
Copertina di R. Moneo, *L'altra modernità. Considerazioni sul futuro dell'architettura*, Christian Marinotti Edizioni, 2017.

21_ R. Moneo, *Paradigmi di fine secolo. Frammentazione e compattezza nell'architettura recente*, in R. Moneo, *L'altra modernità. Considerazioni sul futuro dell'architettura*, Christian Marinotti Edizioni, 2017.

22_ R. Moneo, *L'altra modernità*, in R. Moneo *L'altra modernità. Considerazioni sul futuro dell'architettura*, Op. Cit.

23_ F. Távora, *Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti*, Op. Cit.

24_ J. Ortega y Gasset, *La ribellione delle masse*, 1930, edizione consultata TEA, 1988.

25_ N. Mota, *Fernando Távora e a rebelião das massas. A procura de uma arquitectura entre memoria e esquecimento*, in M. Mendes (a cura di), *Minha Casa,* Op. Cit., Fascicolo 5: Sobre o projecto de arquitectura de Fernando Távora, pp. 378-399.

26_ D. Vitale, T*ávora. Nostalgia e civiltà*, in G. Leoni, A. Esposito, Fernando Távora. Opera completa, Op. Cit., pp. 364-368.

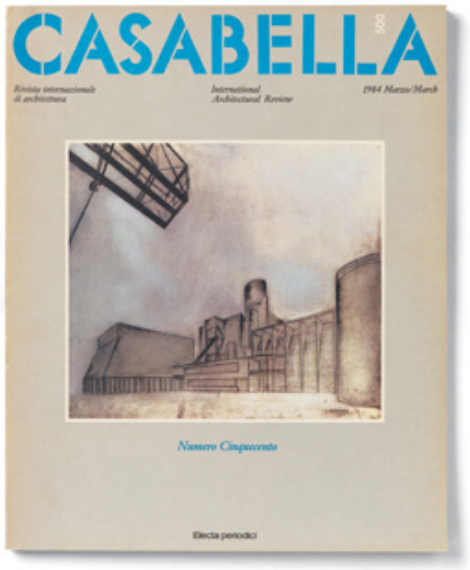


IMMAGINE 228
Copertina di Casabella n°500, 1984. All'interno a pagina 22 l'articolo di Kenneth Frampton *Anti tabula rasa: verso un Regionalismo critico.*

elemento sia di primaria importanza nell'operato di architetti sparsi sul territorio italiano che devono prodigarsi per la conservazione di memorie locali coniugando i mezzi espressivi della contemporaneità e evitando una «*progettazione stravagante, imitativa dell'attuale comunicazione globale […] strettamente legata al virtuale universo digitale*».[27]
In definitiva in un «*mondo moderno, massificato, con una grande mole d'informazioni e di tecniche*»[28] dove «*l'ombra del dovunque incombe*» alla costruzione di quello che Moneo definisce il «*Regno dell'effimero*»[29] l'insegnamento di Fernando Távora basato sulla «*necessità di coltivare una grande unità che ci consente di essere diversi*»[30] risulta essere di primaria rilevanza per la pratica del progetto urbano.

Questo approccio alla progettazione architettonica fu definito negli anni Ottanta con il nome di "Regionalismo critico" dallo storico Kenneth Frampton come «*una cultura del costruire che, mentre accetta un ruolo potenzialmente liberativo della modernizzazione, nondimeno resiste all'essere totalmente assorbita dagli imperativi globali della produzione e del consumo*».[31]
In un famoso articolo di *Casabella* Frampton si schierò contro operati "populisti" che universalizzano la pratica architettonica individuando, in questa corrente teorica e progettuale, la possibilità di coniugare specificità locali e sensibilità linguistiche introdotte dal Movimento Moderno.[32] Nonostante la "*Scuola di Porto*"[33] (*definizione mai del tutto accettata dai protagonisti*[34]) sia stata un'autentica ispirazione di questo approccio, Fernando Távora rimase sempre all'esterno delle cronache per la sua «"*intraducibilità*" *nel sistema di comunicazione*».[35]
Nei saggi degli anni Cinquanta, nei viaggi di interpretazione del Movimento Moderno e grazie allo studio dell'architettura anonima ritrova invece un impegno, un mandato intellettuale dell'essere portoghese, definito successivamente come "*Terza Via*": «*un'evoluzione moderna*

27_ P. Culotta, *Le radici dell'architettura*, «*Casabella*» n°742, marzo 2006, p.102-103.

28_ F. Távora, *Discursos sobre arquitectura #1*, registrazione audiovisuale di una lezione organizzata alla Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 17 Gennaio 2001, https://www.youtube.com/watch?v=FxRw8TunGYw&t=3594s

29_ R. Moneo, *Su luogo, tempo e specificità in architettura*, in R. Moneo, *L'altra modernità. Considerazioni sul futuro dell'architettura*, Op. Cit.

30_ F. Távora, *Discursos sobre arquitectura* #1, Op. Cit

31_ Kenneth Frampton, *Towards a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance*, in H. Foster, *The Anti-Aesthetic. Essays on Postmodern Culture*, Bay Press, Seattle, 1983.

32_ K. Frampton, *Anti tabula rasa: verso un Regionalismo critico*, in «*Casabella*» n. 500, marzo 1984, p.22.

33_ G. Zerillo, *La (Anti)Scuola di Oporto*, Tesi di Dottorato di ricerca in composizione architettonica, Università degli Studi di Napoli Federico II, relatore: Prof. Alberto Cuomo, XXIII ciclo.

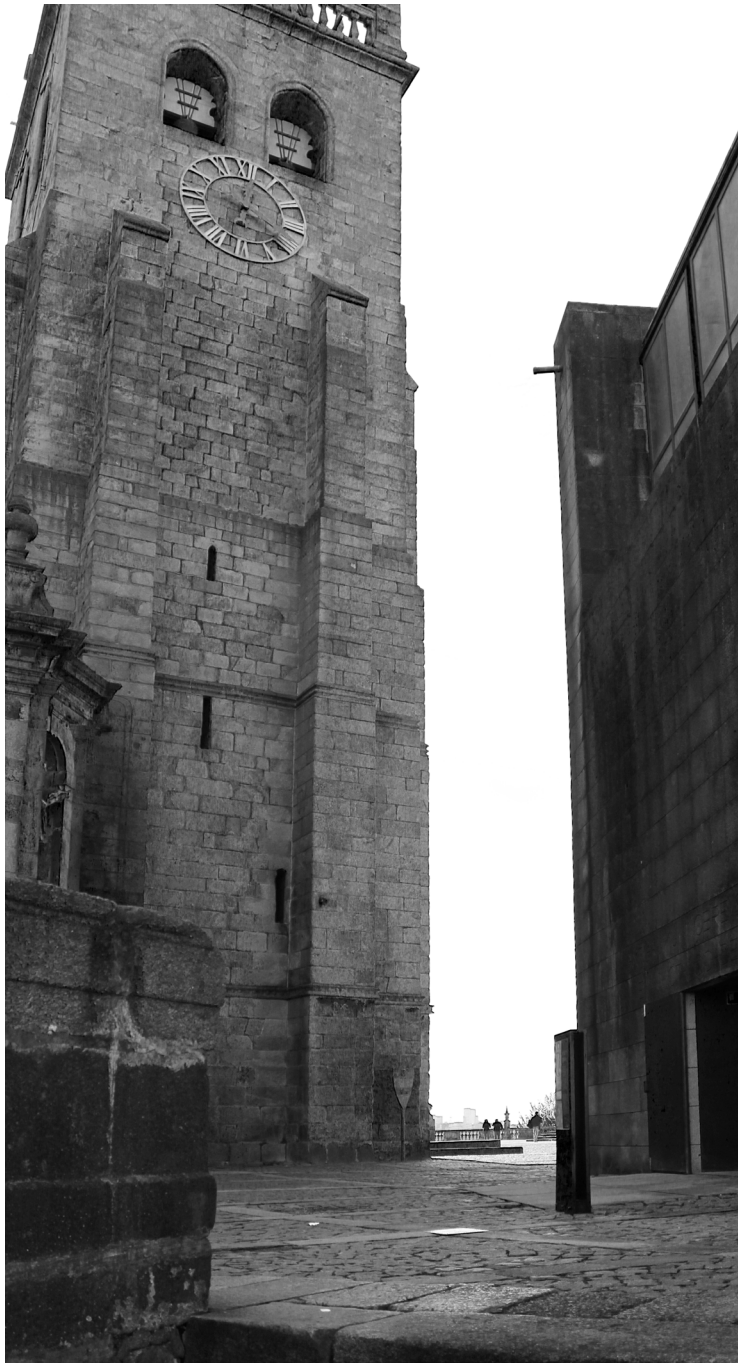
34_ «*C'è stata una sorta di euforia sulla "Scuola di Porto", usata anche politicamente, che io mi sento obbligato a combattere perché finta, frutto di pura ipocrisia. Si può parlare di influenze personali, di apprendimento l'uno dall'altro, ma non di scuola, ci sono ricerche diverse in un'architettura che oggi è plurale, con molte affinità, ma se si guarda la città, dire "Scuola di Porto" significa dare una pessima definizione*», Á. Siza in A. Esposito, G. Leoni, *Eduardo Souto de Moura*, Electa, Milano 2003.

35_ G. Leoni, *Cosmopolitanism versus Internationalism: Távora, Siza and Souto Moura*, in F. Bethencourt, Cosmopolitanism in the Portuguese-Speaking World, Brill, 2017, pp. 161–219.

dell'architettura fondata sull'identità di una tradizione».[36] Egli infatti non discute mai l'operato necessario di linguaggi centrati nella contemporaneità, ma affianca a questi una profonda conoscenza storica utile per la salvaguardia identitaria dei contesti dove interviene. Profondo conoscitore della storia, Fernando Távora attribuisce a questa disciplina un ruolo fondamentale nella conservazione delle qualità spaziali della città e delle specificità come riferimento per la preservazione dell'identità. Grande lettore di Fernando Pessoa, si ispira al suo pensiero universale che non rinnega ma favorisce la costruzione identitaria[37] in un atteggiamento dove «*Storia e progetto, passato e futuro, qualità ambientale in termini di forma, funzionalità e bellezza*» si fondono «*in un atto unico, traducendo la conoscenza totale che abbiamo di noi stessi, degli esseri che siamo o che vogliamo essere, della volontà che ci anima in quanto individui e cittadini*».[38]

Per mettere in atto questa serie di valori, nella progettazione Fernando Távora ricorre all'applicazione di due principi guida: la Continuità e la Specificità.

La Continuità morfologica è un aspetto caratterizzante la sua architettura. Nuno Portas nel 1969 parlava dell'inesorabile urgenza di trasportare la consequenzialità dello spazio architettonico alla scala del quartiere fino alla scala della città affinché «*la composizione urbana abbia un poderoso accento sintattico che la unisca funzionalmente e formalmente con la sua area di referenza immediata e allo stesso tempo scopra una relazione leggibile e significativa con la struttura vasta*».[39] Come è stato possibile osservare nelle due esperienze progettuali esaminate a Porto, l'architetto Távora fonda il progetto sulla possibilità di dotare lo spazio pubblico della sua naturale armonia, caratteristica della città europea, ricostruendo un sistema di relazioni che accompagna le approssimazioni, gli spostamenti, le visuali, le assialità e l'utilizzo umano dei luoghi. La Continuità temporale è poi dettata dall'affermazione di un linguaggio che favorisca una visione d'insieme, senza quei protagonismi che andrebbero ad intaccare l'identità stessa dello spazio consolidato. È utile notare come l'utilizzo della Continuità storica non sia giustificazione o presupposto di immobilismo, come osservabile nel progetto della *Casa dos 24*, ma diventi soprattutto occasione di reinterpretazione di esigenze contemporanee a dimostrazione che l'intervento in contesti di salvaguardia è consentito se ripristina condizioni di vivibilità e se si inserisce in una narrativa della città vista come un organismo costruito nel tempo dell'uomo, concetto questo difeso da Rogers che intravedeva nella tradizione «*la compresenza delle esperienze: sia la convalida delle emergenze permanenti, sia l'energia delle mutazioni.*»[40]



36_ F. Távora, *La mia opera, da un incontro con Fernando Távora nel suo studio*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Op. Cit., pp. 8-13.

37_ Intervista a Fernando Távora di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*», Op. Cit.

38_ F. Távora, *testo letto nelle conferenza Ambiente Urbano – Linhas de Inovação*, Porto 12 aprile 1992, raccolto in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa*, Op. Cit. Prologo, Fascicolo Palavra.

39_ N. Portas, *A cidade como arquitectura*, edizione consultata Livros Horizonte 2021, edizione originale 1969.

40_ E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata Skira editore, 1997, p.21.

Vi è poi un ultimo tipo di Continuità tra la dimensione estetica e la dimensione quotidiana sostenuta dalla convinzione che il meglio della produzione artistica e architettonica debba insediarsi nel contesto pubblico, perché la finalità sociale è il vero scopo della buona architettura, dal momento che in essa vi è il potere di rendere possibile le relazioni tra le persone.

Attraverso l'utilizzo del progetto come strumento di ricerca e come punto di partenza per ogni nuova situazione Fernando Távora esprime il secondo principio guida, ovvero la Specificità. Questa è descrivibile come un'attenzione particolare al sistema di relazioni che l'opera architettonica o urbanistica intrattiene con il contesto, con il sito, con la geografia, con le condizioni climatiche, antropologiche, tecniche e sociali trasformando queste componenti in soluzioni formali e spaziali. Tale modo di pensare l'intervento progettuale è un tratto caratterizzante di tutta la produzione architettonica riferibile alla già citata "*Scuola di Porto"* dove «*obiettivi e metodi di approssimazione simili definiscono l'identità (non lineale) di un approccio*»[41] comune orientato alla messa in valore dalle condizioni locali. Questa è una delle ragioni che ha portato all'analisi congiunta dei progetti di Álvaro Siza e Fernando Távora nella vicenda di *Avenida da Ponte* a dimostrazione che sebbene esistano atteggiamenti e linguaggi molto differenti, entrambi gli architetti condividono lo stesso criterio metodologico per la risoluzione dei problemi urbani.

In una delle ultime interviste concesse (2002) Fernando Távora rifletteva su questo aspetto dell'architettura interrogandosi se la tendenza alla globalizzazione dell'immagine sarà in grado di affermarsi in maniera definitiva anche nella produzione architettonica oppure prevarranno atteggiamenti rivolti alla preservazione delle Specificità. La risposta che diede allora e che ci sembra vent'anni dopo ancora significativa è che le differenze devono venire dalle città.[42]
Conservare questo approccio nella progettazione dei luoghi urbani risulta essere di grande importanza per sostenere la preservazione delle qualità spaziali della città europea, esigenza che Távora segnalava già nel viaggio del 1960.
Sulla critica alle architetture atopiche Giuseppe Leone scriveva di «*forme costruite della globalizzazione*» che propongono «*iconografie identiche per aree geografiche differenti*».[43]
È pensabile che esista un pericolo di standardizzazione del linguaggio che non sia in grado di dare risposta ai problemi e ai fattori di aggressione dello spazio pubblico elencati nel Capitolo 1 e che per tale motivo sia necessario utilizzare una metodologia del progetto urbano in grado conservare equilibri tra edifici e luoghi senza perdere di vista le relazioni tre di loro.

41_ W. Wang, *Távora, Siza, Souto-Moura. Una identidad no lineal*, «*Arquitectura*» n°261, Luglio/Agosto 1986, Madrid.

42_ AA.VV., *Fernando Távora*, Departamento Autonomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Macron, 2002.

43_ G. Leone, *Globalizzazione non vuol dire del tutto delocalizzazione* in AA.VV. *La continuità nell'insegnamento della progettazione architettonica*, Seminari di studio del dottorato e compendio dell'attività svolta dai dottorandi dei cicli X, XI e XII, in E. Palazzotto (a cura di), L'EPOS, Palermo, 2000, p. 15.

IMMAGINE 229 (pagina a fianco)
rapporto di reciprocità tra la *Casa dos 24* e la Cattedrale di Porto.
Fotografia scattata nel settembre 2012.

4.2. Il linguaggio: sintesi "armonica" delle necessità e delle qualità permanenti

Nel saggio "*Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti*" Fernando Távora asserisce che la Modernità di un evento si manifesta in relazione alle condizioni del contesto dentro il quale questo evento si realizza.[44] Questo enunciato manifesta una presa di posizione netta all'interno del dibattito CIAM degli anni Cinquanta[45] definendo l'urgenza di inquadrare ciò che è Moderno dentro i parametri della qualità e non di una originalità[46] rappresentata dal gesto estroso privo di caratterizzazione specifica. Fa seguito un altro scritto del 1953 che riafferma che Architettura e Urbanistica non moderne sono quelle che «*non realizzano esattamente la sintesi delle nostre necessità e delle nostre possibilità*»[47] dimostrando tutta l'inconsistenza di posizioni antitetiche che vedevano la Modernità come una frattura con il passato.[48] Culotta nel 2006 parlava di un'architettura contemporanea che avrebbe avuto il mandato di «*cogliere con originalità la soglia della modernità*»[49] proseguendo quella tradizione teorica, non solo italiana e portoghese, capace di fondare il linguaggio formale sull'equilibrio tra creatività individuale e necessità contingenti rintracciabile nel "principio di coerenza"[50] descritto da Rogers o nell'integrità dell'opera costruita di Fernando Távora.[51]
In alcune interviste rilasciate tra gli anni '80 e '90 Távora eseguì una disamina sugli esiti della dialettica tra la sua posizione, condivisa da molti della sua generazione, e le tendenze Post-Moderne, sostenendo che le realizzazioni non furono all'altezza di un dibattito che attraverso la contaminazione degli atteggiamenti di partenza[52] aveva sollevato teorie e temi di grande

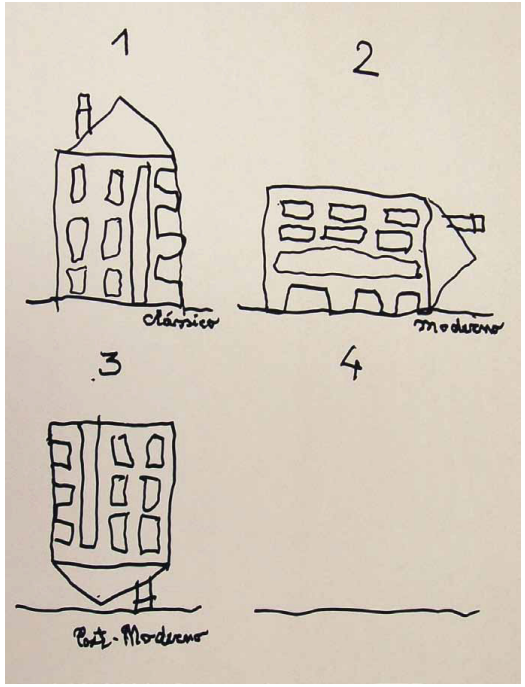


IMMAGINE 230
Serigrafia di Eduardo Souto de Moura dal titolo *Clássico, Moderno, Post-Moderno*.

IMMAGINE 231 (pagina a fianco)
Dialettica tra il Nartece barocco della Cattedrale, la *Casa dos 24*, la Torre dos Clerigos e la città di Porto.
Fotografia scattata nel settembre 2012.

44_ F. Távora, *Architettura e Urbanistica: la lezione delle costanti*, Op. Cit

45_ R. Aristides, *Fernando Távora and the production of modernity*, Paper presented at the International PhD Conference "Within the Limits of Scarcity: Rethinking Space, City and Practices", 27th of February, 2013, University of Westminster, London.

46_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, Op. Cit.

47_ F. Távora, *Per un'urbanistica portoghese*, Testo pubblicato in «Commercio di Porto» il 24 marzo 1953, il 25 maggio 1953 e il 13 dicembre 1955.

48_ D. Vitale, *Távora. Nostalgia e civiltà,* in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Op. Cit., 2005, pp. 364-368.

49_ P. Culotta, *Le radici dell'architettura*, «*Casabella*» n°742, marzo 2006, p.102-103.

50_ «*Permane il principio della coerenza con il momento storico di cui siamo partecipi, ed è, per ciò stesso nell'essere coerenti che noi cerchiamo di stabilire la nostra originalità*» in E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Op. Cit. p. 93.

51_ F. Távora, *La mia opera*, Op. Cit.

52_ A. Esposito, *Fernando Távora nella cultura architettonica portoghese del dopoguerra*, Op. Cit.



interesse.[53] L'architetto contestava, come spiegato anche da José Antonio Bandeirinha nella conversazione all'Apparato II di questa Tesi, un proposito eccessivamente formalista riscontrabile soprattutto nella pratica costruttiva diffusa che rappresentò il "paradosso della standardizzazione" di linguaggi poco rivolti alla conservazione delle qualità locali.[54] Rogers negli anni Cinquanta sanciva una determinata opposizione «*in sede teorica e pratica ad ogni formalismo […] allo strutturalismo esibizionista*»;[55] Moneo nel 1978 raccontava della frammentazione urbana come risultato di un'architettura «*che farà del collage il suo meccanismo di composizione preferito*» evocando la necessità di una riflessione disciplinare concreta[56] mentre Francisco Barata segnalava il pericolo di una «*rifondazione barocca*» introdotta dall'«*ondata Post-Moderna*».[57] L'integrità della teoria e dell'architettura di Fernando Távora rappresenta oggi sicuramente un antidoto a soluzioni formaliste che, come è possibile intuire, potrebbero accompagnare in futuro visioni eccessivamente tecnocratiche che ispirano un progetto di città immateriale non basato sulla conoscenza storica ma su un insieme di «*formule e forme omologanti anche sul piano stilistico*».[58]
Operare servendosi di una grande «*coscienza della congiuntura storica*»[59] è un vero e proprio mandato deontologico dell'architetto Távora. Attraverso una condotta non conservatoristica, la reinterpretazione delle vicende storiche di un fatto urbano diventano un atto creativo che permette comunque una grande libertà espressiva rifiutando gli stereotipi di qualunque natura.[60]

53_ Intervista di Bernardo Pinto de Almeida a Fernando Távora pubblicata in «*Boletim da Universidade do Porto*» n° 19-20, ottobre – dicembre 1993, raccolta in M.Mendes (a cura di), F*ernando Távora : minha casa*, Op. Cit., Prologo, Fascicolo Palavra.

54_ «*Per me è una tremenda delusione perché quando leggo la teoria del post-moderno sono d'accordo, però quando vedo la pratica non mi interessa assolutamente niente. Realmente vedo alcuni paradossi. Quando pensavo che l'architettura moderna sarebbe evoluta verso una consolidazione delle situazioni locali, quando speravo pertanto una grande varietà di soluzioni, quello che incontro è una "Coca-cola" pericolosissima che si generalizza nel mondo. Quando vedo che la gente smette di bere il vino della propria terra per bere una specie di "Coca-cola" rimango impressionato. Mi sembra che sia esattamente la negazione di quello che non consideravo che doveva essere la linea da seguire, perché, in un certo senso, quello che sta succedendo è che stiamo tornando verso un'altra Carta di Atene.*» in J. Frechilla, *Fernando Távora. Conversaciones en Oporto*, «*Arquitectura*» n°261, Julio-Agosto 1986, Madrid.

55_ E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Op. Cit. p. 54

56_ R. Moneo, *After Modern Architecture, entrati nell'ultimo quarto di secolo*, «*Arquitecturas BIS*», n° 22, maggio 1978.

57_ F. Barata, *L'architettura colta di Fernando Távora*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Op. Cit., pp. 332-335.

58_ Á. Siza, *una conversazione con Francesco Dal Co, Porto, 6 febbraio 2019, 'A Arquitectura moderna não é um estilo, mas uma atitude'*, in «*Casabella*» n°896, Aprile 2019, pp. 6-21.

59_ J. Ortega y Gasset, *La ribellione delle masse*, 1930, edizione consultata TEA, 1988.

60_ «*Contrariamente a quanto si possa pensare, la conoscenza profonda della realtà ci permette di impiegare una grande creatività all'interno delle preoccupazioni date dalle relazioni e contemporaneamente l'abbandono di soluzioni molto stereotipate*» discorso estratto dalla lezione videoregistrata F. Távora, Discursos sobre arquitectura #1, registrazione audiovisuale di una lezione organizzata alla Faculdade de Arquitectura da

Altro aspetto caratterizzante questo approccio è la riconoscibilità della nuova architettura: inserirsi nella continuità attualizzandola non significa, per Távora, compiere un atto di mimetizzazione ma bensì un'espressione della mimesi, nella sua concezione aristotelica, ovvero la messa in valore della "essenza delle cose".
Per questa ragione la «*visione storica dei problemi*»[61] apre un ventaglio di soluzioni formali da sempre difeso nella *Scuola di Porto* guidata da Távora «*come uno strumento del processo e non come una risorsa per la caratterizzazione stilistica del prodotto finale. La storia emergeva come un fattore di sintonia nell'approccio a una questione di architettura, di città, di territorio o anche di un determinato oggetto*»[62] in un percorso del che parte dalla memoria, utilizza lo strumento del disegno e si serve di tutti i mezzi espressivi possibili dell'architettura per la sua realizzazione.
La compresenza armonica tra creatività individuale e utilizzo consapevole del passato emerge in forma evidente nei progetti di recupero a dimostrazione che questo tipo di intervento non vive di una sua indipendenza dettata dalla pratica specialistica ma è uno dei tanti compiti della disciplina estesa. Secondo Nuno Teutonio Pereira, Fernando Távora «*interviene nel passato, sugli edifici storici, senza costruire architetture passatiste ma creando architettura contemporanea, raggiungendo relazioni di autenticità tra i due linguaggi*».[63] È lo stesso architetto a sottolineare come per lui nuova costruzione e recupero dell'esistente siano «*gesti normali dell'architettura*» perché ogni volta che esiste un luogo, un manufatto o un contesto, l'architetto interviene per modificarlo e riqualificarlo cercando di mettere in valore tutte le qualità nascoste, non ancora presenti o non più visibili.[64] Rogers sosteneva che «*distruggere ciecamente o conservare passivamente sono […] i risultati di una medesima aridità mentale: sono colpe morali*»[65] e pertanto l'approccio tavoriano volto a «*garantire un dialogo che affermi le somiglianze e la continuità piuttosto che coltivare la differenza e la rottura*»[66] sembra la strada maestra da percorrere.
Per Távora la catalogazione formale significa stile ovvero «*qualcosa di passeggero, di temporaneo, qualcosa di moda, qualcosa, infine, molto differente dalla qualità*».[67] Nel suo percorso di formazione l'architetto è sempre andato alla ricerca di virtù non inventariabili all'interno di categorie o definizioni perché universali e permanenti. L'*Inchiesta sull'architettura anonima* è la dimostrazione esemplare della manifestazione del sapere corale e delle tre *Costanti dell'Architettura e dell'Urbanistica*. Quella che Távora osserva nella campagna

Universidade do Porto, 17 Gennaio 2001, https://www.youtube.com/watch?v=FxRw8TunGYw&t=3594s

61_ F. Távora, *Senza titolo*, Foz do Douro, 2 Ottobre 1994.

62_ F. Barata, *L'architettura colta di Fernando Távora*, Op. Cit.

63_ N. Teutonio Pereira in A. Silva, *Fernando Távora*, Documentario, RTP Arquivos, 2001, https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fernando-tavora-2/

64_ F. Távora, *La mia opera*, Op. Cit.

65_ E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Op. Cit. p. 257

66_ F. Távora, *Trabalhos de conservação e adaptação*, in "*Boletim*" da DGEMN, Pousada de Santa Marinha da Costa, Guimarães, n.130, Lisbona 1985, p.77.

67_ F. Távora, *Per un'urbanistica portoghese*; Op. Cit.

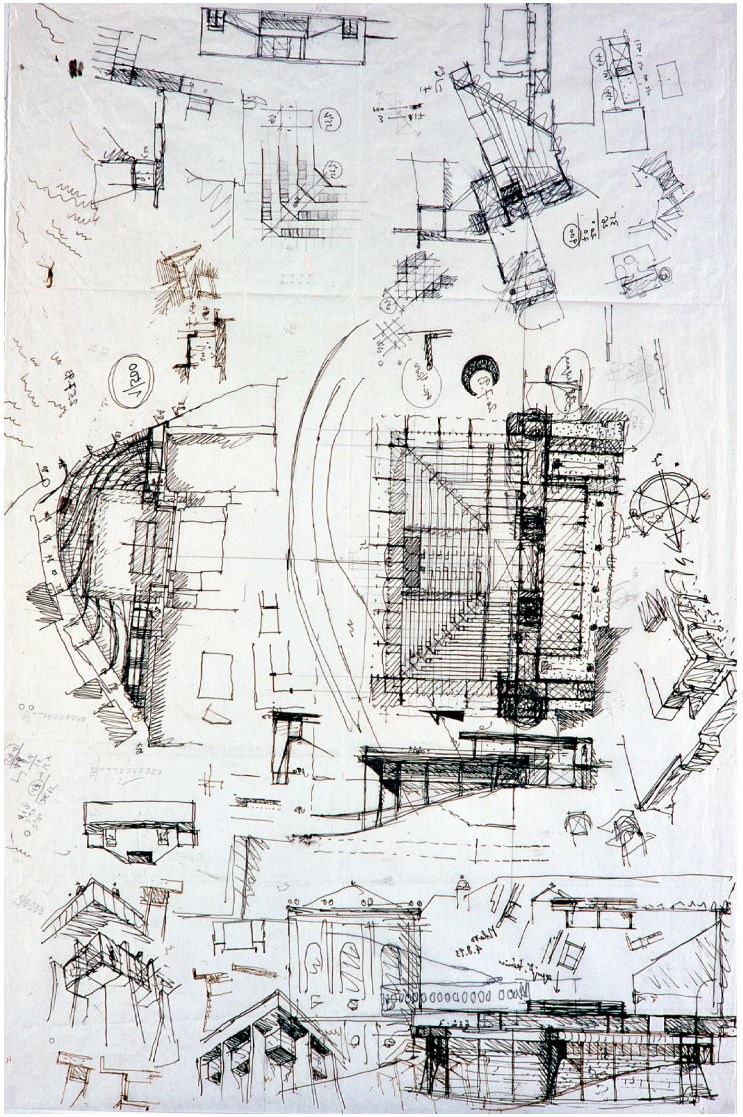


IMMAGINE 232
Schizzi preparatori al progetto dell'auditorio per l'Università di Coimbra, 1993, © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

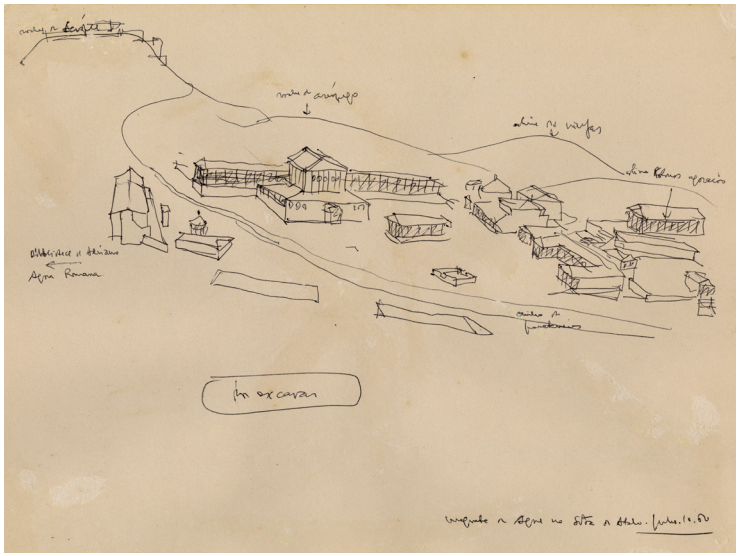
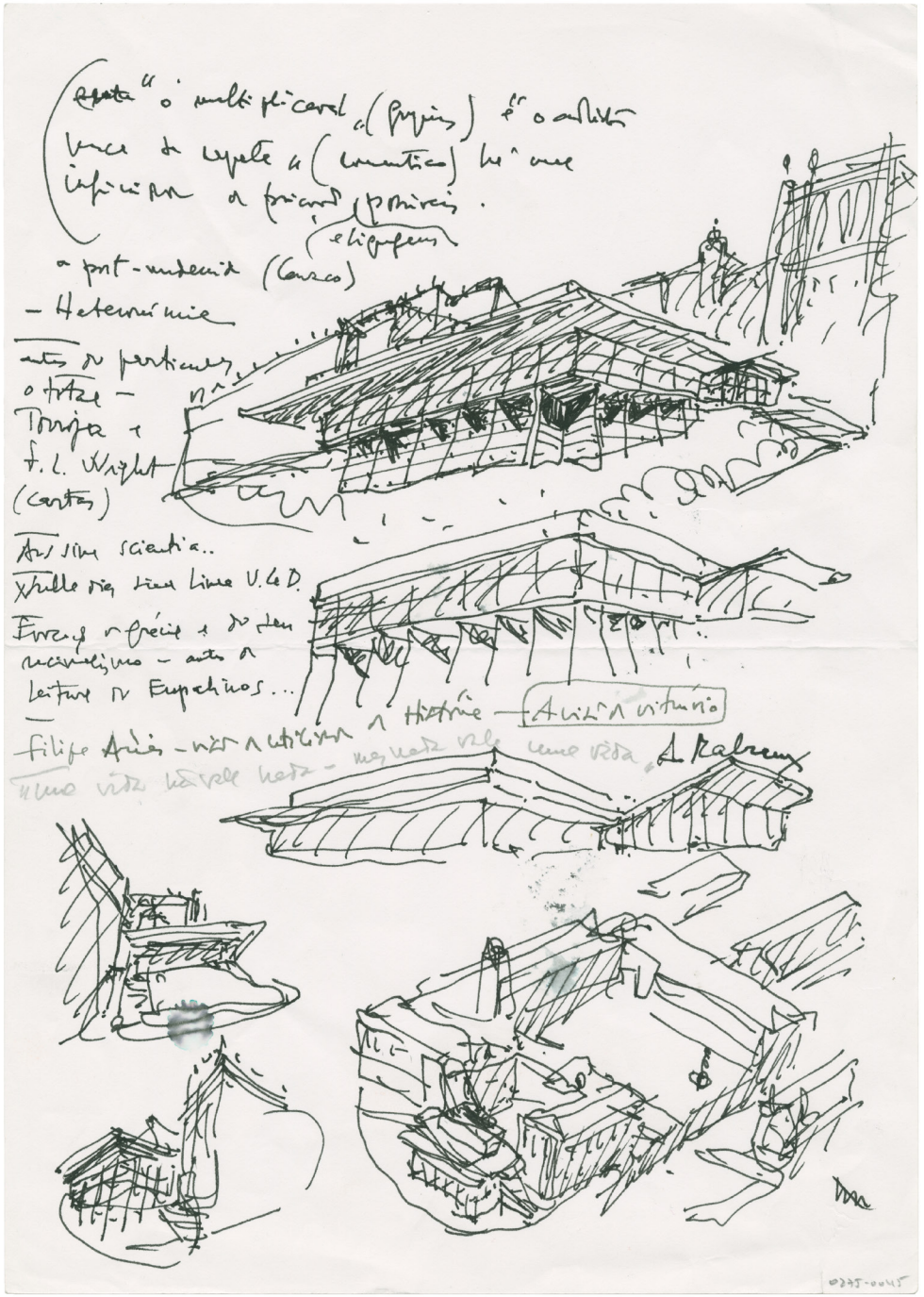


IMMAGINE 233
I rapporti spaziali della Agorà.
Plastico dell'Agorà nello Stoà di Attalo, Atene, 10 Giugno 1960. Dal quaderno B del *Diario di Bordo.*
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 234 (a fianco)
Schizzo del progetto per l'Auditorium dell'Università di Coimbra di Fernando Tavora, 1993,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 235 (nella pagina successiva)
Planimetria urbana d'insieme e relazione illustrativa del progetto per l'Auditorium dell'Università di Coimbra di Fernando Tavora, 1993.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1- Conhecidos o programa do Anfiteatro da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, a sua localização e condicionamentos de ordem arqueológica a cumprir, fizemos um cuidadoso reconhecimento dos espaços livres e construídos existentes quanto aos seus aspectos de ordem funcional, plástica, patrimonial e paisagística e elaborámos um princípio de solução que, desenvolvida depois ao nível de projecto base / estudo prévio, aqui apresentamos para concurso.

2 - A peça central é, naturalmente, pela sua dimensão e motivo da iniciativa, o próprio anfiteatro, dimensionado para 458 lugares sentados e admitindo um reforço envolvente de lugares para assistência em pé. A sala, de forma rectangular igual à soma de dois quadrados, é estruturada segundo um módulo de 0,55m x 0,55m - depois generalizado a todo o edifício - o qual dá satisfação à dimensão frontal das cadeiras (0,55m) e à dimensão tranversal dos degraus (1,10m).
Envolve a sala por três lados uma galeria superior que, através de coxias, dá acesso aos lugares e ao estrado; uma cabine de projecção e tradução simultânea completa o equipamento.

3 - A galeria referida parte de dois vestíbulos simétricos que a articulam com duas entradas a partir do exterior, com dois acessos aos edifícios existentes e, igualmente, com dois acessos ao átrio central; dos acessos aos edifícios existentes, um deles relaciona o novo edifício com o acesso principal à Faculdade de Direito, Capela e Pátio da Universidade, através de uma escada a construir, e o segundo cria a possibilidade de acesso à Biblioteca Joanina ou ao pátio da estação arqueológica, como sugerido no Relatório do Prof. Jorge de Alarcão.
Do átrio parte uma escada dupla que conduz ao piso superior onde se situa a sala de leitura que abre sobre um terraço.
Como instalações sanitárias prevê-se que sejam utilizadas as existentes na Faculdade de Direito, com adaptação das de homens afectadas pela criação da escada que ligará ao edifício do anfiteatro e reforçadas com novas instalações de homens / senhoras em piso intermédio a criar, sob as existentes.
De referir, ainda, pela sua importância funcional e plástica, a instalação de unidades de climatização no topo do edifício, contidas por lâminas horizontais em cobre.

4 - A construção do edifício prevê-se, fundamentalmente, por meio de uma estrutura em betão armado, admitindo-se, entretanto, uma estrutura de ferro para o átrio e sala de leitura.
Prevêm-se caixilharias exteriores em ferro assim como reboco e aplicação de placagem de calcário em superfícies de paredes e pilares e revestimentos de cobertura em cobre ou tijolo, quando acessíveis.
Os acabamentos interiores, bem como de um modo geral todos os acabamentos do edifício, de acessos e muros exteriores seriam cuidadosamente definidos no sentido de garantir facilidade de conservação e integração no espírito dos edifícios e espaços existentes.

5 - Em termos de intenções da solução proposta queremos ter satisfeito alguns dos nossos desejos iniciais:
- delicadeza do contacto do novo edifício com o existente, através de corredores envidraçados que perturam com delicadeza o muro medieval, passando sob as arcadas, em apenas dois pontos;
- enquadramento da arcaria de Marcos Pires e muro gótico em pátio complementar da sala - átrio, totalmente envidraçada por três lados e com pé direito de 6,60 para completa leitura daqueles;
- clareza da distribuição de acessos através dos dois vestíbulos simétricos e sua projecção nos percursos exteriores e interiores que deles partem e a eles chegam;
- variação das volumetrias da sala - átrio e da do anfiteatro, reforçada pelas ligações com pé direito de 2,20m;
- galeria do anfiteatro abrindo-se paralela e contrastadamente sobre o palco sobre o vale do Mondego;
- leitura do mesmo vale através do acesso ao terraço, prolongamento da sala de leitura;
- amarração do edifício à pendente da acrópole sobre a qual se situa e utilizando uma expressão em tudo paralela à do edifício manuelino com as suas galerias lançadas sobre contrafortes;
- revalorização da área de implantação pela eliminação dos muros de suporte, aterros e vegetação existentes, procura do terreno natural e construção de um muro que fecha o pátio que vem da escada de Minerva, em torno do cunhal da Biblioteca;
- travação, pelo novo edifício, do conjunto manuelino-joanino, com valorização da arcaria manuelina, satisfazendo quer uma leitura próxima quer, por exemplo, a leitura de Santa Clara a Nova, a cota semelhante; importância, nesta leitura, do elemento superior da instalação do condicionamento de ar.

6 - Em termos de fundações e estruturas os elementos estruturais foram pré-dimensionados em face das imposições arquitectónicas e das imposições regulamentares respectivas, como acções, acções variáveis e correspondentes combinações.
Da solução pré-dimensionada constam os elementos relativos a fundações directas por sapatas, estrutura principal constituída por pórticos de betão armado no sentido na menor dimensão do edifício, apoiando-se sobre eles uma lage maciça, paredes de betão armado em locais onde o projecto geral o exigir.

7 - O sistema de iluminação normal será adequado aos diversos espaços, prevendo-se regulação de fluxo na sala do anfiteatro. Os sistemas de iluminação de emergência serão equipados com blocos autónomos equipados com baterias níquel / cádmio.
As tomadas serão instaladas em sistema de fases desdobradas e permitirão a distribuição de energia eléctrica nos diversos espaços.
Prevê-se a instalação de um sistema telefónico específico do auditório, com interligação ao sistema existente da Faculdade.
Os sistemas de segurança previstos permitirão a detecção e alarme de incêndio e bem assim a detecção e alarme de intrusão. Será também instalado um sistema de protecção de descargas atmosféricas.
O sistema de protecção de pessoas será do tipo TT, prevendo-se a instalação de uma terra única, na envolvente do edifício, com ligação à estrutura metálica.
O sistema sonoro compreenderá um sistema de som de cinema e um sistema de som de conferências. Prevê-se também a instalação de um sistema de tradução simultânea por infra-vermelhos.
Quanto aos sistemas de projecção prevê-se a instalação de um projector de vídeo, com comando hidráulico e uma máquina de pojecção de cinema. O écran será eléctrico, perolado, com marginadores comandados eléctricamente.

8 - Atendendo a que os espaços a climatizar poderão não funcionar em simultâneo, optar-se-á por considerar três sistemas de climatização autónomos.
Serão do tipo centralizado, tudo ar, constituídos por unidades de climatização do tipo roof-top, bombas de calor, localizados na cobertura, no espaço para isso previsto.
A distribuição do ar na área a climatizar será realizado por um sistema de condutas correndo nos tectos falsos, e respectivos difusores de insuflação ao nível do tecto.
As tomadas de ar recirculado ficarão localizadas nos degraus do anfiteatro e em pontos a determinar nas restantes salas.
A renovação do ar interior afectuar-se-á por admissão de ar primário directamente para as unidades de climatização e a extracção do ar viciado será realizada por intermédio dum ventilador de extracção ligado às respectivas condutas.
O dimensionamento da instalação será feito com base nos seguintes elementos:

a) Condições de conforto interior:
verão 24º C - 50 - 55% HR
inverno 20º C

b) Condições exteriores do projecto:
verão 32º C - 38% HR
inverno 0º C - 80% HR

c) Diversos:
caudal de ar novo 30m³ / hr pessoa

9 - O fornecimento de água aos diversos pontos a abastecer será feito a partir da rede existente, uma vez verificada a sua capacidade para o efeito.
Os esgotos residuais encontram-se facilitados uma vez que as instalações sanitárias novas se situam na vertical de outras existentes e cujo sistema se julga capaz de suportar tal sobrecarga. As águas pluviais de esgoto de terraços ou de drenagem de espaços exteriores são conduzidas para a rua que limita o edifício, a uma cota mais baixa e, portanto, apta a recebê-las.

10 - O tratamento vegetal do espaço livre envolvente, incluindo o pátio da arcaria manuelina e, possivelmente em fase posterior, a área arqueológica, será objecto de cuidadoso estudo uma vez reconhecida a sua capital importância na valorização e identificação do conjunto.
De momento sugerem-se algumas plantações de árvores em maciços pontuais, deixando-se as restantes áreas para o revestimento arbustivo e sub-arbustivo, mantendo a visibilidade sobre os edifícios e destes sobre o Mondego.
Da vegetação recomendável indicam-se espécies mediterrânicas (resistência a situações de secura em solos pouco profundos), com predominância de elementos de folha persistente para os grandes maciços, como estrutura principal, e reservando-se aos arbustos os ciclos das caducifólias, para garantia da dinâmica sensorial do espaço.

11 - Um edifício moderno? Sem dúvida, assim o cremos. E não apenas contemporâneo. "Moderno" porque contem em si todas as vivências de uma Arquitectura e de um Lugar. Coimbra e a sua Universidade.

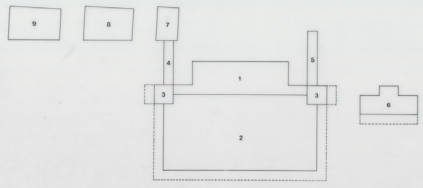
12 - Junta-se, acompanhado de desenho esquemático, um quadro de áreas e custo do edifício estabelecidos de acordo do com as condições do Concurso. O aumento de custo que se verifica nos arranjos exteriores deve-se ao facto de a área de espaço livre a tratar ter sido fixada em 700 m2 e na realidade ser maior, da ordem dos 1400 m2.

Área de Construção Nova							
Referência	1	2	3	4	5	6	Total
Área m2	189.64	606.12	19,36x2	16,7	23,32	69,32	946.02 m2
Preço/m2	95c	95c	95c	95c	95c	95c	
Custo	18.315,8c	57.581,4c	3.678,4c	1.776,5c	2.215,4c	6.604,4c	89.871,9c

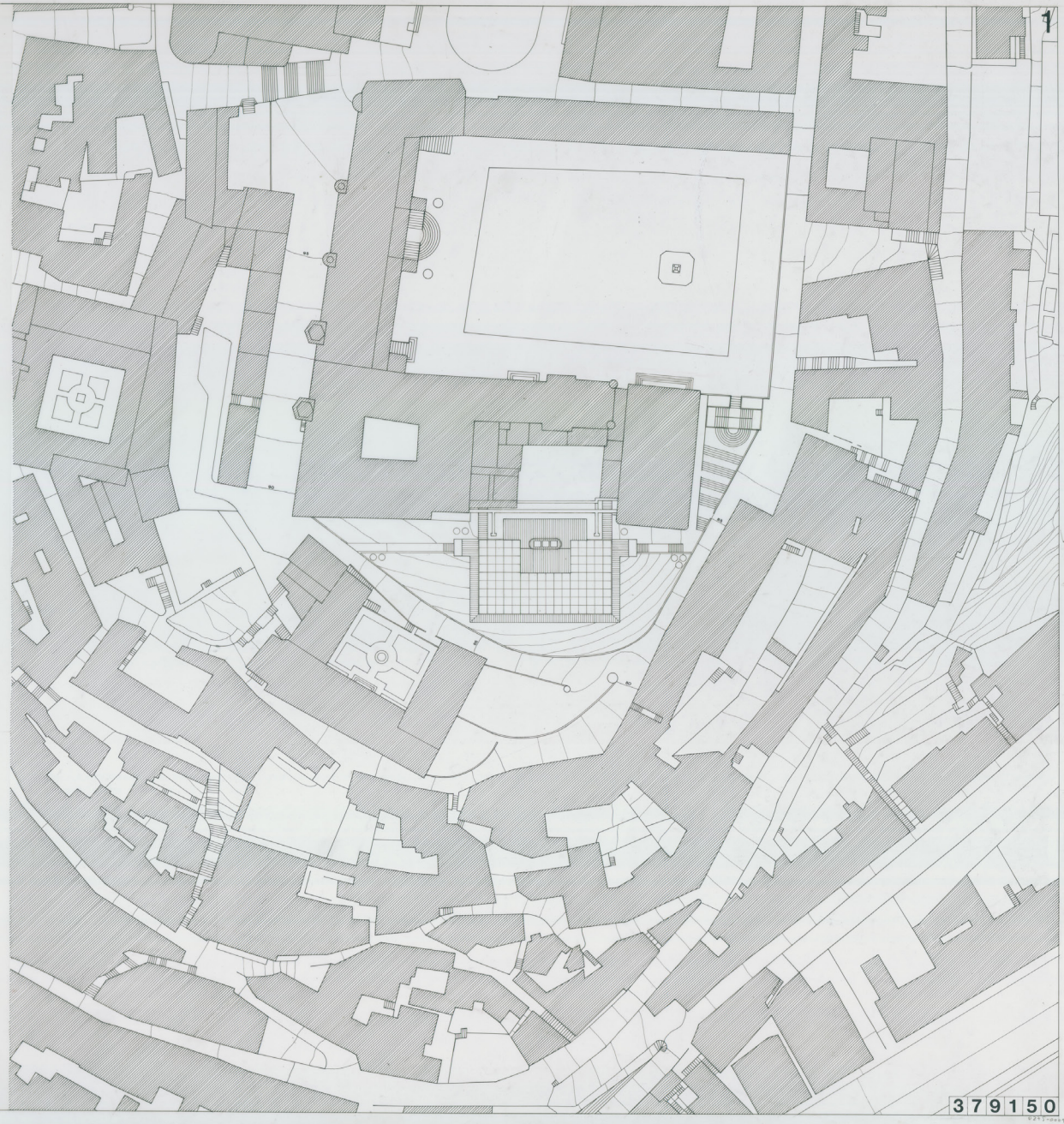
Área de Construção a Remodelar				
Referência	7	8	9	Total
Área m2	57,8	75,8	75,8	189.4 m2
Preço/m2	60c	60c	60c	
Custo	2.268c	4.549C	4.549C	11.364c

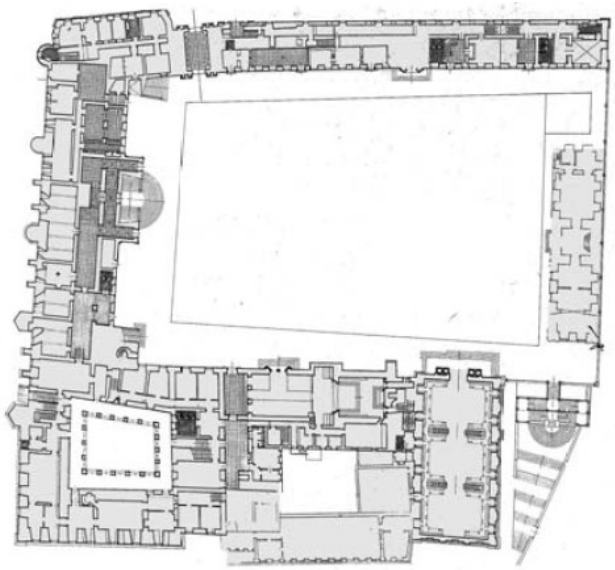
ArranjosExteriores	
Área m2	1400 m2
Preço/m2	10c
Total	14.000c

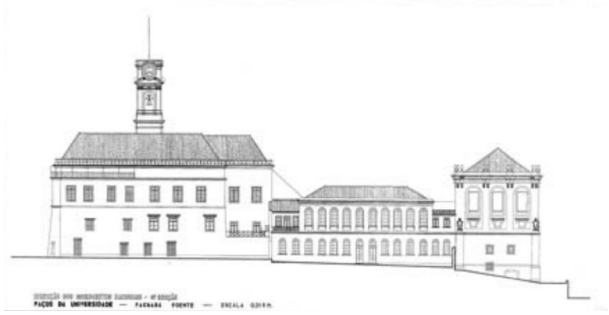
TOTAL - 115.235.9 C



CONCURSO PARA O PROJECTO DE UM ANFITEATRO PARA A FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA ESC. 1/500 OUTUBRO 1993







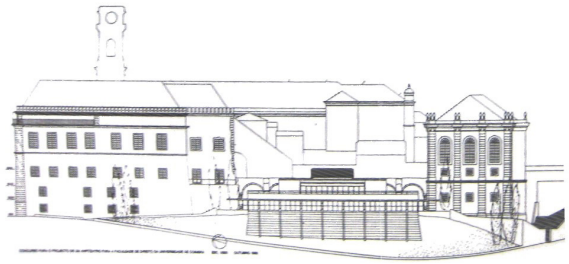


IMMAGINE 236, 237 e 238
Planimetria urbana del Paço das Escolas prima delle demolizioni
Alzato del Paço das Escolas prima delle demolizioni
Alzato di progetto dell'Auditorium dell'Università di Coimbra

di rilievo del nord del Portogallo è infatti un'architettura *Moderna* perché perfettamente integrata con le condizioni geografiche e antropologiche, *Condivisa* perché prodotto di conoscenze arcaiche e tecniche artigianali locali e *Necessaria* perché rivolta a soddisfare bisogni indifferibili. In questa esperienza apprende una tradizione che utilizzerà in tutto il suo operato progettuale futuro senza mai cadere nell'errore di imitare il vernacolo.[68] Il linguaggio dell'architettura di Fernando Távora è essenziale e possiede sempre una predisposizione all'eteronomia.[69] Lettore appassionato di Pessoa apprende da egli la lezione dell'Unità e della Diversità[70] e un modello culturale cosmopolita di riferimento per la risoluzione di problemi di architettura specifici.[71]

È possibile riscontrare in maniera evidente l'utilizzo consapevole del linguaggio, sintesi armonica delle necessità e delle qualità permanenti, in due progetti recenti dell'autore: nell'Anfiteatro della Facoltà di Diritto dell'Università di Coimbra e nella già analizzata *Casa dos 24*. Queste due opere sono da intendersi come una sintesi della sua teoria sugli interventi nello spazio urbano attraverso la realizzazione di oggetti architettonici che basano la loro espressività linguistica e formale nel dialogo con le preesistenze, nelle relazioni e nei riferimenti locali e universali, classici e moderni, utilizzando una saggezza tipica di insegnamenti eterni e immutabili.[72] Se come detto da Gianni Celati «*la città è la forma visibile della Storia*»,[73] Távora si inserisce nella continuità delle mutazioni urbane con due realizzazioni che rispettano la scala e la morfologia del luogo ma che si affermano in maniera evidente come opere di architettura contemporanea per le chiare e incontrovertibili proprietà espressive.

In entrambi i casi il progetto riscopre relazioni volumetriche preesistenti e andate perdute a causa di demolizioni avvenute nel corso del Novecento: nella *Casa dos 24* viene rievocata la sagoma della Torre del Consiglio Comunale situata nel Sagrato settentrionale della Cattedrale, nell'Anfiteatro la presenza di un corpo annesso alla Biblioteca del Paço das Escolas affacciato sul versante occidentale dell'"*Acropoli di Coimbra*". Questa scelta deriva non dall'esigenza di ripristinare una situazione ormai non più esistente con un animo conservativo ma rappresenta un chiaro intento di ristabilire i rapporti della composizione urbana attraverso entità volumetriche capaci di restituire corrispondenze armoniche necessarie. È inevitabile riscontrare la "lezione di Atene" negli interventi per l'analoga presenza di impianti complessi che accompagnano una topografia urbana densa di fatti e perché da quell'esempio Távora apprende la maestria delle dinamiche di organizzazione dello spazio e delle relazioni tra gli edifici che cerca di ripristinare in ogni nuova realizzazione.

68_ C. Portela, *Perfil de Fernando Távora*, in «*DPA*», Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998.

69_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, Op. Cit.

70_ Il riferimento è alla pubblicazione di J. do Prado Coelho, *Diversidade e unidade em Fernando Pessoa*, 1977, che Távora cita in F. Távora, *Discursos sobre arquitectura #1*, Op. Cit.

71_ G. Leoni, *Siza prima di Siza*, in «*Casabella*» n°896, Aprile 2019, pp. 6-21.

72_ F. Távora, *Ordem e Unidade*, Foz, 10 giugno 1945, p. 25-A.

73_ Gianni Celati, *Bazar archeologico*, un articolo apparso sulla rivista *Il verri* nel 1975, consultato in S. Viscione, *La teorica del frammento*, tesi di dottorato Università degli studi di Napoli Federico II, Tutor: R. Amirante, 2007.

L’Anfiteatro della Facoltà di Diritto dell’Università di Coimbra è una piattaforma simmetrica accostata sul pendio dell’"Acropoli" al lato dell'arcata cinquecentesca realizzata in Stile Manuelino rimasta scoperta a seguito delle demolizioni che avevano interessato un corpo annesso alla Biblioteca Joanina orientato in direzione del fiume. Come nel caso della *Casa dos 24* il volume ripristina la tensione tra le preesistenze mantenendo lo spazio di una distanza: nel caso di Coimbra con gli archi, a Porto con la Cattedrale e il Nartece Barocco. Fernando Távora nella memoria descrittiva dell’Anfiteatro parla di una «*delicatezza di contatto dell’edificio con l’esistente*»[74] rappresentata soprattutto dallo spazio vuoto interposto tra la vetrata continua dell’atrio interno della nuova costruzione e la sequenza di archi adiacenti all'antico muro di sostegno della struttura. A Porto la distanza con la preesistenza diventa la matrice dell’organizzazione dello spazio pubblico, con la definizione dei due sagrati come nella struttura della città antica. I due progetti oltre a risolvere problemi concreti di architettura instaurano una dialettica con il paesaggio urbano integrando due volumetrie considerevoli in tessuti storici senza risultare invadenti o fuori contesto. L’espediente è la già citata "Mimesi Aristotelica" che consente di mettere in valore le qualità nascoste e andate perdute senza ricorrere all'imitazione stilistica. La composizione di entrambi gli edifici è per lo più simmetrica e contiene al suo interno proporzioni ed elementi riconducibili all’ambiente dove sono situate. La *Casa dos 24* è un edificio a torre a pianta quadrata e a sezione costante, privato di qualsiasi elemento ornamentale, che si serve delle aperture o delle pareti ceche per creare le relazioni con i diversi piani di accesso e con le viste verso l’esterno. L’auditorium invece utilizza alcuni elementi formali della composizione del palazzo come i contrafforti, depurandoli di tutti gli aspetti decorativi, per instaurare una dialettica tra realizzazioni di epoche differenti e la loro integrazione in un complesso di grandissimo valore patrimoniale.
L’utilizzo sapiente dei materiali è l’ultimo ricorso che Fernando Távora introduce per garantire l’armonia dell’inserzione e la contemporaneità del linguaggio. A Porto la struttura viene interamente rivestita di granito, materiale che caratterizza pavimenti, muri, monumenti e strutture rocciose del centro storico, che per sua natura subisce un processo di invecchiamento naturale che gradualmente lo rende omogeneo a tutto il contesto. A Coimbra vengono invece utilizzati blocchi di pietra calcarea bianca a rivestire la struttura basamentale dell’Anfiteatro che sostiene il piano della vetrata continua che diventa il coronamento della piattaforma.
Dall’osservazione di questi due progetti emergono poche similitudini di linguaggio ma molte di approccio metodologico a dimostrazione che le attenzioni rivolte alla continuità degli interventi nella città non si traduce in forme precostruite ma in linguaggi sempre mutevoli e sempre orientati da processi di conoscenza del passato ma anche di tensioni espressive radicate nel presente. Fernando Távora a proposito dell’Auditorium di Coimbra ha scritto: «*un edificio Moderno? Senza dubbio, così lo crediamo. E non solo contemporaneo. “Moderno” perché contiene in sé tutta la vitalità di un’Architettura e di un Luogo. Coimbra e la sua Università.*»[75]

74_ La relazione illustrativa è leggibile nel documento della Planimetria urbana d’insieme del progetto per l’Auditorium dell’Università di Coimbra di Fernando Távora, 1993 riportato nell’immagine 235, conservato alla Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

75_Ibidem.

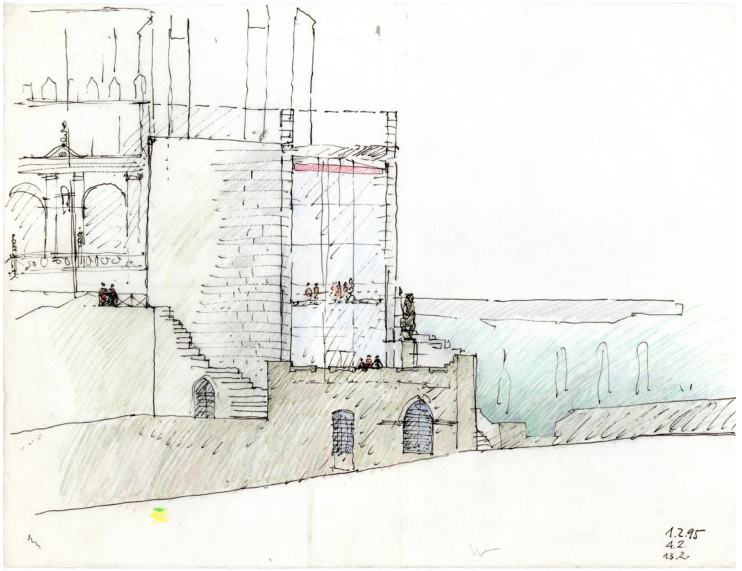


IMMAGINE 239
Schizzo preparatorio del progetto della *Casa dos 24*, Fernando Távora,1995, © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



IMMAGINE 240
Il rapporto tra la torre della *Casa dos 24* e il centro storico
© https://museudacidadeporto.pt/.







IMMAGINE 241
Maquette del progetto dell'auditorio per l'Università di Coimbra, 1993,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



IMMAGINE 242, 243 (in alto)
La relazione tra la rovina e il progetto, Auditorium dell'Università di Coimbra di Fernando Távora,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

IMMAGINE 244 (in basso)
Accesso all'Auditorium dell'Università di Coimbra di Fernando Távora, 1993, fotografia scattata nell'ottobre 2022.

4.3. Collaborazioni orizzontali e verticali: il processo partecipativo come sforzo collettivo

Come riportato nel Capitolo 1 la partecipazione, ovvero il coinvolgimento proattivo dei cittadini nelle scelte, è una pratica ampiamente diffusa nei percorsi di rigenerazione urbana osservati in Europa e in Italia. Condividere e orientare i temi del progetto, alla scala architettonica e territoriale, con interlocutori interessati ai problemi e alle relative soluzioni si rivela un atteggiamento necessario che produce qualità, senso di appartenenza, inclusione e fattibilità. Questo strumento risulta essere di grande utilità nelle scelte che riguardano la collettività in tema di spazio organizzato, dalla scala della pianificazione fino al progetto dei luoghi della vita comunitaria, se innestato sulla base di un reciproco riconoscimento di ruoli e se sviluppato a partire da una proposta chiara da discutere. Agli inizi del Novecento, Patrick Geddes, uno dei padri dell'urbanistica moderna, propose un'idea molto vicina al processo di pianificazione partecipativa che intendiamo oggi.[76] 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.[77]
Nei CIAM degli anni Cinquanta la "svolta umanistica" della disciplina radica sensibilità nuove rispetto ai destinatari dell'opera di Architettura e Urbanistica e alcuni protagonisti di quella stagione definiscono una nuova deontologia dell'architetto responsabilizzandone il mandato all'interno della società in cui vive. Domenico De Masi ricorda come dopo il 1968 «*una parola d'ordine circolava per tutto l'Occidente: partecipare*».[78] Due degli esponenti del Team X, solo a titolo di esempio, introducono questioni morali che andranno ad orientare il dibattito futuro. Jaap Bakema, parlava della responsabilità dell'architetto, al fine rendere possibili le relazioni sociali moderne attraverso architetture capaci di assecondare la libertà delle scelte individuali.[79] Giancarlo De Carlo illustrava il problema dell'esclusività dell'architettura, richiamando la necessità di trasformare il progetto in un processo aperto in grado di ascoltare i cittadini, le loro esperienze, le ambizioni e le necessità e di saper interpretare comportamenti individuali e sociali in continua evoluzione. Animano De Carlo idee politiche militanti che si trasformano nella ferma convinzione di poter fare un'architettura rivolta alla società, ponendo al centro l'uomo reale e non l'"Uomo Tipo" idealizzato dal Movimento Moderno prebellico, attraverso il dibattito come strumento. La sua critica riguardava la semplificazione che

76_ C. Garau, *Citizen participation in public planning: A literature review*, International Journal of Sciences, dicembre 2012. ISSN 2305-3925.

77_ P. Geddes, *Cities in Evolution*, Williams & Norgate, Londra, 1915.

78_ D. De Masi, *Partecipazione e progetto*, in (a cura di) M. Guccione, A. Vittorini, *Giancarlo De Carlo. Le ragioni dell'architettura*, Electa, Milano, 2005. P. 66.

79_ D. Van den Heuvel, *Jaap Bakema and the open society*, in «*Archis*», 25 aprile 2018.

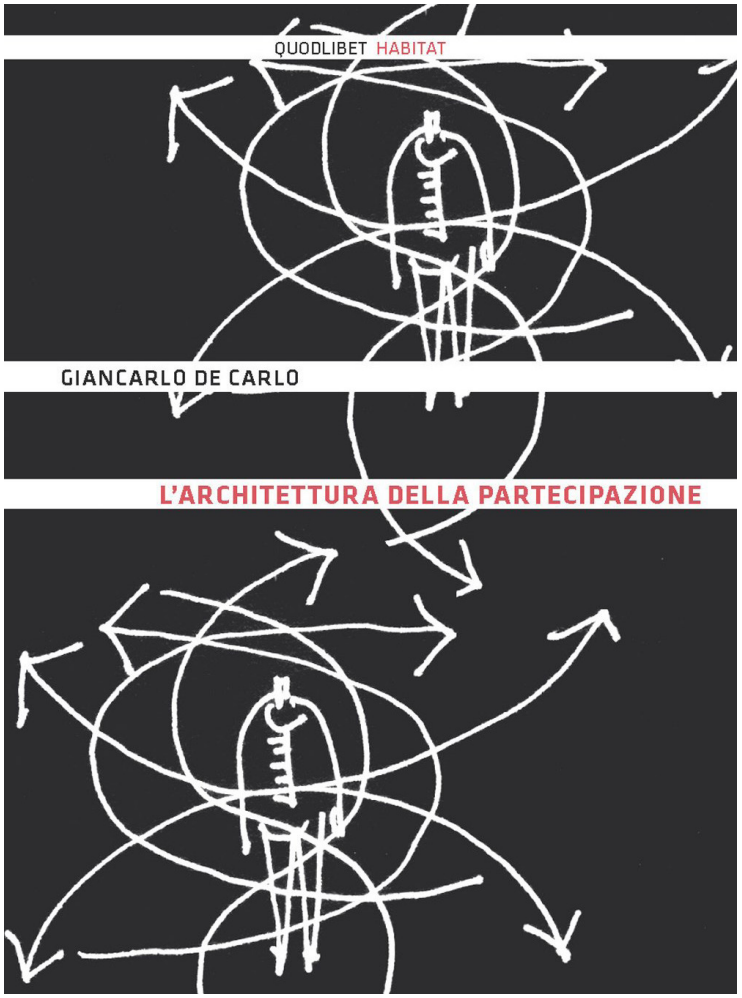


IMMAGINE 245
Copertina della pubblicazione G. De Carlo, *L'architettura della partecipazione*, a cura di S. Marini, Quodlibet, Macerata, 2015.

era stata fatta della città, vista come una macchina composta da parti isolate e distinte, e al dogmatismo secondo cui le funzioni generano automaticamente forme, affermando la mercificazione della città. Se «*l'uomo tipo non ha né società ne storia e il suo perimetro non va al di là della rotazione delle sue membra*»,[80] la sua proposta va nella direzione di sottrarre l'architettura agli architetti per restituirla alle persone. Nel celebre intervento di Melbourne del 1971 affermerà che: «*l'editore, l'architetto e il fotografo sembrano ossessionati da una inesistente permanente preoccupazione: eliminare dalla scena agli uomini, come se fossero germi capaci di contaminare l'evento che si sta illustrando*». La sua idea era invece rivolta a una pratica partecipativa che implicava la presenza degli utenti in ogni momento del progetto generando almeno tre fondamentali conseguenze: «*ogni momento dell'operazione diventa una fase del progetto; l'uso diventa un momento dell'operazione; i diversi momenti sfumano l'uno nell'altro e l'operazione cessa di essere lineare, a senso unico e autosufficiente […] La progettazione architettonica diventa un processo*».[81]

Sensibilità comuni alle stesse questioni, sebbene animate da motivazioni molto differenti, sono osservabili in Portogallo negli stessi anni. Uno dei principali portavoce diventa Nuno Portas che auspica una pratica dell'architettura rivolta alla società, dove l'architetto esce dal mondo chiuso dell'atelier per risolvere problemi collettivi attraverso la contaminazione della disciplina con le altre scienze umane come la sociologia, la psicologia e l'antropologia. Portas ha inoltre il merito di ampliare ulteriormente un campo di riflessione già indirizzato verso alcuni argomenti illustrando in articoli, saggi e pubblicazioni lo stato dell'arte degli studi urbani e sociologici che si stavano eseguendo nel resto del mondo.[82]
Secondo Portas questo nuovo orientamento disciplinare trovò applicazione nelle due grandi scuole del paese (Porto e Lisbona) all'interno di processi di riforma curriculare. Gregotti nel 1969 al convegno "Territorio e Formazione dell'Architetto" disse: «*ci vuole un insegnamento universitario che non sia basato su una didattica nozionistica, ma su una didattica di metodo, alla quale si deve affidare il compito di unificare e di rendere unitarie le discipline formali e di carattere storico-antropologico che fanno da supporto al concetto di progettualità architettonica*».[83] Fu così che a Porto, nello stesso anno venne inaugurato un nuovo piano didattico che condensava progetto, urbanistica, costruzione e storia come rami dello stesso esercizio progettuale.[84]
Con la Rivoluzione dei Garofani del 1974 queste idee trovarono l'occasione per essere messe in pratica. A causa della crisi abitativa in cui si risvegliarono le grandi città portoghesi all'alba della svolta democratica, il nuovo Governo Repubblicano chiamò proprio Nuno

80_ G. De Carlo, *L'architettura della partecipazione*, Royal Australian Institute of Architects, Melbourne, Australia, 1971. Edizione consultata S. Marini, (a cura di), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet, Macerata, 2015.

81_ Ibidem.

82_ S. Fernández, *Arquitectura Portuguesa. 1961-1974*, in: A. Becker, A. Tostões, W. WANG, Portugal: Arquitectura do século XX, Prestel/PF 97, Munchen, New York, Lisbona, 1997, p.57.

83_ N. Portas, M. Mendes, *Portogallo. Architettura gli ultimi vent'anni*, Electa, 1991.

84_ Ibidem.

Portas a svolgere il ruolo di Segretario dello Stato per la Casa e l'Urbanistica (*Secretário de Estado da Habitação e Urbanismo*) promuovendo programmi vasti per la costruzione di alloggi, il più famoso dei quali è il programma SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local).[85] Questa scelta rivendicava il ruolo dell'architetto anche sul piano politico e la sua importanza nell'orientamento delle decisioni che riguardavano la città. Josè Antonio Bandeirinha, intervistato nell'ambito dell'esposizione SAAL realizzata a Parigi nel 2016,[86] racconta di un programma aperto che riponeva una grande fiducia nella collaborazione tra cittadini, architetti e istituzioni che si concretizzava in momenti di incontro, discussioni e assemblee finalizzate a capire le reali esigenze di ampie porzioni di popolazione che viveva in condizioni abitative precarie. Il programma, soprattutto nell'area portuense,[87] si sviluppò in quartieri interni al tessuto urbano che presentavano condizioni spaziali ed igieniche di degrado e si basava sull'"idea politica" di mantenere le persone nel loro ambiente originale, migliorando le loro condizioni abitative senza stravolgere le modalità di utilizzo e di occupazione dello spazio. Prosegue Bandeirinha parlando del ruolo trainante della Scuola di Belle Arti di Porto guidata da Fernando Távora nel corso degli eventi che accompagnò i SAAL, all'interno del quale la Scuola diventò il "centro del Servizio" da cui si attinsero energie e saperi. Francisco Barata racconta di un processo che iniziava proprio dal coinvolgimento delle popolazioni insediate, i *Moradores*, che attraverso la formazione di associazioni davano impulso alla costituzione di Brigate Tecniche costituite da architetti, ingegneri, studenti di architettura e assistenti sociali, con l'unico obiettivo del «*diritto alla casa e alla città*».[88] Nel processo la domanda sociale e la partecipazione divennero veri e propri elementi del progetto architettonico e urbano che aveva l'obbligo di adeguarsi al contesto, fisico e sociale, librandosi da ogni pregiudizio di «*demiurgia formale*».[89] Come conseguenza della partecipazione attiva dei *Moradores*, si

85_ Nuno Portas definiva il programma SAAL:«*un corpo tecnico specializzato che, in una prima fase sperimentale, e di fronte alle gravi carenze abitative nei principali agglomerati urbani, associate alle difficoltà di avviare programmi di costruzione nel breve periodo, è destinato a sostenere, mediante i Comuni, le iniziative delle popolazioni per la soluzione dei problemi abitativi*» in Ministérios da Administraçao Interna e do Equipamento Social e do Ambiente, Despacho: Diario do Governo, n.182, I série, 6-8-1974.

86_ Intervista all'architetto José António Bandeirinha, Realizzata da G. Niles nell'ambito dell'esposizione SAAL realizzata a Parigi nel 2016. https://arqmultimedia.cd25a.uc.pt/en/mmcs/1380

87_ SAAL Miragaia (1975), guidato da Fernando Távora, è un esempio di programma realizzato in un contesto urbano volto a preservare le caratteristiche morfologiche dello spazio adattandolo a nuove esigenze e migliorate qualità abitative. Il progetto non venne realizzato. Scrive Paulo Varela Gomes a proposito dell'esperienza portuense dei SAAL: «T*ali interventi, anche se isolati, introducono un nuovo modello di occupazione della città. Rappresentano un'idea di città inclusiva in cui anche i ceti più poveri partecipano alla vita del centro storico, in cui è ammessa la coesistenza di diversi strati sociali e di differenti funzioni urbane. Una città in cui nuove tipologie residenziali si confrontano con le tipologie tradizionali e, benché diverse sotto l'aspetto formale, assumono l'aspetto frammentario della città contrapponendo il vecchio al nuovo e mantenendo un carattere generale consolidato dall'uso e dal tempo*». In P. Varela Gomes, *Arquitectura, os últimos vinte e cinco anos*, in História da Arte Portuguesa, Círculo de Leitores, Lisbona, 1995, p.561.

88_ F. Barata, *Le forme della casa nella forma della città*, in AA. VV. *Casa pubblica e città. Esperienze europee, ricerche e sperimentazioni progettuali*, a cura di D. Costi, MUP Monte Parma 2009, pp. 126-137.

89_ N. Portas, *Il programma SAAL*, in AA. VV. Casa pubblica e città. Esperienze europee, ricerche e sperimentazioni progettuali, Op. Cit., pp. 120-125.

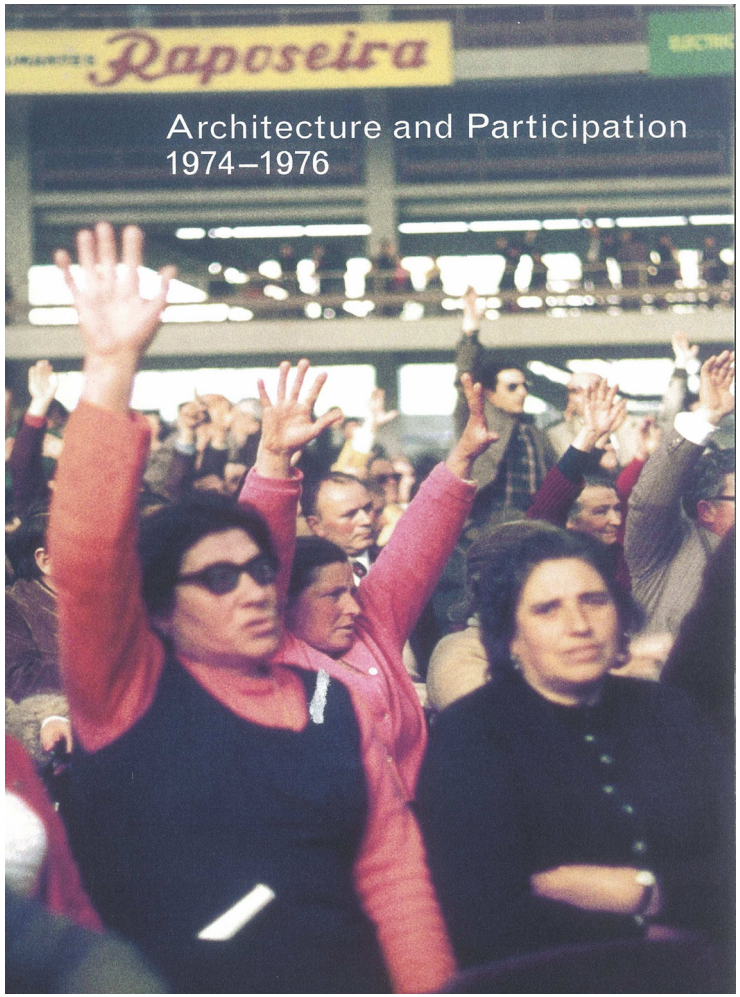


IMMAGINE 246
Controcopertina della pubblicazione Aa.Vv., *The SAAL Process, Architecture and Partecipation 1974-1976*, Serralves, 2014.



IMMAGINE 247
Fotografia scattata durante le operazioni di rilievo del quartiere nell'ambito del progetto SAAL Miragaia, 1975,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

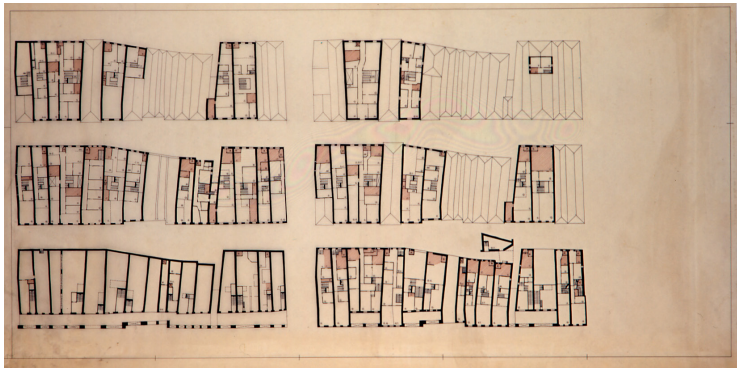


IMMAGINE 248
Ridistribuzione planimetrica dei lotti a scopi abitativi nell'ambito del progetto SAAL Miragaia, 1975,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

venne a realizzare un'attività in controtendenza alla pianificazione tradizionale, che esclude il coinvolgimento concreto delle parti in causa, dando origine ad un flusso del progetto urbano che riconosceva nella comunità la base e che iniziava dall'analisi dell'ambiente e dalla indicizzazione delle risorse disponibili. L'architettura e le sue qualità spaziali venivano mostrate ai futuri abitanti facendo ricorso ai disegni, ai modelli e a prototipi visitabili che consentivano una prefigurazione del progetto utilissima al dialogo tra creatori e destinatari dell'opera.[90] La partecipazione era rivolta all'individuazione dei luoghi dentro i quali operare, alla definizione di un programma, alla scelta delle tipologie abitative da adottare, dei sistemi costruttivi, dei materiali da utilizzare e all'indirizzo della gestione futura. In relazione alla grande quantità di progetti sviluppati in solo tre anni (1974-1976) il programma SAAL produsse unicamente una parte delle tante proposte avanzate lasciando però in eredità un'alternativa metodologica alla pianificazione tradizionale, imposta dall'alto verso il basso, come «*sintesi di un'azione pluridisciplinare risultante dalla ricerca di consenso tra tecnici e abitanti mediante uno sviluppo scalare dal particolare al generale*».[91]

Fernando Távora affrontò il tema della vocazione collettiva dell'architettura nei saggi degli anni della formazione, senza soffermarsi mai su soluzioni di metodo, ma indirizzando un preciso programma culturale che ebbe seguito nelle esperienze future citate e in generale in tutta la sua produzione architettonica. Nel saggio "*Il problema della casa portoghese*" sosteneva che «*le grandi opere e le grandi realtà appartengano non solo ai singoli individui*», o ai singoli architetti, «*ma a una comunità costituita non solo dai presenti bensì anche da coloro che verranno*»[92] introducendo il concetto, sviluppato nel "*saggio delle Costanti*", di "sforzo collettivo". Távora sosteneva che l'operato dell'architetto, l'organizzatore dello spazio, è infatti da intendersi come una «*sintesi magnifica […] alla quale collabora tutta una incalcolabile serie di elementi*» che concorrono*, «in un clima di stretta collaborazione tra tutti i suoi abitanti*», alla realizzazione delle condizioni tali per cui si può affermare la vita collettiva e la cultura di un popolo.[93] «*Nelle grandi opere c'è molto di un singolo ma anche molto di molti altri. Ed è questo molto di molti altri – passati e presenti, in un concatenamento successivo – che conferisce all'opera un carattere più che individuale, un carattere, diciamo, integrale, perché è concezione di uno, ma basato, fondato, sul lavoro di molti*».[94] Amava definirsi "*Pedreiro de obra grave*" (letteralmente muratore o costruttore di opere serie o importanti) per l'attitudine a subordinare il suo intervento alla collettività a cui era destinato, in una impostazione culturale e metodologica dove l'architetto si mette al servizio del contesto in cui opera.
È però nel saggio intitolato "*Per un'urbanistica Portoghese*" che Fernando Távora chiarisce

90_ Ibidem.

91_ A. Alves Costa, *1974-1975, o SAAL e os Anos da Revolução*, in A. Becker, A. Tostoes, W. Wang et al, Portugal: arquitectura do século XX, Op. Cit., p.67.

92_ F. Távora, *Il problema della casa portoghese*, Saggio pubblicato nel settimanale «*ALEQ*» il 10 novembre 1945. Lo stesso articolo, rielaborato e ampliato, inaugura la collana dei *CADERNOS DE ARQUITECTURA*, Porto, 1947, consultato in G. Leoni, A. Esposito, Fernando Távora. Opera completa, Op. Cit., pp. 290-291.

93_ F. Távora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, Op. Cit.

94_ F. Távora, *La mia opera*, Op. Cit.

il significato di Collaborazione ossia «*un'integrazione di sforzi per la realizzazione dell'opera comune; è fuori di dubbio che una qualsiasi opera totale non possa esistere senza di essa*».[95] Prosegue Távora dicendo che la Collaborazione riguarda tutti gli agenti di una società in un determinato momento storico e la divide in due tipi: «*una che chiameremo orizzontale e che si manifesta tra gli uomini della stessa epoca; l'altra, che chiameremo verticale, si realizza tra uomini di epoche successive e dunque è soggetta anche alla dimensione del tempo. Sappiamo che le grandi opere del passato sono sorte grazie a una stretta collaborazione, grazie a un'anima comune degli uomini che vi presero parte, ma non si deve dimenticare il valore del tempo nella loro realizzazione; quelle opere sono il risultato, non solo degli sforzi degli uomini ad esse contemporanei, ma anche degli sforzi delle generazioni precedenti, legate tra loro da necessità comuni, che avevano definito, nel corso del tempo, la qualità delle loro manifestazioni; non è forse la città il ritratto di molte generazioni, dal momento che organizza lo spazio per soddisfare esattamente le loro necessità in accordo con le loro possibilità?*»[96]

È facile ragionare su come questa definizione, che verrà ripetuta anche nel saggio "*Dell'organizzazione dello spazio*",[97] possa significare un impegno non solo a considerare le collaborazioni presenti, tra saperi e conoscenze, indispensabili, ma anche ad inserire la dimensione del tempo storico all'interno delle variabili che intervengono nella realizzazione di un'opera. Il tema dell'influenza del tempo e del contesto come condizione di collaborazione tra l'architetto e la società in cui vive è parafrasato da Rogers nei testi che prendono il nome di "*Confessioni di un Anonimo del XX secolo*" dove in un significativo passaggio scrive: «*La sedia che disegnerò domani è diversa da quella che avrei disegnato oggi, perché una bella donna mi è passata accanto e un soldato è morto non so dove nell'ambito vasto del mio destino. Per quale ragione dare un nome a questa sedia? Se essa è fatta anche da voi, e dai secoli che sono stati prima di voi?*»[98]

Le collaborazioni trasversali nel tempo sono osservabili, come metodo, nell'impostazione della "Scuola di Porto" diretta da Fernando Távora[99] dove esiste un legame culturale indissolubile tra maestri e allievi e dove architetti di diverse generazioni, nel rispetto delle individualità e delle singole sensibilità, conservano la medesima impostazione al progetto all'interno di «*un processo di trasmissione e conoscenza basato sul modello delle botteghe rinascimentali piuttosto che nei metodi delle odierne università di massa*».[100]

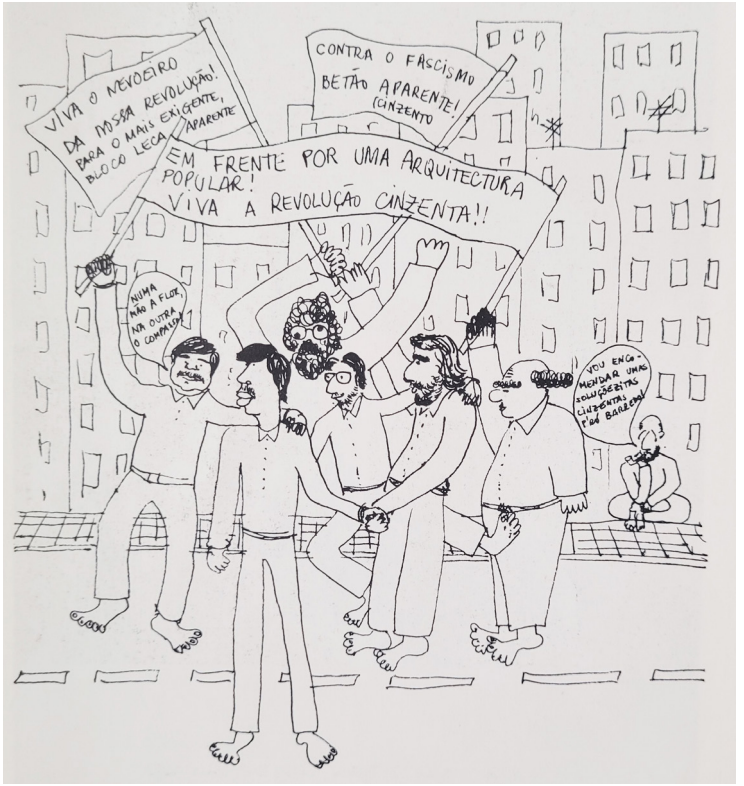


IMMAGINE 249
Disegno di Josè Gigante rappresentando alcuni dei proponenti della "*Proposta Cinzenta*" che era una delle liste candidate alla modifica del programma curriculare della ESBAP a seguito dell'apertura democratica post 25 aprile 1974. Il disegno del 1975 rappresenta da sinistra a destra Carlos Guimarães, Carlos Prata, Maia Pinto, Josè Gigante, Francisco Barata, Fernando Távora e Jorge Gigante. Sono significative alcune frasi: "*In una mano un fiore, nell'altra un compasso*"; "*Contro il fascismo cemento a vista!*"; "*Al fronte per un'architettura popolare! Viva la rivoluzione grigia!!*".

95_ F. Távora, *Per un'urbanistica portoghese*, Testo pubblicato in «*Comercio do Porto*» il 24 marzo 1953, il 25 maggio 1953 e il 13 dicembre 1955.

96_ Ibidem.

97_ «*È inevitabile la partecipazione di ogni uomo all'organizzazione dello spazio, tale partecipazione diventa armonica solo se si trasforma in collaborazione e collaborare significa agire insieme guidati da medesime intenzioni, da un sogno comune*» in F. Távora, *Da organização do espaço*, Op. Cit.

98_ E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata Skira editore, 1997.

99_ «*La figura di Távora costituisce il centro attorno al quale ruota la coscienza collettiva del gruppo di architetti che siamo abituati a chiamare "scuola di Porto" con un ruolo di fulcro pedagogico*». In A. Esposito, G. Leoni, *Architetti a Porto: una "scuola"?*, «*Casabella*» n°700, Maggio 2002, pp 4-5.

100_ J. Sainz, *Monografia de Oporto: De Távora a Souto Moura*, «*Arquitectura viva*» n°37, julio-agosto 1994, p.77

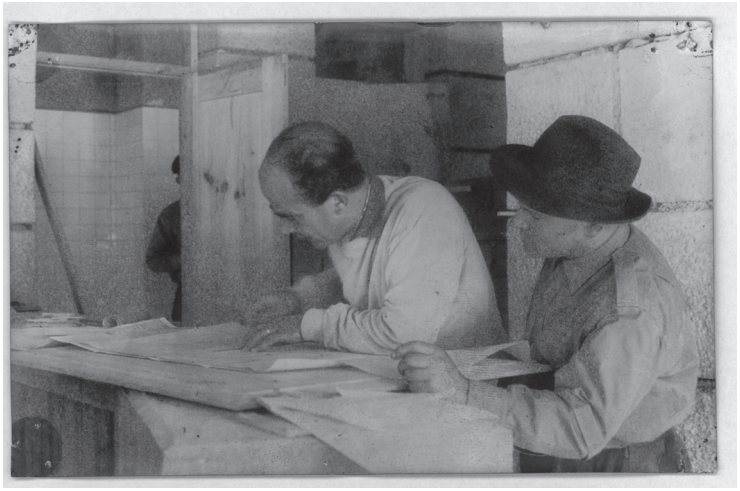


IMMAGINE 250
Fernando Távora in cantiere a colloquio con un artigiano.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

L'obiettivo «*dell'unità del sapere*»[101] della Scuola come strategia pedagogica volta alla collaborazione trasversale è evidentemente incompatibile con «*gli specialismi, con le prospettive di promozione tecnologica o di sviluppo astratto della scienza in nome della scienza*».[102] Fernando Távora si è espresso in varie occasioni in maniera critica rispetto ad una pratica dell'architettura settorializzata e sistematica ovvero non attenta alla totalità delle questioni che interessano il progetto: «*io credo che un architetto sia uno specialista in architettura. Il resto è circostanziale*».[103] Il sapere dell'architetto, dice sempre Távora, abbraccia questioni a scale molto diverse che però devono sempre essere relazionate tra di loro in qualsiasi momento del progetto, senza perdere di vista nel processo una serie di variabili che si ripercuotono nel risultato finale della realizzazione. È un metodo ancora molto presente nella Scuola di Architettura di Porto che consente di non smarrire l'obiettivo e le relazioni del progetto. Il sapere "generalista"[104] venne difeso nella pratica professionale e nell'orientamento didattico anche da Giancarlo De Carlo secondo cui la specializzazione delle attività umane portava alla conseguente settorializzazione dello spazio fisico, in un processo di appiattimento che avrebbe condotto all'assoggettamento dello spazio alle esigenze della produzione e quindi al potere di chi la governa: «*Sono contro alla specializzazione quando diventa una condizione di segregazione mentale e quando oscura le facoltà critiche di chi opera. In altre parole, quando recide le relazioni che intercorrono tra il proprio campo di attività e il mondo esterno portando a coincidere lo scopo del lavoro col lavoro stesso*».[105] Rifiuto dello specialismo però, d'altro canto, significa anche apertura alla contaminazione e alla multidisciplinarietà come circostanza dialettica dell'architettura.[106] Già alla metà degli Anni Cinquanta Fernando Távora sosteneva l'esigenza di mettere in contatto le professioni che si occupavano della città affinché le opere prodotte «*risultino totali, complete, ovvero soddisfacenti sotto il profilo tanto tecnico quanto plastico*» dal momento che tutte le realizzazioni umane «*sono avvenimenti che alterano lo spazio […] che solamente saranno totalmente efficienti se soddisferanno, oltre ai problemi della tecnica anche quelli della bellezza*».[107] È per questa ragione che anche Nuno Portas considera necessarie le collaborazioni multidisciplinari nel momento della definizione del programma dell'architettura e nella risoluzione dei problemi della città, mettendo però in guardia sulla necessaria mediazione tra programma e disegno che deve essere guidata dall'architetto, figura dotata di sensibilità

101_ A. Esposito, *Fernando Távora nella cultura architettonica portoghese del dopoguerra*, Op. Cit.

102_ J. A. Bandeirinha, *Arquitectura a praça da autonomia, pedagogia, epistemologia, pensamento crítico*, Fundação Instituto Arquitecto José Marques da Silva, Porto, 2017.

103_ C. M. Aris, *Nulla dies sine linea, Frammenti di una conversazione con Fernando Távora*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 344-345.

104_ C. Frank, B. Pedretti, (a cura di), *L'architetto generalista*, Silvana editoriale, Milano, 2013.

105_ G. De Carlo, *L'architettura della partecipazione*, Op. Cit

106_ J. A. Bandeirinha, *Arquitectura a praça da autonomia, pedagogia, epistemologia, pensamento crítico*, Op. Cit.

107_ F. Távora, *Per un'armonia del nostro spazio*, Testo pubblicato in «*Commercio di Porto*» il 10 agosto 1954 e l'8 marzo 1955.

rivolte ai problemi delle forme, delle proporzioni e dello spazio.[108] Ancora Távora parlava della necessità di costituire spazi urbani armonici attraverso Centri di Studio e di Ricerca dedicati ai fenomeni dell'organizzazione dello spazio in cui oltre che di Architettura e di Urbanistica si possa ragionare sui fattori che influenzano la vita della comunità, per educare i semplici cittadini e guidare le scelte future attraverso la commistione dei saperi e delle conoscenze.[109]

Esempio paradigmatico di questo modo di intendere la partecipazione in architettura è il progetto per il quartiere Barredo a Porto. Modello metodologico per le successive proposte SAAL portuensi[110] e per i futuri interventi nei centri storici in Portogallo[111] rappresenta un'esperienza pioniera nel modo di intendere il progetto urbano di riqualificazione di aree degradate della città consolidata attraverso una sinergia tra abitanti, esperti in organizzazione spaziale e in scienze sociali e Università. Barredo è un'area del centro storico di Porto, arroccata tra la collina della Cattedrale e la Ribeira di riconosciuto valore storico e patrimoniale, che nel 1969 soffriva di gravi problemi di degrado. Il lavoro guidato dall'architetto Távora ebbe inizio con approfondite analisi sociologiche condotte prima dagli studenti dell'Instituto de Serviço Social tra il 1963 e il 1968, seguite poi da rilievi realizzati dagli studenti della Scuola Superiore di Belle Arti tra il 1967 e il 1968.[112] Il contatto con la popolazione locale, constante in tutti i momenti del progetto, mostrò un atteggiamento nuovo dell'architetto, disposto all'ascolto e capace di adoperarsi per cause sociali grazie a conoscenze che gli consentono di interpretare lo spazio e di organizzarlo nel rispetto delle condizioni di partenza. La fase di analisi condotta alla ESBAP fu istruita da Octávio Lixa Filgueiras,[113] docente e collega di Fernando Távora, che assieme a quest'ultimo condivideva l'attenzione per il ruolo sociale dell'architettura come testimoniato dai suoi scritti: «*il proprio concetto di vita, e quello della vita degli altri, dovrebbe essere incorporato nelle menti e nelle preoccupazioni dei futuri professionisti, come modo per proteggere l'architetto da divagazioni e dal rischio di "messianismo"*».[114]



IMMAGINE 251
Fotografia eseguita nell'ambito dello studio per il recupero del quartiere Barredo (1969), fonte Câmara Municipal do Porto.

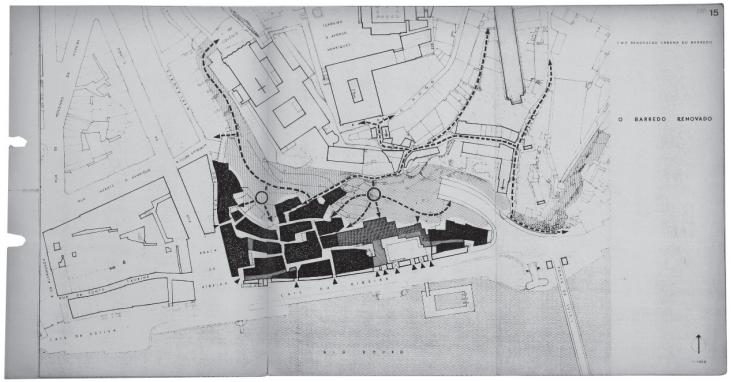


IMMAGINE 252
Studio per il recupero del quartiere Barredo (1969), fonte Câmara Municipal do Porto.

108_ N. Portas, *A cidade como arquitectura*, 1969, edizione consultata Livros Horizonte 2021

109_ F. Távora, *Per un'armonia del nostro spazio*, Op. Cit.

110_ *Intervista a Álvaro Siza su Fernando Távora*, 24 Novembre 2002, Porto, dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito.

111_ Il CRUARB (*Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira / Barredo*) utilizzerà la strategia multidisciplinare applicata a Barredo come modello per la rigenerazione del centro storico della città di Porto. In J. Flores, *Estudo de Renovação Urbana do Barredo, Porto 1969*, in A. Costa et al (a cura di), *Congresso da Reabilitação do Patrimonio*, Universidade de Aveiro – Departamento de Engenharia Civil, 2017, pp.621-630.

112_ C. Ferreira, *Fernando Távora e o projecto do espaço urbano português*, in M. Mendes (a cura di), *Minha Casa*, Fascicolo 5: Sobre o projecto de arquitectura de Fernando Távora, FIAJMS Faup, 2013, pp. 36-53.

113_ Octávio Lixa Filgueiras (1922-1996) è stato un architetto e docente alla ESBAP. Fu il capo delegazione dell'Inquerito nella zona Il Nordest e partecipò alla delegazione portoghese dei CIAM degli anni Cinquanta. Ottenne la Cattedra di Professore alla ESBAP nel 1962, lo stesso anno di Fernando Távora, presentando il saggio dal titolo "*Da Função Social do Arquitecto - Para uma teoria da responsabilidade numa época de encruzilhada*", ripubblicato dalla Escola Superior de Belas Artes do Porto nel 1985.

114_Ibidem, p.10.



IMMAGINE 253
Fotografia eseguita nell'ambito dello studio per il recupero del quartiere Barredo (1969), fonte Câmara Municipal do Porto.

Fernando Távora e il suo gruppo in questo progetto dimostrarono che la rigenerazione urbana non è riducibile ad azioni esclusivamente conservative e ad interventi circoscritti, ma è un processo complesso di politiche urbane di scala vasta che non possono essere limitate ad alcuni settori senza tenere in conto la globalità del tessuto urbano di riferimento. Dal momento che "*nulla vive isolato nella città*" il progetto attesta come la buona riuscita di questo tipo di operazioni passi dal miglioramento delle condizioni sociali ed economiche della popolazione, dalla partecipazione delle istituzioni e dalla necessità di lavorare in modo collaborativo. Dal punto di vista architettonico lo studio tipologico ha condotto alla preservazione delle caratteristiche dei modi di vivere, adattando e migliorando le singole cellule abitative e definendo dei limiti nell'occupazione dei singoli lotti. Secondo Távora la rigenerazione di porzioni di città che vertevano in condizioni igieniche precarie non poteva infatti passare dall'esercizio della "*Tabula rasa*" ma doveva basarsi sul concetto di continuità ed innovazione,[115] facendosi interprete di una metodologia di riqualificazione del patrimonio rispettosa dei caratteri identitari dell'architettura e dei modi di utilizzo delle comunità insediate, servendosi di strumenti di conoscenza. Le linee guida che vennero estratte dall'esperienza di Barredo promossero un nuovo modo di concepire il recupero basato sul ruolo trainante dell'architettura nella riorganizzazione dello spazio urbano attraverso una collaborazione reale con la gente che abitava i luoghi.[116]

Sulla base della lettura svolta è infine possibile evidenziare alcuni fattori che devono orientare i percorsi partecipativi all'interno dei progetti di rigenerazione urbana:

- Il processo deve poter innescare un coinvolgimento attivo di tutta la comunità interessata, dalle Istituzioni ai cittadini, dalle Università alle figure professionali, che con incarichi e gradi di responsabilità diversi coincidano nell'essere partecipi alla realizzazione di un'opera di interesse collettivo.
- Le scelte del progetto devono essere basate sulla conoscenza dei luoghi attraverso percorsi di indagine storica, morfologica e tipologica ma anche di comprensione dei reali bisogni della comunità insediata, rivolgendo particolari attenzioni alla preservazione della qualità, dell'identità e della specificità.
- Si devono prevedere coinvolgimenti multidisciplinari in grado di arricchire il programma preliminare e le scelte future, rifiutando lo specialismo come tendenza alla settorializzazione del problema che deve essere sempre osservato da una prospettiva globale.
- L'architetto è da intendersi come la figura che guida il processo sulla base di un progetto che diventa il supporto per il confronto con le altre figure coinvolte.

115_ Câmara Municipal do Porto, *Estudo de Renovação Urbana do Barredo*, Câmara Municipal do Porto, Direcção dos Serviços de Habitação, 1969, p.32.

116_ G. Canto Moniz, L. M. Correia, A. Gonçalves, *Fernando Távora Oporto's Urban Renewal: A Changing Moment in Urban Rehabilitation Policy Debate*, Journal of Urban History 1–21, 2017.

4.4. L'architettura: un fenomeno condizionante lo spazio e la vita dell'uomo

Nella conclusione del "*Saggio delle Costanti*" Fernando Távora esplicita l'importanza dell'architettura affermando che questa crea «*condizioni di esistenza per gli uomini che la vivono*», asseverando il compito dell'architetto alla produzione dei presupposti per la qualità dello spazio.[117] Távora sostiene che il suo operato sia finalizzato all'umanizzazione di una pratica che riguarda tutti, rendendo le sue realizzazioni in primis sensibili ai problemi delle persone,[118] evidenziando inoltre l'esigenza di generalizzare la cultura architettonica a tutti i cittadini.[119] Per fare si che ciò avvenga l'architetto supera l'idea della forma come una imposizione determinata dall'estro, dalle mode o dagli stili, a favore di un architettura che si serve di un linguaggio dettato dalla dialettica tra preesistenze, tempo e società. Questo punto di vista, che trasforma l'architettura in «*evento della progettazione*»,[120] viene ripreso con grande chiarezza da Nuno Portas, il quale intravede la necessità di «*introdurre una nuova disciplina di architettura urbana che si occupi di una nuova dimensione figurativa di intervento nel territorio*»[121] dove la costruzione di un singolo edificio viene sempre relazionata al contesto, per la produzione di esternalità positive che vadano ad influire sul'ambiente. Secondo Portas la divisione tra un'Urbanistica che si occupa dei problemi della città attraverso pianificazioni analitiche o bidimensionali e un'Architettura rilegata a compiere gli obiettivi dettati dalla committenza all'interno dei limiti del lotto assegnato semplifica e riduce il ruolo della disciplina alla produzione di edifici isolati, "eccezionali", che non contribuiscono in nessun modo al miglioramento delle condizioni urbane. Giancarlo De Carlo definisce queste costruzioni dei "*nodi di intensa qualità architettonica*", ovvero realizzazioni puntuali che «*vengono dati e accolti come espressione dell'intera comunità mentre di fatto favoriscono la frammentazione dei gruppi sociali estraniandosi dai concreti problemi dello spazio fisico in cui realmente vivono. […] l'invenzione dei nodi di intensa qualità architettonica ha lo scopo di coprire la mancanza di qualità dei tessuti urbanizzati circostanti e di distogliere l'attenzione dalle rapine strettamente quantitative che su questi tessuti vengono compiute*».[122]

117_ F. Távora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, Op. Cit.

118_ Intervista di Bernardo Pinto de Almeida a Fernando Távora pubblicata in «*Boletim da Universidade do Porto*» n° 19-20, ottobre – dicembre 1993, raccolta in M.Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa,* Op. Cit., Prologo, Fascicolo Palavra.

119_ Intervista a Fernando Távora di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*», Op. Cit.

120_ P. Culotta, *I sentieri tortuosi dell'addestramento* in AA.VV., *La continuità nell'insegnamento della progettazione architettonica*, Seminari di studio del dottorato e compendio dell'attività svolta dai dottorandi dei cicli X, XI e XII, in E. Palazzotto (a cura di), L'EPOS, Palermo, 2000, p. 9.

121_ N. Portas, *A cidade como arquitectura*, Op. Cit.

122_ G. De Carlo, *L'architettura della partecipazione*, Op. Cit.


Fernando Távora
Edificio municipale ad Aveiro, 1965

Nella zona centrale di Aveiro l'edificio conclude la quota alta del sito con una sequenza articolata di volumi che, adattandosi alla topografia del terreno e cercando relazioni esplicite con il tessuto edilizio circostante, ricuce il fronte urbano sopra il canale. Presenta di scorta, quasi domestica monumentalità, si definisce come separatore e filtro fra due piazze contigue: una a sud, a quota rialzata, antistante il fronte principale; l'altra a nord aperta sul canale, inclusa parzialmente la copertura di un edificio collocato lungo la strada che scende. Il piano terra è lasciato aperto ad eccezione della zona centrale occupata dal cubo di vetro dell'ufficio del turismo. L'ufficio è a sua volta collegato da una scala agli ambienti espositivi del piano inferiore. Il terzo piano è destinato agli uffici della finanza. Il quarto ospita una grande sala polivalente e il quinto la biblioteca.

102

IMMAGINE 254
Estratto della pubblicazione N. Portas, M. Mendes, *Portogallo. Architettura gli ultimi vent'anni*, Electa, 1991, che illustra il progetto per l'edificio del Municipio di Aveiro.

È su questi presupposti che si costruisce l'architettura di Fernando Távora, una «*sintesi tra possibile e necessario*»[123] che lavora per addizione di qualità già presenti, che ne mette in luce di nuove, che si basa sulla combinazione geometrica e sulla selezione dei riferimenti, che non esegue compartimentazioni di scala perché la scala di riferimento è solo quella umana, che evoca la memoria e rifiuta il formalismo, che non è mai contingenziale ma sempre circostanziale. Alexandre Alves Costa racconta di un modo di progettare dove la ricerca della regola non arriva mai secondo schemi precostruiti ma sempre a partire dalle condizioni esistenti,[124] mentre Francesco Dal Co parla di un senso della misura e dell'austerità che gli consentono di «*restaurare continuamente lo spazio*» in cui opera.[125]

In particolare, un intervento in un centro storico portoghese ci viene ancora in aiuto per illustrare le caratteristiche principali e gli obiettivi dell'architettura di Fernando Távora. Il progetto per l'edificio del Municipio di Aveiro si inserisce all'interno della sistemazione del centro storico proposta dal Piano Regolatore disegnato da Robert Auzelle nel 1962. In quest'area Távora è chiamato a collegare il nucleo cittadino attorno la Praça da Republica con la parte bassa della città e le rive del Canal do Cojo, un corso d'acqua navigabile che attraversa il tessuto urbano caratterizzando il panorama di Aveiro. L'architetto affronta il problema della ricucitura con un intervento chiaramente architettonico, proponendo una sequenza ininterrotta di volumi che si adattano alla topografia del luogo e che articolano la successione degli spazi pubblici dal fronte sul canale fino alla Piazza.
È lo stesso Tavora, nella relazione illustrativa, a chiarire l'approccio al problema che è chiamato a risolvere, individuando implicitamente nell'architettura una modalità per ordinare una porzione di città che a causa della frammentazione del tessuto esistente non era dotata di doti relazionali; «*piuttosto che piano particolareggiato, lo chiameremmo progetto di massima della zona centrale, poiché si tratta di un grande edificio, sebbene discontinuo*» dove il «*principio della soluzione*» è individuato nella costruzione di «*un edificio con identità e dignità civica, unificazione della varietà di programma, definizione di un linguaggio urbano corrente*».[126]
Il progetto prevede la demolizione degli isolati situati tra la Piazza e il Canale per inserire un blocco idoneo a chiudere la Piazza sull'unico lato aperto favorendo la lettura coerente di uno spazio pubblico che non offriva, nella sua configurazione originale, nessun tipo di relazione visiva e percettiva con i percorsi di approssimazione alla parte bassa della città. Era quindi necessario un elemento capace di chiudere ma anche di collegare: operazione complessa. Osservando il progetto in sezione è chiaro come Fernando Távora interpreti le esigenze di una piazza "incompleta". I tre lati chiusi accolgono una serie di fatti urbani di grande rilevanza che instaurano una dialettica evidente con il vuoto dello spazio pubblico. I due fronti allungati

123_ F. Távora, *Da organização do espaço*, Op. Cit.

124_ A. Alves Costa, *Casa nella Quinta da Cavada*, in G. Leoni, A. Esposito, F*ernando Távora. Opera completa*, Op. Cit., pp. 330-331.

125_ F. Távora, E. Souto de Moura, F. Dal Co, *Conferenza all'Università di Bari*, 25 maggio 2000.

126_ F. Távora, *Memoria descrittiva del Piano Particolareggiato per il Centro di Aveiro*, Porto, 1967.



Edifici demoliti

Area di intervento dell'Edificio del Municipio

A Camara Municipal (Edificio del Comune)
B Teatro Aveirense
C Liceu José Estevão
D Igreja Misericordia
E Praça da Republica
F Nuovo Edificio del Municipio e Biblioteca
G Filiale della Caixa General de Deposito

IMMAGINE 255
Planimetria generale della Proposta di Fernando Távora per il centro di Aveiro, 1962.
Rielaborazione grafica su documento di © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

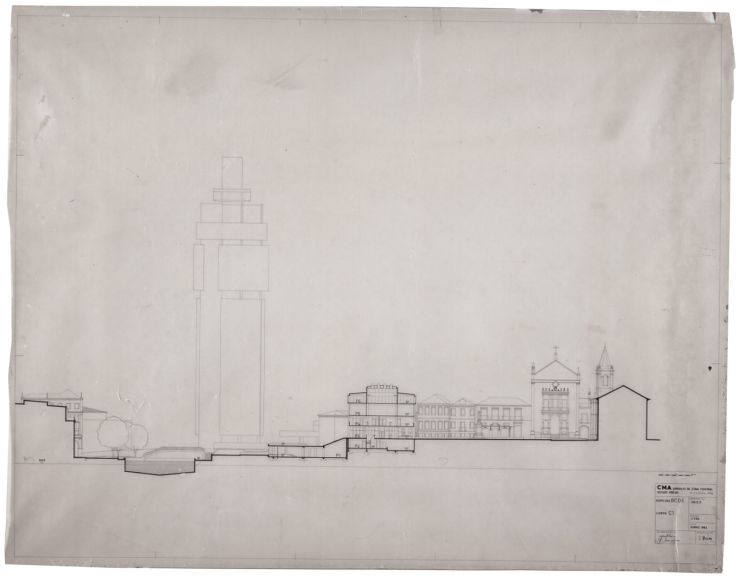


IMMAGINE 256
Sezione urbana del progetto, 1962.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

ospitano da un lato il Teatro Aveirense e il Liceu José Estevão, sul lato opposto la Igreja da Misericordia e una cortina edilizia continua di edifici residenziali di pregio dove è possibile osservare un ritmo della composizione sia verticale che orizzontale scandito dalle relazioni e dalle soglie che si vengono a creare con la strada prospicente e con lo spazio aperto della piazza. Sul lato corto il Palazzo Comunale è un'altra lezione di architettura urbana. L'impianto simmetrico è composto al piano terreno da tre varchi che consentono l'accesso all'edificio, da un mezzanino e da un "piano nobile" dove una serie ritmata di aperture si affaccia verso l'esterno con una sequenza continua di balconi. Corona il volume la torre campanaria dell'orologio, posizionata al centro dell'asse di simmetria a rimarcare la funzione pubblica del palazzo. Come illustrato da Giorgio Liverani,[127] Fernando Távora in quegli stessi anni viaggia in Italia dove osserva, disegna e impara una monumentalità "*sobria e domestica*"[128] che ripropone con caratteri locali ad Aveiro. Come poi ricordato da Giovanni Leoni il riferimento alle ricerche italiane di Terragni, Albini e Gardella orientano l'individuazione di un linguaggio capace di restituire la «*dignità civica dell'architettura in contesti storici*».[129]
L'edificio risente e dialoga con il suo contesto in diversi modi. Il piano terra contiene una maglia regolare di pilastri che marcano il ritmo strutturale e consentono il passaggio coperto tra il podio della città e la scalinata che raccorda il sistema di spazi pubblici verso la quota del Canale. Solo due blocchi scala simmetrici situati sul lato opposto alla Piazza e uno nucleo vetrato centrale costituiscono le chiusure di uno spazio pensato come soglia tra due ambiti di relazione molto distinti per morfologia, affacci e qualità plastiche. L'idea di Távora era probabilmente quella di consentire la flessibilità del piano urbano che è infatti stato occupato in maniera molto diversa nel corso del tempo (dapprima chiuso poiché utilizzato come ufficio del turismo, oggi attraversabile) intuendo che la versatilità doveva essere garantita in un edificio capace di ospitare funzioni plurime. Oggi la completa permeabilità favorisce un sistema di relazioni voluto in sede di progetto che consente di limitare la Piazza senza precludere il passaggio sequenziale da un luogo all'altro. I due piani superiori riprendono il ritmo del Palazzo Comunale dove un mezzanino, di altezza ridotta rispetto al "piano nobile", è dotato di aperture continue, interrotte solo dal passaggio della struttura, mentre il piano superiore è segnato da una sequenza di finestre allungate che marcano un ritmo della facciata osservabile nei fronti che la circondano, inserendosi alla perfezione nel contesto senza imitarlo. Il solaio del "piano nobile" si raccorda alla perfezione con i fronti urbani circostanti, al di sopra del quale è situata la sala a doppia altezza della Biblioteca Municipale, coronata dall'estrusione di un lucernario che si contrappone alla Torre campanaria definendo il limite verticale della Piazza.
«*Il senso di una unità urbana comprensibile*»[130] è completato dal disegno dei prospetti laterali. Nel lato affacciato su Rua Belém do Pará il piano terra conserva due portici che consentono

127_ G. Liverani, *Contesto e progetto, Influenze italiane sull'architettura di Fernando Távora*, Tesi di Dottorato di ricerca in architettura, Università di Bologna, relatore: Prof. Antonio Esposito, 2017.

128_ N. Portas, M. Mendes, *Portogallo. Architettura gli ultimi vent'anni*, Op. Cit.

129_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, Op. Cit.

130_ D. Tavares, *Fernando Távora em Aveiro*, Dafne, 2022.


Caixa Geral de Depósitos
P
P











IMMAGINE 261, 262
La permeabilità odierna del piano terra dell'edificio Municipale.
Immagini estratte dalla pubblicazione D. Tavares, *Fernando Távora em Aveiro*, Dafne, 2022. © Fotografie di Luis Oliveira Santos

IMMAGINE 257, 258, 259, 260 (pagina a fianco)
Municipio e spazio pubblico della Praça da Republica di Aveiro, 1967.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

di creare quella continuità necessaria per il passaggio tra la piazza e la scalinata curvilinea accompagnando l'andamento della strada che scende verso il canale. Sul lato opposto, il volume è completamente ceco e in questo punto si innesta all'interno di una porzione dell'edificato preesistente, che viene mantenuto in parte, rispettando la frontalità sul corso d'acqua e le altezze dei palazzi limitrofi. Il recupero di questo volume è l'espediente che permette di mantenere l'orientamento di Rua de Coimbra nella sua porzione iniziale, che da un lato trova sbocco sul *waterfront* conservando la sua sezione, e dall'altro lato si apre verso Praça da Republica. Questo edificio è una vera e propria chiave del sistema di relazioni anche perché, grazie alla sua rotazione e alla sua eccentricità rispetto al baricentro del Municipio, fa da sostegno alla grande scalinata che conduce alla quota alta e conforma un nuovo spazio pubblico alla quota intermedia: una terrazza urbana introdotta dall'architetto per rafforzare la vocazione collettiva dell'impianto. Di straordinaria qualità spaziale, la piattaforma diventa il vero fulcro della proposta per la sua capacità di ricucire il grande dislivello tra la Piazza e il Canale, ma anche perché rappresenta un autentico luogo della vita civica, prima insistente, che restituisce senso all'operazione complessiva.
La terrazza, chiusa su tre lati, diventa lo snodo dei percorsi e dei collegamenti che scendono al livello inferiore. Sul retro è delimitata dalla scalinata del Municipio e da un corpo parallelo alla strada curvilinea che conduce al *waterfront*, sui due lati corti è chiusa da una parte dal volume recuperato e dalla parte opposta della Filiale della Caixa General de Deposito, elemento di continuità rispetto alle cortine che affacciano sul corso d'acqua.
Quest'ultima costruzione rappresenta il margine inferiore del complesso sistema di spazi creato da Fernando Távora e il tentativo riuscito di ricostruire un fronte urbano andato perso a seguito delle demolizioni ma arricchito della presenza di un nuovo luogo della vita pubblica che dialoga con il fronte della città sul lato opposto del Canale. L'edificio mantiene le altezze delle facciate esistenti e il ritmo di una composizione urbana che viene reinterpretata dall'autore, dimostrando che la "modernità" è sinonimo di continuità di realizzazioni che, rispecchiando lo spirito della propria epoca, si inseriscono nell'insieme come accumulazioni di tempi e sensibilità distinte. Come gli edifici di Piazza San Marco già citati nel Capitolo 2 in riferimento al "*Saggio delle Costanti*" anche in questo luogo Távora dimostra che la città è una splendida stratificazione di opere umane, rappresentazione di un percorso evolutivo cosciente del passato e rivolto al futuro.

La lezione di Aveiro è oggi di grande importanza perché prova la necessità di tasformare l'architettura urbana in uno strumento di rigenerazione delle nostre città attuali. Essa, se fatta con i criteri illustrati, innesca dei processi di rivitalizzazione che non sarebbero individuabili in nessun altro strumento e che consentono di mettere in valore quelle proprietà "armoniche" nascoste, ma già presenti, nelle nostre città europee.

Come osservato nel Capitolo 1 lo spazio pubblico possiede un ruolo centrale nell’identificazione e nella strutturazione del tessuto urbano, definendo la successione logica di quest’ultimo e creando quell’apparato spaziale che plasma la dimensione relazionale della città. Inoltre, Fernando Távora ci ha insegnato che non esite limite tra lo spazio costruito e lo spazio vuoto perché lo spazio è per sua definizione senza soluzione di continuità e quindi tutto progettabile. È grazie all’implementazione di questa prospettiva che l’operato dell’architetto si contraddistingue per l’assunzione di un atteggiamento che trae dal luogo indicazioni per la definizione del progetto, il quale simultaneamente contribuisce alla trasformazione del luogo stesso nel «*rispetto della sua identità architettonica, continuandola, innovandola*».[131]
I progetti di Fernando Távora riservano le prime attenzioni all’impianto in un atteggiamento che è stato tramandato alla Scuola da lui diretta e che ancora oggi è osservabile all’interno degli insegnamenti progettuali della Facoltà di Architettura di Porto. L’impianto (*implantação* in lingua portoghese) è la creazione di quel sistema di relazioni formali, spaziali e percettive che si viene a produrre tra ogni singolo piano o superficie della nuova costruzione con il paesaggio circostante, con il suolo, con la topografia e in definitiva con lo spazio esterno ad essa.[132]
Il dialogo con il sito, con i riferimenti vicini e lontani, con i vincoli e le preesistenze è il primo passo per l’organizzazione del vuoto esterno dal momento che questa impostazione del progetto consente di coordinare le relazioni che danno origine agli ingressi, alle aperture, agli sfondamenti, quindi alla geometria e pertanto alla forma dell’architettura, trattando quest’ultima con la stessa valenza dello spazio, producendo in ugual modo atti di architettura in negativo o in positivo.[133]
Tale posizionamento teorico-progettuale, dove «*il vuoto è la matrice del pieno*»,[134] consente di dotare lo spazio urbano del medesimo campo di attenzioni riservato alla forma dell’architettura, fornendo il protagonismo[135] necessario alle distanze, alle superfici, alle permeabilità, ai piani e alle emergenze che sono gli elementi principali delle connessioni all’interno della città.



IMMAGINE 263
Spoleto, taccuino di viaggio di Fernando Távora, 1964,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.
Nei taccuini di viaggio sono numerosi i disegni delle piazze.
Dall'osservazione di questi disegni è riscontrabile come l'architetto colga l'armonia della composizione del costruito, resa possibile anche dallo spazio in negativo. Per tale ragione nel disegno abbozza sempre la geometria della pavimentazione, i dislivelli, le quote, gli elementi di arredo essenziali e ricrea l'atmosfera del luogo. Sono lezioni di architettura urbana che attraverso il disegno vengono fissate nella memoria.

131_ F. Távora, *O convento de Santa Marinha da Costa*, «*Arquitectura*», n°261, Madrid, luglio-agosto, 1986, p.38.

132_ «*Gli edifici e gli spazi devono essere ben impiantati, ben disposti sul posto; questa qualità di buon impianto conferisce loro una certa aria di eternità. Questo è il significato di architettura popolare*». In F. Távora, *Nulla dies sine linea*, «*DPA*» Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998., p.8.

133_ F. Távora, *Discursos sobre arquitectura #1*, Op. Cit.

134_ G. Leoni, *Oltre il “moderno”: l’architettura di Fernando Távora*, Op. Cit., pp. 35-87.

135_ «*Come tema centrale della riflessione emerge lo spazio, lo spazio urbano, lo spazio dell’uomo. […] Lo spazio come protagonista*» in C. Magnani, *Fernando Távora*, «*Casabella*» n°713, luglio 2003, p.6.

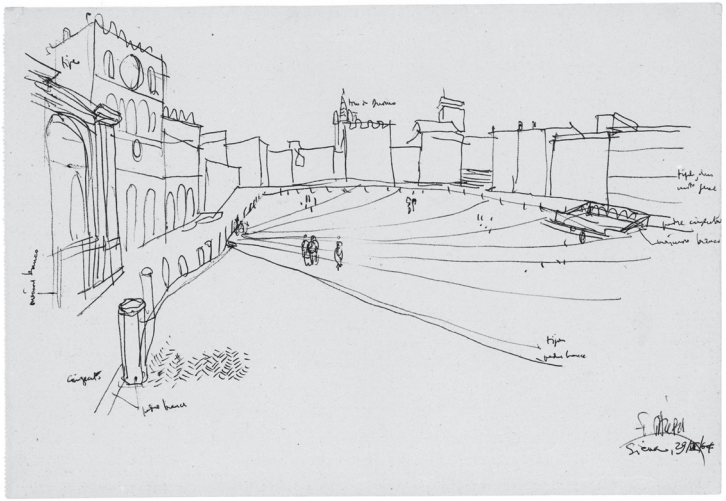


IMMAGINE 264
Piazza del Campo, Siena, taccuino di viaggio di Fernando Távora, 1964,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

Il già citato passo de "*La ribellione delle masse*" di Ortega y Gasset (Capitolo 2, nota 43) ripreso da Sert nel discorso di apertura del CIAM di Hoddesdon al quale Távora assiste, è di fondamentale importanza per capire il ruolo che l'architetto assegna allo spazio pubblico urbano. Ortega sostiene infatti che la urbe o la polis nasce da un vuoto (il foro o l'agorà) e che tutte le altre costruzioni sono necessarie per garantire l'esistenza di questo spazio che diventa la sede delle relazioni civiche della vita pubblica, dove "*si formano le idee*"[136] e dove si creano le condizioni affinché si possa affermare la coscienza collettiva di una comunità in un equilibrio tra componenti fisiche e sociali, dove le prime pongono le condizioni di esistenza per le seconde.
La creazione di luoghi dove sia possibile sviluppare tali valori diviene pertanto uno stimolo costante che contraddistingue l'operato di Fernando Távora che già nel Viaggio del 1960 riconosce nelle città europee e in alcune città giapponesi, per contrappunto alle metropoli americane, delle qualità relazionali uniche che l'architetto è chiamato a preservare con il suo operato. Secondo questa concezione tutto concorre all'organizzazione dello spazio e alla realizzazione delle condizioni della vita pubblica, dal più anonimo degli edifici al più prestigioso dei monumenti, ripercuotendosi nella metodologia con la quale vengono affrontati i problemi di architettura, senza discontinuità tra nuove costruzioni o recuperi, tra spazi aperti o chiusi. Su questo aspetto della pratica tavoriana è possibile affermare che la *Casa dos 24* è un modello esemplare di intervento architettonico che si misura simultaneamente con la sua essenza di oggetto e di elemento di ordinamento dello spazio, un dispositivo volumetrico che recupera delle condizioni ambientali andate perdute creando dei nuovi presupposti di utilizzo.[137] Questo edificio inoltre rappresenta una sintesi dell'idea di tavoriana di continuità nella città. Egli stesso ha sempre sostenuto di nutrire per le relazioni tra gli spazi un'attenzione particolare[138] che gli hanno consentito di non effettuare mai distinzioni tra Architettura e Urbanistica, la quale viene intesa come una estensione alla scala della città della disciplina. La città diviene «*scultura in movimento permanente, che prende le forme più varie, composta dai mille e uno elementi che tutti i giorni si presentano dinanzi ai nostri occhi: la casa, la strada, l'albero, l'automobile, gli uomini, il cielo, l'acqua, i fiori, sintesi magnifica o banale di elementi che la natura ci offre e di costruzioni che l'uomo realizza*».[139] È su questa posizione che si fonda la difesa della continuità della disciplina e quindi della pratica, dove ogni piccolo intervento comporta ripercussioni alla scala più ampia dimostrando la centralità

136_ Il riferimento è al passaggio del Diario di viaggio Gulbenkian quando Távora scrisse: «*Nessuno cammina davvero a piedi, in USA, e non ci sono panchine, nessuno si ferma per oziare e, dunque, nessuno si ferma a pensare. Ecco perché mancano le idee*». In A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, LetteraVentidue, 2022.

137_ «*Con l'opera di Távora si ricrea il rapporto tra scala e posizionamento nello spazio. E con un solo elemento! È questo il problema! Non riprendendo ciò che era; ma solo con una costruzione si può rifare lo spirito del rapporto esistente tra i volumi su quella collina della Sé*». In J. M. Rodrigues, *O Mundo Ordenado e Acessível das Formas da Arquitectura: Tradição Clássica e Movimento Moderno na Arquitectura Portuguesa: dois exemplos*, FIMS e Edições Afrontamento, Porto, 2013, p.307.

138_ «*Il mio interesse per l'Urbanistica derivava dalla mia ossessione per la totalità delle cose*» in I*ntervista a Fernando Távora* di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*», Op. Cit.

139_ F. Távora, *Porto e il suo spazio*, Testo pubblicato in «*Comercio do Porto*» il 20 febbraio 1964.

del progetto come metodo, indipendentemente dalla scala di intervento. Questa posizione è condivisa, tra molti altri, da due protagonisti del dibattito CIAM di quegli anni: Rogers e De Carlo. Il primo sostiene come «*la giusta concezione della forma doveva essere raggiunta attraverso una riflessione sulle relazioni disciplinari tra architettura e urbanistica*»,[140] mentre il secondo rivendicava «*che occorre tenere architettura e urbanistica unite e di conseguenza rifondare l'apparato concettuale, metodologico strumentale di entrambe*».[141] Abbiamo già visto come Portas affermava la necessità che l'architetto diventi anche urbanista, e dentro quest'orientamento è possibile credere che la disciplina debba guardare all'organizzazione dello spazio pubblico come al legante necessario affinché si possano porre le condizioni di continuità dei percorsi e dei luoghi interrotti da un modello di espansione che ha perso di vista l'attenzione per la "*totalità delle cose*" auspicata da Fernando Távora.[142]

I progetti di architettura urbana o di spazio pubblico interpretano sempre delle storie, dei racconti, rievocano un apparato della memoria che è presente in ogni ambiente, utilizzando «*la specificità di ogni tempo e luogo*» come «*un ottimo riferimento per le identità future*»[143] senza cedere mai all'imitazione formale e facendo sì che il progetto sia riconoscibile per consentire l'acquisizione dell'identità capace di determinare la diversità di ogni opera.[144]

Egli stesso racconta che il progetto nasce sempre da un'indagine storica ma anche da una rilevazione percettiva dello spazio che si crea passeggiando, osservando e vivendo la città.[145]

L'autonomia dello spazio progettato da Távora viene sempre intesa all'interno di un sistema continuo di spazi collettivi introducendo il concetto di paesaggio anche nella città come territorio costruito dall'uomo che possiede caratteri che vanno letti complessivamente e mai singolarmente. Grazie a questo principio guida Alexandre Alves Costa ricorda come nessuno come lui sia stato: «*in grado di opporsi con tanta veemenza all'avanzata del caos sull'ordine, che poi chiama architettura, definita come struttura di inclusione di tutti i valori culturali non moralisticamente gerarchici, locali, universali, storici*».[146]

La stagione dei CIAM che frequenta pone una particolare attenzione al lavoro nei centri storici o nei "Cuori della città" che diventano i luoghi «*dove un'idea può improvvisamente sorgere, libera, indipendente, creatrice: e grande o piccola che sia, essa è la testimonianza visibile*



IMMAGINE 265
Piazza S. Marco, Venezia, taccuino di viaggio di Fernando Távora, 23 marzo 1964, © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

140_ E. N. Rogers, Milano, *Coscienza della metropoli*, in «*Casabella continuità*» n. 256, ottobre 1961, pp. 2-3.

141_ G. De Carlo, *racconto non agiografico su Giuseppe Samonà*, AA.VV. La continuità nell'insegnamento della progettazione architettonica, Seminari di studio del dottorato e compendio dell'attività svolta dai dottorandi dei cicli X, XI e XII, (a cura di) E. Palazzotto, L'EPOS, Palermo, 2000, p. 23.

142_ F. Távora nella prefazione N. Portas, *A cidade como arquitectura*, edizione consultata Livros Horizonte 2021, edizione originale 1969 dice: «*Si afferma la necessità che l'architetto diventi anche urbanista, occupandosi dei temi della città con la stessa responsabilità morale con la quale si occupa di edifici e composizioni architettoniche.*»

143_ F. Távora citato da M. Mendes in *Do esquecimento para além da arte: do nomadismo ao erotismo*, FAUP, Porto, 2010, p.57.

144_ F. Távora, *Pensieri sull'architettura*, in «*Casabella*» n°678, maggio 2008.

145_ F. Távora, *Porto e il suo spazio*, Op. Cit.

146_ A. Alves Costa, nell'introduzione del libro di J. Figueira, *Escola do Porto: um mapa crítico*, e|d|arq , Coimbra, 2002.

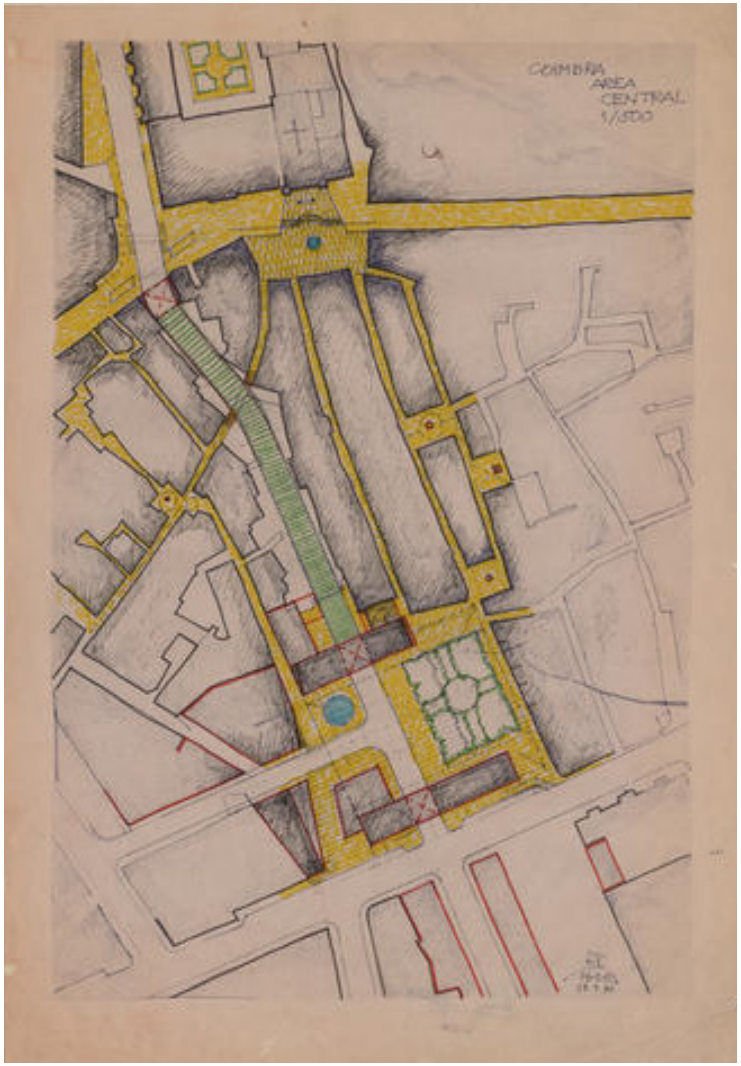


IMMAGINE 266
Schizzi del progetto Plano geral da Baixa de Coimbra, 1992-1993.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

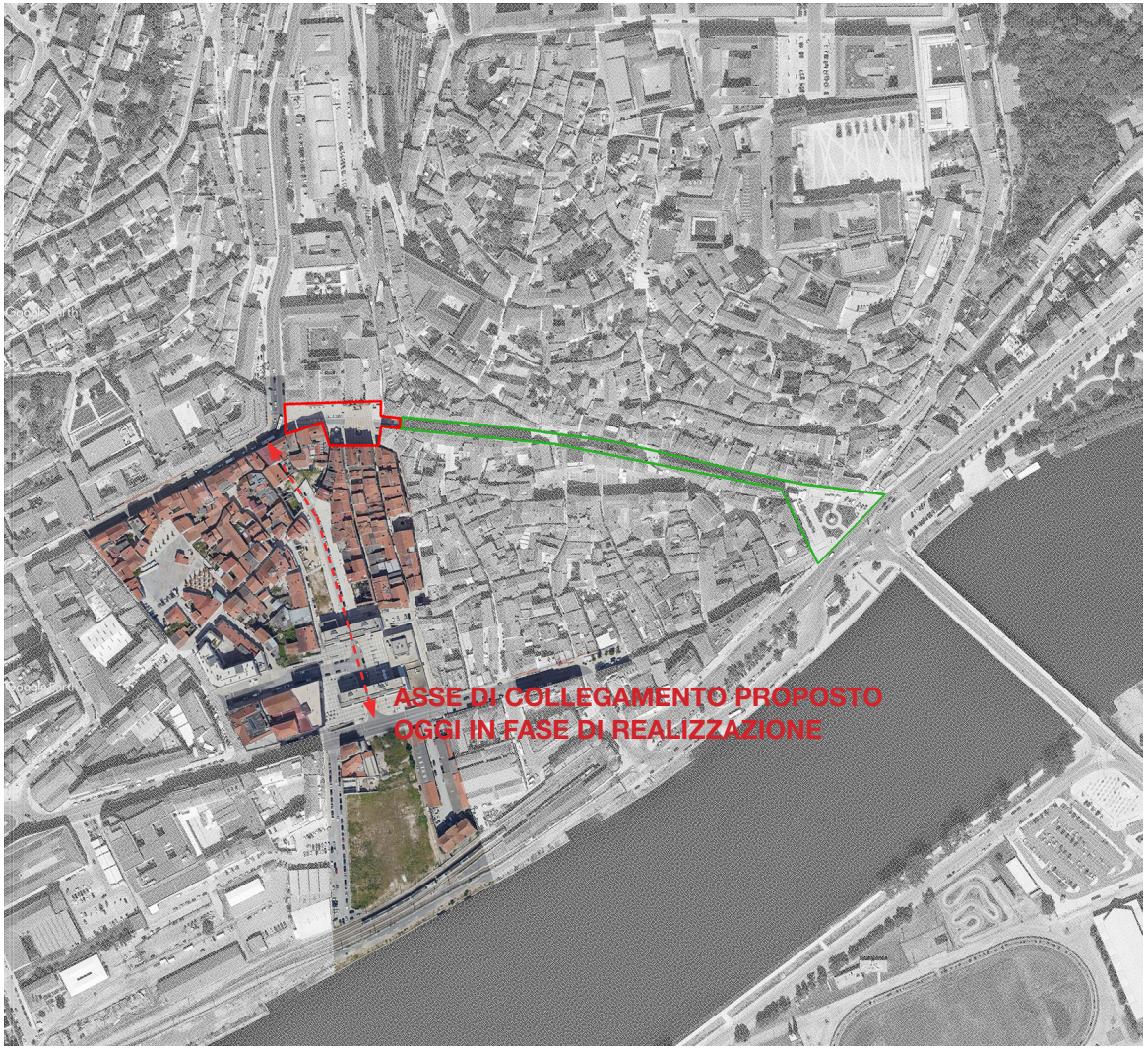


IMMAGINE 267
In verde la nuova area pedonale di Rua Ferreira Borges e Rua Visconte da Luz che conduce alla Praça 8 de Maio.
In bianco e nero la città di Coimbra e a colori l'area che Fernando Távora individua come essenziale al ragionamento per ricollegare la piazza con la parte bassa della città verso la stazione dei treni e il fiume.

e tangibile di una nuova società che comincia a trovare un equilibrio tra il suo presente e il suo futuro».[147] Távora interpreterà questa esigenza cercando di ricondurre l'intervento in tale contesto attraverso un atteggiamento che orienta la trasformazione delle forme servendosi dei riferimenti dal passato. Questa prospettiva ha consentito di ampliare il concetto di patrimonio culturale[148] ad un ampio spettro delle realizzazioni umane che concorrono in egual misura alla formazione dell'ambiente, opponendosi sempre al mimetismo e all'immobilismo coatto ma «*ripristinando, correggendo, riconducendo o, al contrario*» (se necessario) «*demolendo*».[149]
Di seguito verranno illustrati due progetti di spazio pubblico che riassumono la metodologia di intervento nella città consolidata relativamente al problema dell'organizzazione del vuoto urbano: la piazza 8 de Maio di Coimbra e l'intervento di sistemazione complessiva delle piazze di Guimarães.

Nel 1992 Fernando Távora venne chiamato a Coimbra per la riqualificazione della Piazza 8 de Maio all'interno di un processo di pedonalizzazione del centro storico. La piazza è infatti il terminale di una lunga direttrice situata parallelamente alle pendici della collina che sale fino alla zona universitaria, attraversando longitudinalmente la città. La piazza è caratterizzata per la presenza di due importanti edifici di carattere monumentale, la Chiesa di Santa Cruz e il Palazzo Comunale. A seguito dell'affidamento dell'incarico Fernando Távora non si limita a studiare la sistemazione dello spazio aperto ma elabora un piano di collegamento tra il sagrato della chiesa e la parte bassa della città dove è situata la Stazione dei treni. Come illustrato da José Antonio Bandeirinha[150] l'architetto immagina una strategia di concatenazione di spazi pubblici che avrebbero messo in collegamento diretto una delle piazze principali con la parte della città più frammentata. Il caso è esemplificativo di un metodo del progetto che non viene mai circoscritto all'ambito di intervento più prossimo perché ogni modificazione dell'impianto necessita di alterazioni che vadano a favorire la continuità dei tessuti cercando di migliorare le condizioni esistenti. Il piano di collegamento è stato attuato in parte secondo lo schema proposto da Távora e con architetture non realizzate da egli che non hanno avuto il successo sperato dal punto di vista qualitativo, come spiegato da Bandeirinha. Nonostante questo, oggi, dopo più di vent'anni, si sta portando a termine la realizzazione dell'asse proposto da Távora grazie alla demolizione di una piccola porzione dei piani terra che affacciano su Rua da Sofia, in prossimità del Palazzo della Câmara Municipal. Questo intervento consentirà il passaggio di una metropolitana leggera realizzando la continuità dell'insieme del progetto iniziale.
Al di là del valore della proposta, questo esempio chiarisce un modo di osservare la città di grande attualità in un'epoca storica dove gli interventi sul tessuto urbano sono prevalentemente di sistemazione, di trasformazione e di rigenerazione. Concepire il proprio

147_ J. Tyrwhitt, *Breve descrizione del Cuore*, in E. N. Rogers, J. L. Sert e J. Tyrwhitt, *Il Cuore della Città: per una vita più umana delle comunità*, Hoepli, Milano 1954, p. 167.

148_ S. Lima, T. Fonseca, *Uma ideia de arquitetura de paisagem na obra de Fernando Távora*, 2013.

149_ A. Alves Costa, *La Pousada de Santa Marinha o el fluir de la historia*, in «*DPA*» Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998., p.48.

150_ Apparato II di questa Tesi

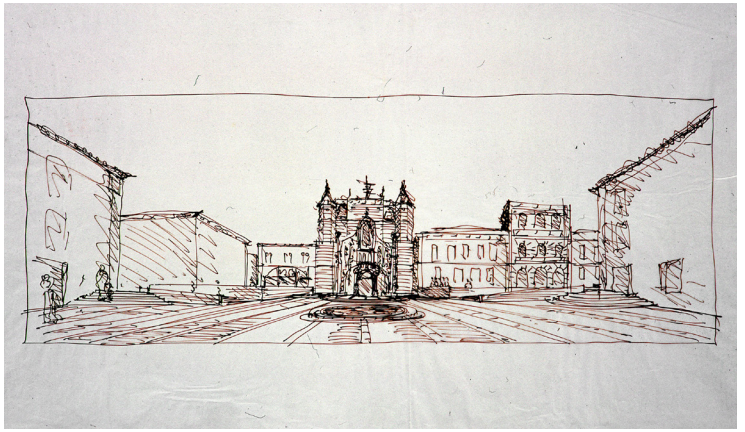


IMMAGINE 268
Schizzo prospettico del progetto per la Praça 8 de maio a Coimbra di Fernando Távora, 1993,
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

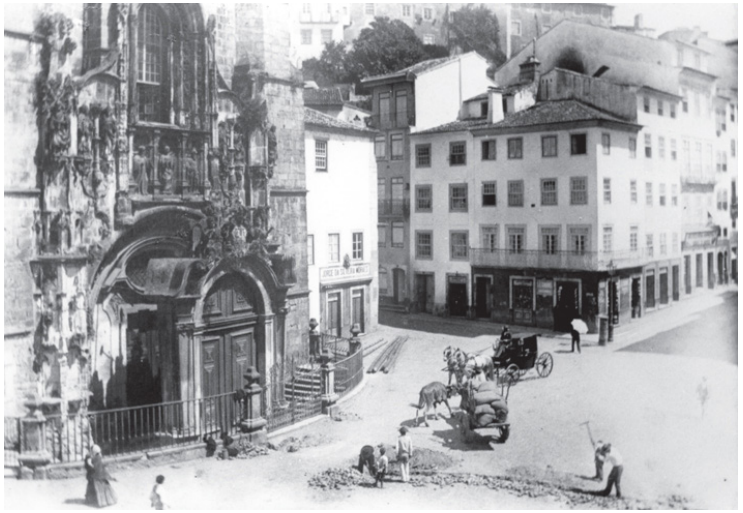


IMMAGINE 269
Piazza 8 de Maio all'inizio del Novecento.

IMMAGINE 270 (pagina a fianco)
Praça 8 de maio a Coimbra, Fotografia scattata nell'ottobre 2022.


CAFE RESTAURANTE



IMMAGINE 271
Progetto per la Praça 8 de maio a Coimbra, 1993
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

- Ambito di relazione della pavimentazione con la Chiesa di Santa Cruz
- Ambito di relazione della pavimentazione con l'Edificio della Câmara Municipal di Coimbra
- Ambito di relazione della pavimentazione con la Rua Visconte da Luz
- Ambito di relazione della pavimentazione con i passaggi trasversali alla Praça 8 de Maio





IMMAGINE 272, 273
Passaggio in Praça 8 de maio a Coimbra.
Fotografie scattate nell'ottobre 2022.

intervento all'interno di un panorama urbano molto più ampio è sicuramente uno dei compiti odierni del progettista che non può limitare la sua azione alle ragioni che lo spingono ad operare nel singolo spazio assegnato perdendo di vista la totalità dei problemi urbani.

Il progetto della Piazza individua e risolve quattro temi di spazio pubblico.
Il primo tema è sicuramente quello di fornire il giusto protagonismo alla meravigliosa facciata in Stile Manuelino della Chiesa di Santa Cruz. Távora interpreta questa esigenza con il disegno di una pavimentazione formata da un sistema di linee orientate verso il centro dell'altare maggiore, costruite con una pietra più scura rispetto a quella del piano generale che riprende il colore ocra dell'ambiente.[151] Lo spazio di quest'ambito ha dei limiti ben definiti dai fronti affacciati sul vuoto della piazza che sono la parte terminale di una serie di fitte vie che confluiscono nel sagrato della chiesa. Questo speciale orientamento della pavimentazione oltre a focalizzare l'attenzione sul monumento grazie alla continuità del piano fin contro la facciata, organizza un vero e proprio palcoscenico urbano tramite il posizionamento di una fontana circolare situata al centro dello spazio vuoto, in asse con l'entrata della chiesa.
L'elemento architettonico, nella sua semplicità geometrica regola lo spazio aperto fornendo ai passanti un podio per l'osservazione del monumento, ma anche un luogo della sosta.
Il secondo tema è quello di garantire l'indipendenza formale del "sagrato laico" del Palazzo della Câmara Municipal. Fernando Távora sceglie, rispettando la quota di ingresso dell'edificio, di costruire una piattaforma più alta rispetto al livello della piazza che riprende la dimensione della facciata proiettandola al suolo frontalmente. Questo luogo limitato ma aperto alle viste da e verso gli ambiti limitrofi, che si raccorda perfettamente alla quota di collegamento con il nuovo asse proveniente dalla parte bassa della città, oltre a legittimare e a differenziare lo spazio di accesso ad un edificio con caratteristiche funzionali e tipologiche molto diverse dalla chiesa, consente di organizzare in maniera coerente la piazza definendone l'unico limite non occupato da edifici. Anche geometria e materiali del suolo sono diversi rispetto a quelli della pavimentazione principale ponendosi in continuità con i marciapiedi della città esistente.
Il terzo tema è quello di assecondare i flussi. Távora decide di mantenere l'orientamento del grande asse pedonale anche all'interno della piazza partendo da un'accurata lettura dell'uso pubblico dello spazio, utilizzato in maniera maggioritaria come ambito di transizione e di passaggio. I percorsi scendono nella parte ribassata della piazza tramite due rampe pavimentate con una pietra di colore grigio, più porosa rispetto a quella utilizzata nelle direttrici interne per diminuirne la scivolosità e facilitare la percorrenza del dislivello. Con questo disegno il progetto consente la lettura di un flusso di attraversamento continuo senza intaccare l'impianto scenografico del piano principale.
Il quarto e ultimo tema è quello di dotare la parte terminale di Rua Visconte da Luz di uno spazio capace di rappresentare simultaneamente un punto di osservazione privilegiato della

151_ La pietra qui come nell'intervento di Guimarães è locale e si integra perfettamente con l'ambiente. Informazione presa da C. Ferreira, *Fernando Távora e o projecto do espaço urbano português*, in M. Mendes (a cura di), *Minha Casa*, Fascicolo 5: Sobre o projecto de arquitectura de Fernando Távora, FIAJMS Faup, 2013, pp. 36-53.

piazza e una piattaforma di organizzazione dei flussi provenienti da Rua Martins de Carvalho. Il basamento della spianata serve inoltre a limitare la prospettiva centrale della chiesa e ad amplificarne la percezione grazie al posizionamento di un muro obliquo speculare rispetto a quello sul lato opposto della facciata.
Grazie all'analisi condotta è stato quindi possibile osservare come Fernando Távora si serva esattamente delle qualità dei contesti per introdurre un'architettura dello spazio pubblico sensibile e attenta, che fa suo il patrimonio di forme già presenti nel luogo aumentandone il valore ulteriormente.

Il progetto di sistemazione complessiva delle piazze di Guimarães è un altro esempio paradigmatico del modo di concepire lo spazio pubblico di Fernando Távora. Si tratta di quattro interventi di microricucitura urbana effettuatati, come egli stesso riferisce, «*in accordo con la loro forma, con le loro funzioni, con il loro ambiente costruito e persino con la loro epoca*». Infatti, l'architetto distingue quattro caratteri per ogni luogo dove sarà chiamato ad intervenire.[152]
Il primo luogo di progetto, in odine di tempo (1985), è quello della Praça do Município. Come tutti gli altri interventi la sistemazione di questo slargo, in precedenza adibito a parcheggio, si inserisce all'interno dell'iniziativa municipale per la pedonalizzazione del centro storico della città, denominata *Acção Trânsito* (Azione Traffico).[153] Primo obiettivo della proposta e proprio quello di cancellare la memoria di uno spazio caotico, anti-urbano, in favore di un nuovo ambiente capace di valorizzare il carattere "barocco" della facciata[154] dell'antico Convento di Santa Clara, oggi sede degli uffici comunali di Guimarães.
Il largo è caratterizzato per la presenza di un leggero dislivello che accompagna la discesa della strada verso la parte meridionale dello spazio aperto che Fernando Távora decide di risolvere con la costruzione di muri di contenimento che danno origine ad una piattaforma continua che si attesta alla quota di ingresso del municipio. La relazione con la facciata definisce il disegno della pavimentazione. L'asse della geometria viene infatti situato in corrispondenza dell'ingresso al palazzo, sul quale l'architetto inserisce una serie di oggetti che aiutano a ordinare lo spazio: la scalinata che scende al livello inferiore della strada e una fontana circolare che instaura una dialettica con il grande albero della corte interna dell'edificio. Parallelamente all'asse principale vengono posizionate le due guide maggiori della pavimentazione, prolungamento delle paraste principali che incorniciano l'ingresso del palazzo, formate da lastre di granito locale, materiale che viene utilizzato anche per le aiuole, per i bordi e per il rivestimento dei muri di contenimento della piattaforma, conferendo una carattere omogeneo all'ambiente. Perpendicolarmente alle guide principali il disegno forma una maglia secondaria di guide minori, anch'esse in granito, che conformano una

152_ Nota di Fernando Távora in
https://arquivoatom.up.pt/index.php/reabilitacao-do-largos-da-condessa-de-juncal

153_ F. Távora, *Memória Descritiva e Justificativa do Largo do Município*, Guimarães, 8 de Julho de 1985.

154_ La facciata, datata 1741, è stata decorata in stile "Rocaille", in S. R. Meleiro Lima, *Fernando Távora e o Espaço Público Português*, Tesi di Mestrado integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof.ssa Maria Teresa Fonseca.

A Praça do Municipio
B Praça de São Tiago
C Largo de João Franco (Largo da Misericordia)
D Jardim do Largo Condessa do Juncal

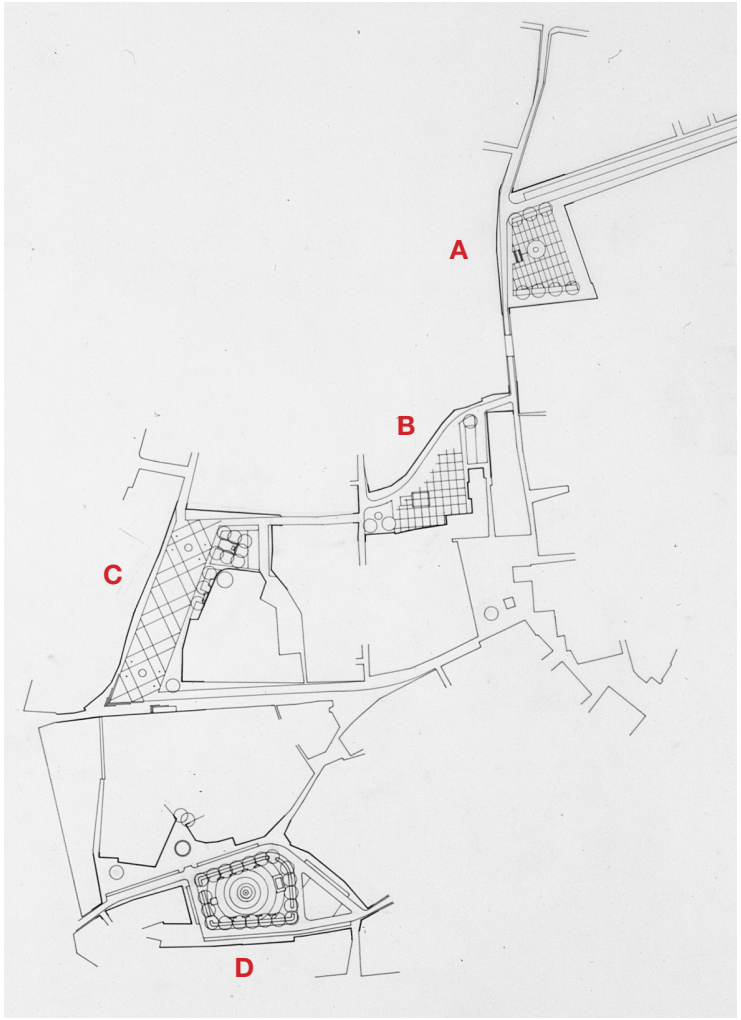


IMMAGINE 274
insieme delle piazze di Guimarães progettate da Fernando Távora.
Estratto dalla pubblicazione J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012, pag. 413.

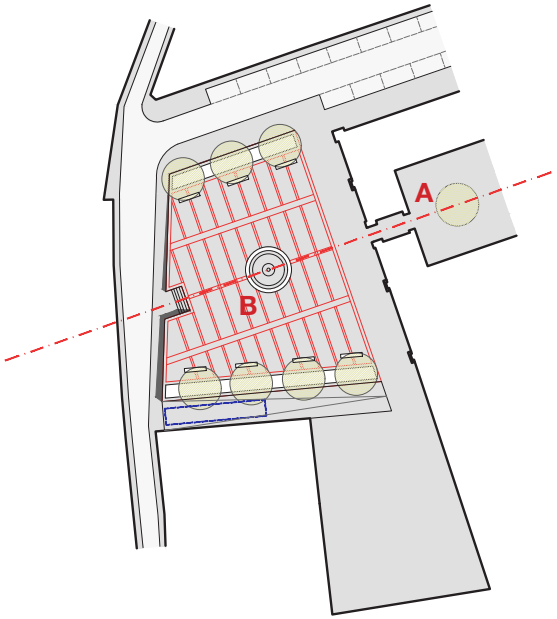
scacchiera rettangolare al cui interno è inserito un pavimento a *Calçada Portuguesa*, un tipo di suolo tradizionale formato da piccole pietre di forma regolare che caratterizza il disegno dei marciapiedi di tutta la città. Attorno alla piattaforma, i pavimenti rimangono in continuità fisica e materica con gli spazi pubblici esistenti consentendo la lettura sequenziale dello spazio ma anche evocando la presenza, grazie alla differenziazione voluta nella geometria del pavimento dello spazio centrale, di un luogo "speciale", un giardino civico, ideale per la sosta sotto i due filari di tigli che ne delimitano i bordi.

Il secondo intervento è localizzato nella Praça de São Tiago, spazio di origine medievale che ne conserva ancora il carattere. Il luogo, vero e proprio cuore della città storica, vive della corrispondenza con l'altra Piazza principale della città, il sagrato della Chiesa da Nossa Senhora da Oliveira. Questi due ambiti sono divisi ma collegati dalla permeabilità del piano terra dell'antico edificio del Consiglio Comunale, che affaccia su entrambe le piazze. Fernando Távora, come sempre, affronta il problema del progetto servendosi della conoscenza storica. Egli afferma che il motivo della particolare forma a "S" della piazza non sia noto nonostante riconosca nell'asse una delle principali vie di comunicazione interne alla città.[155] Anche questo luogo prima dell'intervento dell'architetto era caratterizzato dalla presenza massiva di automobili e da un suolo discontinuo in condizioni di degrado.[156] Il progetto, quindi, prevede di mantenere la pavimentazione già presente nel Largo da Oliveira definendo la continuità formale dei due spazi pubblici poiché l'intento della proposta era quello di riaffermarne l'identità e di conservare i valori ambientali di un luogo di primaria importanza per la comunità.[157]
Il piano della mobilità del centro storico, che prevedeva il mantenimento della mobilità e di alcuni stalli di sosta nella parte settentrionale della piazza, orienta Fernando Távora alla decisione di interrompere la pavimentazione a scacchiera proprio in prossimità del lato curvilineo lasciando il suolo allo stesso livello della strada per favorire la possibilità in futuro di usufruire dell'intero campo dello spazio pubblico senza salti di quota che andrebbero ad alterare la percezione della continuità. Oggi, infatti, le automobili non parcheggiano più in questa zona che, anche grazie alle notevoli limitazioni del traffico, è diventata un'area occupata dalle terrazze delle caffetterie, uno spazio all'aperto dove è possibile sostare in piena tranquillità. I marciapiedi che delimitano la piazza, gli attraversamenti pedonali a livello e le guide geometriche sono in granito locale e, come nella Piazza del Municipio, la parte interna è riempita con un pavimento a Calçada Portuguesa composto da ciottoli di forma e disposizione irregolare.
Il secondo elemento ordinatore dello spazio geometrico è rappresentato dall'asse dell'antica Cappella di São Tiago, un piccolo luogo di culto eretto al centro della piazza e demolito alla

155_ F. Távora, *Discursos sobre arquitectura #1*, Op. Cit

156_ «*Un parcheggio, lì, disposto senza alcuna grazia, al centro e ai lati, incrociandosi l'uno con l'altro. Ci sono vecchie case che cadono [...] Il terreno è tutto sconnesso e le pietre sciolte vengono calciate dai passanti. Una vergogna per la città*», dall'articolo *Centro Histórico quase desprezado*, In «*O Primeiro de Janeiro*» del 23 settembre 1981.

157_ F. Távora, *Memória Descritiva e Justificativa da Praça de S. Tiago*.



Praça do Municipio

Superficie continua alla quota della strada

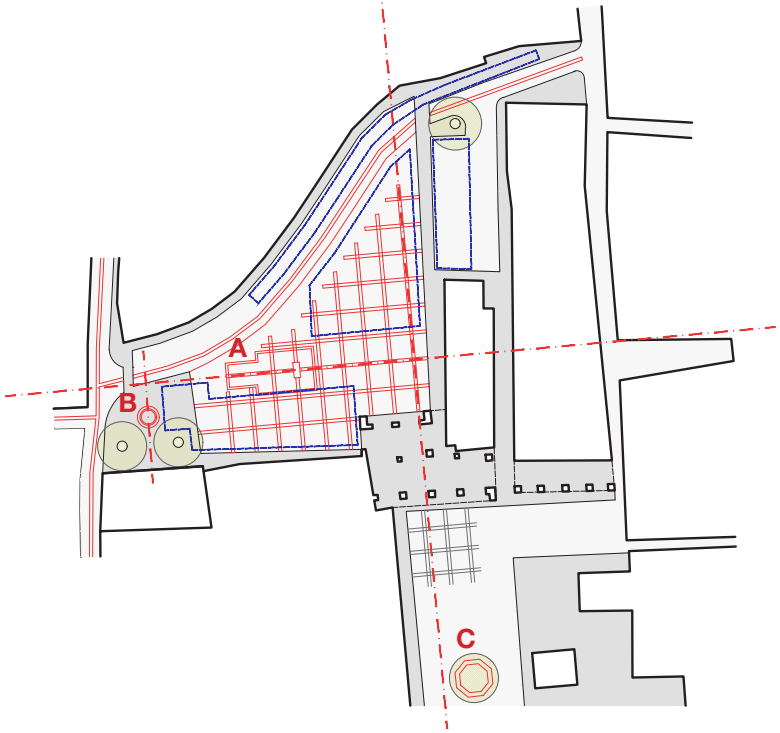
Superficie continua sopraelevata tra i 5 e i 10 cm rispetto alla quota della strada

Assialità principali

Geometria principale della pavimentazione

Area attrezzata a terrazza delle atività di ristorazione

A Entrata al patio della Câmara Municipal de Guimarães
B Fontana



Praça de São Tiago

Superficie continua alla quota della strada

Superficie continua sopraelevata tra i 5 e i 10 cm rispetto alla quota della strada

Assialità principali

Geometria principale della pavimentazione

Area attrezzata a terrazza delle atività di ristorazione

A Sedime della Cappella di São Tiago
B Fontana
C Olivo ricollocato nella Praça de Nossa Senhora da Oliveira



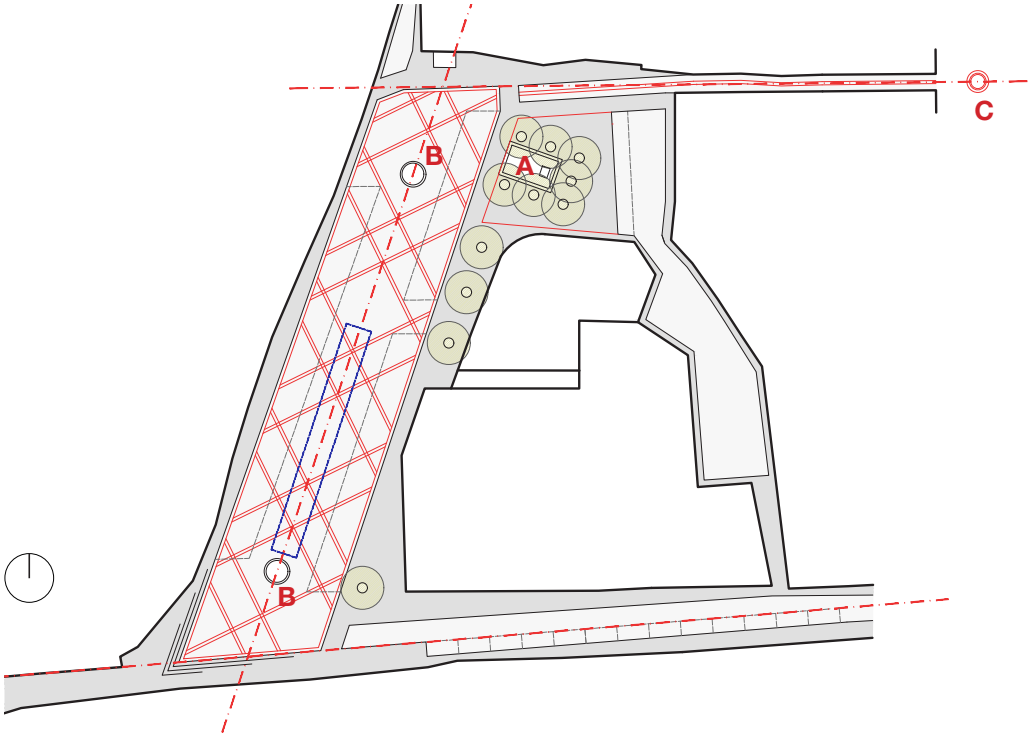
IMMAGINE 275
Praça do Muninipio, Guimarães, Fernando Távora, 1992.
Immagine concessa dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito



IMMAGINE 276
Praça de São Tiago, Guimarães, Fernando Távora, 1992.
Immagine concessa dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito

fine del XIX secolo. Nonostante non siano stati trovati i resti delle fondazioni nel momento degli scavi, l'architetto decide comunque di disegnare a terra il sedime della cappella orientando l'ascissa della scacchiera a partire da questo importante riferimento del passato. Completano l'impianto tre alberi che punteggiano la piazza: uno a nord-est segna l'ingresso e rappresenta la soglia di uno spazio che altrimenti sarebbe rimasto vuoto, due ad ovest invece riprendono l'allineamento dei portici dell'antico Palazzo del Consiglio definendo un ambito protetto che viene completato dal posizionamento di una fontana.
Un ultimo albero viene ricollocato di fronte al baldacchino della Chiesa de Nossa Senhora da Oliveira. L'architetto spiega che in quel punto nel XIV secolo era presente un olivo, che diede il nome all'edificio di culto. Nell'Ottocento il potere civile, come segno di sfida al potere religioso, decise di espropriare l'albero lasciando un vuoto simbolico in un luogo che prendeva il suo nome proprio da quell'elemento. Távora compie allora un gesto di riappacificazione e di rievocazione riproponendo il posizionamento del grande olivo, disegnando il suo invaso di contenimento e incidendo sopra di esso le date di abbattimento e di nuova piantumazione, dimostrando ancora una volta che nulla può essere dimenticato nella città, la quale vive di storie, di memorie e di confronto perenne con il suo passato.

Il terzo progetto recupera un largo allungato situato ad ovest della Praça de São Tiago. Il primo riferimento spaziale arriva proprio dalla continuità di relazione con la piazza principale e in questo modo è possibile spiegare l'esistenza della fontana sul limite occidentale della piazza che segna una corrispondenza visiva tra i due luoghi. L'area di intervento anche in questo caso era contraddistinta per la presenza di un caotico parcheggio che non consentiva la corretta percezione di uno spazio caratterizzato da una moltitudine di edifici di valore architettonico. Sul lato Nord la torre rinascimentale della Casa dos Carvalhos, sul lato est il Palácio dos Coutos e una fontana commemorativa della nazione portoghese datata 1820, sul lato sud la Chiesa seicentesca della Misericordia e sul lato ovest un fronte continuo di edifici residenziali tipici delle abitazioni borghesi di questa zona del paese. A questo già importante comparto patrimoniale Fernando Távora aggiunge un memoriale al politico João Franco nella porzione rimasta vuota dello spazio aperto per aumentare ulteriormente la definizione geometrica di un ambiente urbano al quale l'architetto conferisce il carattere di piazza.
L'asse centrale dello spazio aperto è segnato da due fontane simmetriche rispetto ai lati del parallelogramma che creano un circuito per la circolazione e la sosta delle automobili sul lato esterno, mentre la parte centrale al livello della strada viene riservata alle terrazze delle attività di ristorazione e all'utilizzo pedonale. La geometria della pavimentazione è formata da una griglia obliqua rispetto ai fronti che la delimitano per accentuare la definizione di uno spazio centrale che regola la grande varietà delle cortine edilizie che vi si affacciano. I materiali sono simili a quelli impiegati negli altri interventi: anche qui vengono riprese le guide in granito che orientano la maglia della pavimentazione in ciottolato. Lo spazio pubblico degrada in maniera quasi impercettibile verso sud dove la differenza di quota si fa maggiore in prossimità di una delle strade di uscita dalla piazza che rappresenta anche una delle antiche porte della città. Per accentuare la percezione del varco e per risolvere il dislivello Fernando Távora disegna una gradinata che degrada verso la quota alta e che indirizza il sistema delle relazioni in direzione della parte nuova del tessuto urbano.



Largo de João Franco (Largo da Misericordia)

Superficie continua alla quota della strada

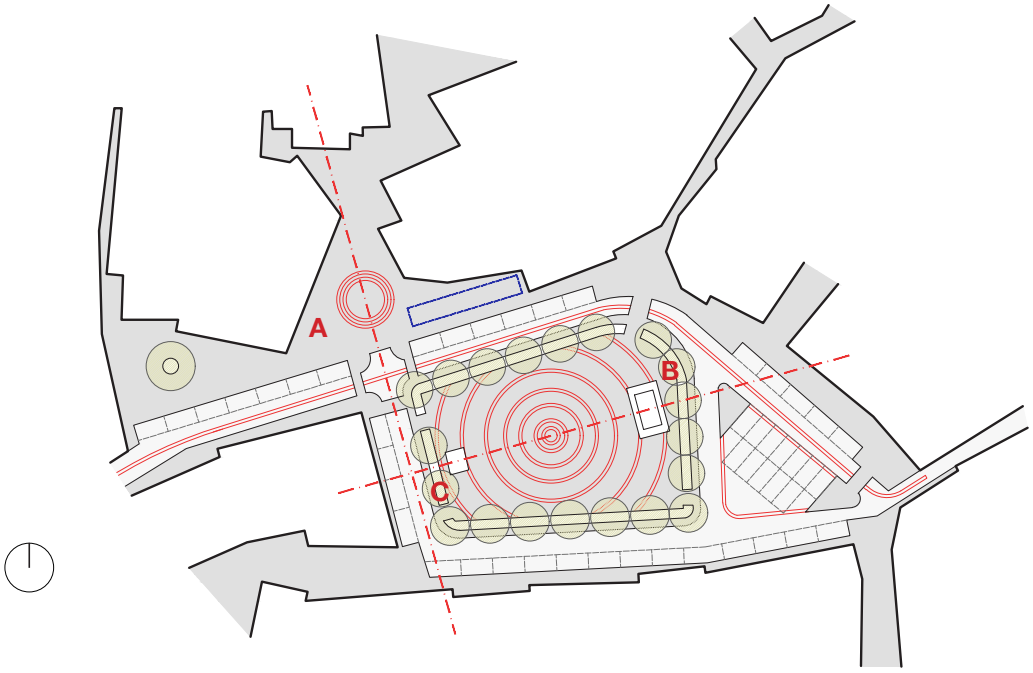
Superficie continua sopraelevata tra i 5 e i 10 cm rispetto alla quota della strada

Assialità principali

Geometria principale della pavimentazione

Area attrezzata a terrazza delle atività di ristorazione

A Memoriale a João Ferreira Franco Pinto
B Fontana
C Fontana della Praça de São Tiago



Jardim do Largo Condessa do Juncal

Superficie continua alla quota della strada

Superficie continua sopraelevata tra i 5 e i 10 cm rispetto alla quota della strada

Assialità principali

Geometria principale della pavimentazione

Area attrezzata a terrazza delle atività di ristorazione

A Seduta circolare in memoria della demolita Igeja de S. Paio
B Monumento a José Arnaldo Nogueira Molarinho
C Chiosco



IMMAGINE 277
Largo da Misericordia, Guimarães, Fernando Távora, 1992.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.



IMMAGINE 278
Jardim do Largo Condessa do Juncal, Guimarães, Fernando Távora, 1992.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

L'ultimo intervento nel Largo Condessa do Joncal trasforma un parcheggio in un giardino pubblico. Per assecondare l'esigenza di un numero ridotti di stalli di sosta la circolazione delle automobili viene limitata ad un unico senso di marcia permettendo l'installazione di stalli periferici alla parte centrale che viene assegnata all'uso pedonale esclusivo. La continuità dei percorsi viene garantita da una sequenza ininterrotta di pavimentazioni in granito locale sopraelevate rispetto alla quota della strada in ciottolato. Questo sistema convoglia la circolazione pedonale all'interno del nuovo giardino: un piazzale alberato ai bordi con una geometria del suolo a cerchi concentrici che enfatizzano la centralità del nuovo spazio pubblico. La pavimentazione in granito viene estesa sul fronte nord verso il borgo che anticamente ospitava la chiesa di S. Paio, demolita per ragioni igieniche alla fine dell'Ottocento, la cui presenza viene rievocata dall'architetto con l'introduzione di una gradinata circolare che consente la seduta ma anche la limitazione del traffico.

È stato possibile osservare come Guimarães rappresenti un esempio di intervento nei centri storici alla scala dello spazio pubblico per la grande varietà di soluzioni utilizzate e per la simultanea unità di intenti che deriva da una profonda conoscenza morfologica e storica dell'impianto. Multipli interventi con un forte carattere individuale trovano nella continuità delle relazioni il filo conduttore che assicura la vivibilità dei luoghi e una loro armonia in accordo con la comunità che li frequenta. Del resto, è proprio Fernando Távora a sostenere come l'architettura sia un atto di intelligenza che richiede innanzitutto una chiara consapevolezza sociale.[158]

158_ F. Távora, *A Arquitectura é o dia-a-dia*, Boletim da Universidade do Porto, n° 19/20,1993.



Apparato I

Conversazione con la Professoressa Maria Teresa Fonseca

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP)
Porto, 7 ottobre 2022

Teresa Fonseca: Avevo già orientato una tesi che parlava delle *Costanti* che poi non è mai stata terminata. Ho letto le domande e il tuo indice: mi sembra tu le abbia riassunte molto bene.

Andrea Fanfoni: Grazie professoressa. Introduco comunque l'intervista perché credo sia necessario spiegare il significato e l'obiettivo di un prodotto di ricerca finalizzato alla comprensione del progetto dei luoghi e degli spazi pubblici della città contemporanea.
Il lavoro di durata triennale, che si inserisce all'interno di un programma ampio che vede coinvolte le Università dell'Emilia-Romagna afferenti al *Laboratorio Regionale Smartcity 4.0 Sustainable Lab*, ha lo scopo di studiare le dinamiche insediative e di sviluppo della città odierna da una prospettiva multidisciplinare.
Nello specifico, questa Tesi di dottorato, partendo da un contesto di analisi limitato alla città media europea, si interroga sulla possibilità di dotare il ragionamento futuro che gravita attorno al progetto urbano di spazio pubblico di fondamentali strumenti e di rinnovate tematiche iniziando dall'analisi critica e dalla messa in discussione del concetto stesso di *Smart City*. Data la premessa, la ricerca individua la necessità di eseguire una rielaborazione teorica dell'esperienza progettuale dell'architetto Fernando Távora, identificato come una delle figure centrali relative al dibattito culturale sulla progettazione architettonica e urbana del secondo dopoguerra, e di compiere l'analisi di un'esperienza concreta, quella relativa alla trasformazione dell'*Avenida da Ponte* e al recupero della *Casa dos 24* a Porto, come esempio funzionale al ragionamento, per la definizione delle invarianti metodologiche e processuali negli interventi sullo spazio pubblico contemporaneo.
Partendo dallo studio della bibliografia di riferimento sulla *Smart City* che ha portato alla



IMMAGINE 279
Patio della Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP).

definizione di un *Glossario dei termini della città contemporanea* (capitolo 1; paragrafo 1.4)[1] è possibile riscontrare l'affermarsi di un modello di sviluppo urbano incentrato prevalentemente sulla crescita della quantità dei servizi grazie ad un utilizzo massivo della tecnologia dei dispositivi intelligenti incorporati: *l'Internet of Things* (IoT).
Viceversa, non si riscontrano nell'analisi del modello *Smart City* elementi di attenzione esplicita per le dinamiche di trasformazione fisica della città e dei suoi luoghi. Questa rilevazione permette di fare una riflessione fortemente critica sul ruolo del progetto di architettura e dello spazio pubblico nel processo di gestione e sviluppo della città contemporanea. Che ne pensa?

T. F.: Penso quello che pensi tu. È molto interessante perché io ho fatto il tuo stesso percorso. Credo che questo sia uno *slogan* ed è curioso che quasi contemporaneamente al concetto di *Smart City* appaia quello di *Star System*. Ho cercato quindi di accompagnare questa tendenza teorica con la mia formazione, perché ho pensato potessero essere nomi nuovi per argomenti vecchi chiedendomi se potessi avere uno spazio in questo dibattito. Ho scavato nel mio vocabolario, nelle mie pratiche teoriche e in quelle progettuali per trovare un posto a questa definizione e ho compreso che le parole che costituiscono la nostra area disciplinare non sono mai convocate nel lessico della *Smart City*.
Riferirsi alle parole è importante se parliamo di architettura e credo l'architettura sia rimasta al di fuori del ragionamento con le conseguenze e le fratture che osserviamo oggi. Mai l'architettura è stata così mediatizzata e simultaneamente non è mai stata così esclusa dal dibattito perché assistiamo ad una separazione tra gli agenti di produzione dell'architettura e gli agenti della società dei consumi. Questi ultimi però prevalgono perché utilizzano aree disciplinari, a partire dagli anni Sessanta con i situazionisti fino ad oggi con la mediatizzazione, che riguardano in maniera prevalente le scienze sociali, le quali non hanno un oggetto visibile, palpabile. Flussi, dinamiche, momenti, vivenze, sono parole che ho iniziato a proibire ai miei studenti per ritornare alle costanti dell'architettura che sono i materiali, la statica. L'architettura traduce i movimenti della società, la storia della vita, in forme statiche. Posso sembrare molto radicale e non voglio andare contro all'innovazione ma sono estremamente preoccupata con la deterritorializzazione del discorso architettonico e urbanistico in favore delle scienze sociali e di altre aree disciplinari. Una grande parte delle tesi che si fanno oggi non hanno come oggetto né l'architettura né la città. Le figure non sono disegni ma spesso sono fotografie. Gli strumenti non sono quelli dell'architettura che sono le piante, le sezioni, i dettagli costruttivi.
L'ultimo lavoro che ho scritto si intitola *A escrita dos arquitetos, as palavras da arquitetura*[2] (Gli scritti degli architetti, le parole dell'architettura), parla dei libri che mi hanno influenzato nella mia vita. L'architettura deve essere sperimentata e i libri di architettura devono avere

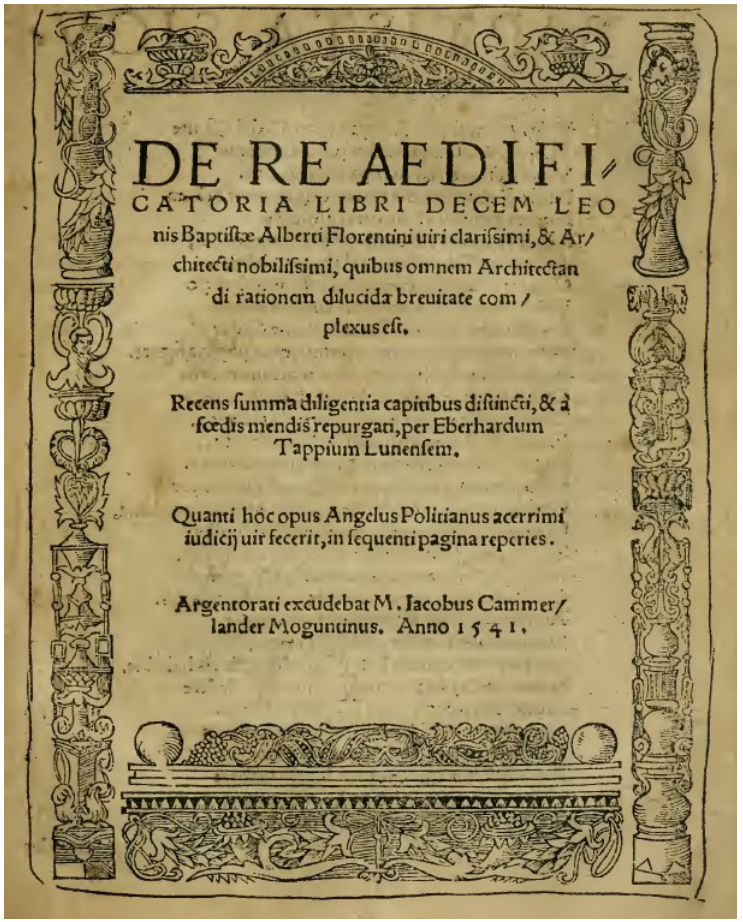
1_ Il Glossario è stato discusso e presentato al convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari. Un confronto culturale dopo un anno di lavoro*, Parma, 25 giugno 2021, e verrà pubblicato in D.Costi et al, *Smart City? A critical position*, Springer Berlin, 2023, (in fase di pubblicazione).

2_ T. Fonseca, *A escrita dos arquitetos, as palavras da arquitectura*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Marzo 2018.

molti disegni. Contro il vocabolario delle scienze sociali contrappongo un vocabolario elementare estratto dalla strada, dalla piazza, dalla casa e dalla chiesa. Cerco la parola *De Edificatória*[3] ovvero l'arte di edificare, che non è l'arte della vivenza, e la longevità di parole che corrispondevano alla qualità fisica dell'opera come l'impianto, il terreno, la proporzione, il programma, la distribuzione. La distribuzione, ad esempio è una organizzazione dello spazio orizzontale e verticale, pertanto in sezione. Comincio sempre un progetto in sezione, per conoscere il terreno, la posizione degli ambienti e mai con schemi astratti. Mi interessa la resistenza dell'opera architettonica al tempo. Un'opera è sostenibile non solo per le caratteristiche fisiche ma per l'armonia delle proporzioni e la perfezione dell'esecuzione che si raggiunge grazie alla conoscenza di coloro che hanno collaborato alla costruzione. In questi termini l'architettura è un'arte umana che è simultaneamente sociale ed estetica che vive di etica, di rispetto per il lavoro degli uomini. L'intelligenza è vincolata all'economia dei mezzi di espressione. Uno dei maggiori crimini ecologici che conosco è rappresentato dall'architettura adattabile che è l'opposto di flessibile ovvero quella che supporta nuovi programmi e usi senza bisogno di fare nuovi investimenti. Molta architettura è diventata insostenibile perché non si relaziona agli ambienti e forse è colpa della globalizzazione dell'immagine architettonica che ha fatto sì che si perdesse la nozione di rispetto per il luogo, non quello simbolico ma quello fisico, rappresentato dalla temperatura, dall'umidità, dai materiali autoctoni. Utilizzare materiali locali evita il trasporto e basterebbe questo per risolvere alcuni dei problemi legati alla sostenibilità. L'architettura ha perso il dominio della professione tecnica, artistica e culturale diventando perciò insostenibile. La geografia fisica è stata abolita dalle scuole di architettura a favore della geografia umana. Noi abbiamo bisogno della geografia, della topografia, della geologia. C'è una frase molto celebre di Eduardo Souto de Moura che dice: «*per un ponte che cade non ci sono scuse ideologiche*» che significa che la nostra opera è radicata al suolo e non può cadere.
Poi c'è un'altra questione: la pianificazione non è l'urbanistica perché la pianificazione è simultaneamente scienza sociale, economica e ingegneristica dal momento che i metodi e le tecniche della pianificazione sono quantitative. Gli architetti sono chiamati oggi a materializzare in forme i programmi che pianificatori e politici ci chiedono senza sostituirci a loro. Possiamo però fare la nostra parte dimostrando la sostenibilità dei nostri interventi. La "gentrificazione" è in parte colpa nostra dal momento che l'etica dell'architettura e dell'urbanistica è stata sostituita da processi speculativi nascosti dietro i concetti di salvaguardia o di rigenerazione. Gli architetti in molti casi sono stati i protagonisti di questi processi e questo chiama una riflessione.

A.F.: Oggi assistiamo ad un'enfasi per la formazione di modelli teorici attraverso i quali ricavare gli strumenti di intervento sulla città e senza dubbio la *Smart City* rappresenta uno di questi. Álvaro Siza ha affermato invece che: «*la pedagogia di Fernando Távora non ha niente a che vedere con modelli, risposte sistematiche, know how..[…] Ma ha a che vedere con l'umana condizione, l'apertura, la prudenza, la comprensione, con la permissività alle volte, il*

3_ L. B. Alberti, *De re ædificatoria*, 1452.

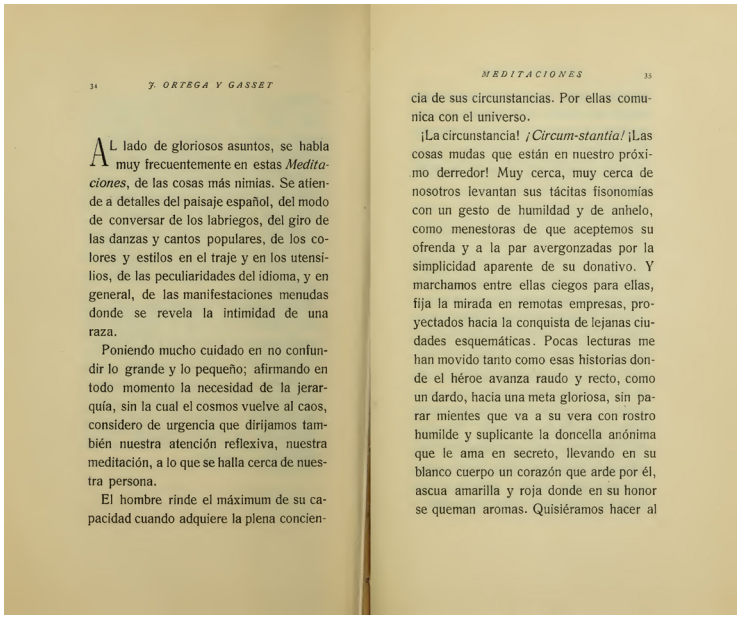

DE RE AEDIFI-
CATORIA LIBRI DECEM LEO
nis Baptiſtæ Alberti Florentini uiri clariſsimi, & Ar-
chitecti nobiliſsimi, quibus omnem Architectan
di rationem dilucida breuitate com-
plexus eſt.

Recens ſumma diligentia capitibus diſtincti, & à
fœdis mendis repurgati, per Eberhardum
Tappium Lunenſem.

Quanti hoc opus Angelus Politianus acerrimi
iudicij uir fecerit, in ſequenti pagina reperies.

Argentorati excudebat M. Iacobus Cammer-
lander Moguntinus. Anno 1541.

IMMAGINE 280
L. B. Alberti, *De re ædificatoria*, 1452. Frontespizio dell'edizione del 1541.



34 J. ORTEGA Y GASSET

AL lado de gloriosos asuntos, se habla muy frecuentemente en estas *Meditaciones*, de las cosas más nimias. Se atiende a detalles del paisaje español, del modo de conversar de los labriegos, del giro de las danzas y cantos populares, de los colores y estilos en el traje y en los utensilios, de las peculiaridades del idioma, y en general, de las manifestaciones menudas donde se revela la intimidad de una raza.

Poniendo mucho cuidado en no confundir lo grande y lo pequeño; afirmando en todo momento la necesidad de la jerarquía, sin la cual el cosmos vuelve al caos, considero de urgencia que dirijamos también nuestra atención reflexiva, nuestra meditación, a lo que se halla cerca de nuestra persona.

El hombre rinde el máximum de su capacidad cuando adquiere la plena concien-

MEDITACIONES 35

cia de sus circunstancias. Por ellas comunica con el universo.

¡La circunstancia! *¡Circum-stantia!* ¡Las cosas mudas que están en nuestro próximo derredor! Muy cerca, muy cerca de nosotros levantan sus tácitas fisonomías con un gesto de humildad y de anhelo, como menestoras de que aceptemos su ofrenda y a la par avergonzadas por la simplicidad aparente de su donativo. Y marchamos entre ellas ciegos para ellas, fija la mirada en remotas empresas, proyectados hacia la conquista de lejanas ciudades esquemáticas. Pocas lecturas me han movido tanto como esas historias donde el héroe avanza raudo y recto, como un dardo, hacia una meta gloriosa, sin parar mientes que va a su vera con rostro humilde y suplicante la doncella anónima que le ama en secreto, llevando en su blanco cuerpo un corazón que arde por él, ascua amarilla y roja donde en su honor se queman aromas. Quisiéramos hacer al

IMMAGINE 281
Pagina 34 e 35 della pubblicazione J. Ortega y Gasset, *Meditaciones del Quijote*, Publicaciones de la residencia de estudiantes, Madrid, 1914.

dubbio, la volontà, l'intransigenza. Un ventaglio di contraddizioni dal quale nascono lezioni di Architettura.»[4] Lei che ha potuto assistere alle lezioni di Fernando Távora mi può raccontare di quanto fosse importante per lui la condizione di "*circostanza*" come strumento del progetto?

T. F.: Io sono stata alunna di Fernando Távora nel 1972 ma non ho mai prestato attenzione sul fatto che lui utilizzasse la parola *circostanza*. Ma 50 anni dopo, ho trovato una cosa che mi ha chiarito il tema. Il grande filosofo che inspirò Fernando Tavora fu Ortega y Gasset e io proprio questa settimana, mentre ordinavo la libreria di uno zio, ho preso in mano questo piccolo libro, *Meditaciones del Quijote*. Nell'introduzione c'è la spiegazione: «*El hombre rinde el máximum de su capacidad cuando adquiere la plena conciencia de sus circunstancias. Por ellas comunica con el universo. ¡La circunstancia! ¡Circum-stantia! ¡Las cosas mudas que están en nuestro próximo derredor! Muy cerca, muy cerca de nosotros levantan sus tácitas fisonomías con un gesto de humildad y de anhelo, como menestoras de que aceptemos su ofrenda y a la par avergonzadas por la simplicidad aparente de su donativo. Y marchamos entre ellas ciegos para ellas, fija la mirada en remotas empresas, proyectados hacia la conquista de lejanas ciudades esquemáticas.*»[5] Vedi, Ortega smette di usare il plurale *circostanze* per passare al latino *circum-stantia*. E poi continua: «*Yo soy yo y mi circunstancia, y si no la salvo a ella no me salvo yo*».[6]
La *circostanza* è quindi rappresentata dalle cose, dalle persone, dagli animali, dalle pietre, dalla musica, da tutto ciò che mi circonda e che muta in ogni momento. Questa è una casualità straordinaria. Non avevo mai fatto questa associazione al significato di *circostanza* come lo spostamento di me stesso verso l'esterno che mi fa innamorare di ciò che mi circonda trasformandomi simultaneamente in recettore e in donatore. Sono contenta perché sto terminando la mia carriera e ho trovato questa chiave di interpretazione per un termine che viene spesso associato a Fernando Távora.
Da questa lettura individuo due temi: antidogmatismo e apertura alla conoscenza. Siza lo riassume molto bene nel testo *Ser Teórico*[7] (Essere Teorico) dove dice che non esiste nessuna teoria riutilizzabile ma è la ricerca del progetto, che si arricchisce continuamente grazie

4_ Á. Siza, *A propósito da arquitectura de Fernando Távora*, in Á. Siza, *01 Textos*, Civilização Editora, Porto, 2009.

5_ La professoressa Fonseca mi ha letto il testo in lingua spagnola e perciò ho deciso di lasciare l'originale. Tradotto dice: «*L'uomo dà il meglio di sé quando diventa pienamente consapevole delle proprie circostanze e attraverso di esse comunica con l'universo. Circostanza! Circum-stantia! Le cose mute che sono nelle nostre immediate vicinanze! Vicine, vicinissime a noi, sollevano le loro fisionomie inespresse con un gesto di umiltà e di desiderio, come se ci minacciassero di accettare la loro offerta e allo stesso tempo fossero imbarazzate dall'apparente semplicità del loro dono. E noi marciamo in mezzo a loro ciechi, con lo sguardo fisso su imprese remote, proiettati alla conquista di lontane città schematiche*». In J. Ortega y Gasset, *Meditaciones del Quijote*, Publicaciones de la residencia de estudiantes, Madrid, 1914, pp. 34-35.

6_ Il testo tradotto in italiano dallo spagnolo dice: «*Io sono io e la mia circostanza, e se non salvo lei non mi salvo io*». In J. Ortega y Gasset, *Meditaciones del Quijote*, Publicaciones de la residencia de estudiantes, Madrid, 1914, pp. 43-44.

7_ Á. Siza, *Ser Teórico*, in *01 Textos, 145. 2007 08 02 Pedagogia, Reflexão*, Civilização Editoria, 2009, p. 383

all'esperienza, il punto di partenza di ogni nuova situazione. Dobbiamo però avere solide basi che non ci lascino cadere e dobbiamo essere aperti, saper ascoltare. La persona più saggia che conosco è proprio Siza perché ha la grande dote di saper ascoltare e di utilizzare le parole corrette senza perdersi in discorsi torrenziali. Parla come disegna. Álvaro Siza ancora oggi coltiva questa lezione di Fernando Távora dimostrando una grande sensibilità nella relazione con il luogo e risolvendo in maniera eccezionale in tutti i suoi progetti i rapporti con la topografia e con il terreno. E poi Alvar Aalto.

A.F.: Che è stato il suo grande riferimento, giusto?

T. F.: In realtà io penso che l'influenza maggiore di Alvar Aalto nei confronti di Alvaro Siza riguardi il suo metodo di lavoro. Il riferimento ideologico maggiore riguarda l'impiego dei mezzi di produzione, le risorse fisiche, i materiali locali, la classe lavoratrice. Sono tutti temi presenti nella produzione architettonica di Aalto che Siza trasporta nel contesto portoghese. Investe moltissimo nel miglioramento delle condizioni produttive dell'industria edile portoghese e conduce una vera e propria campagna di progresso economico locale, soprattutto negli anni Ottanta.
Tornando alla domanda, per Távora non ci sono modelli ma aperture. Questo atteggiamento lo ha condotto alla ricerca di professori nuovi per la Scuola di Porto contro il tradizionalismo. Aveva conosciuto l'Atelier di Le Corbusier dove c'erano giovani di tutte le nazionalità. C'era una visione cosmopolita. Era andato ai CIAM a conoscere la cultura europea che ha portato in Portogallo. È una questione fondamentale. Siza nella descrizione che tu riporti nella domanda credo parli un po' anche di sé stesso. È autobiografico. Io penso che Siza abbia fatto durante la sua vita una biografia creatrice di Távora attraverso le sue opere. Io ho fatto un po' lo stesso con Siza durante la mia vita.

A.F.: Parliamo ora di *partecipazione*. Riprendo ancora le parole di Álvaro Siza che in una intervista del 2002 disse: «*La visione di Távora nell'esperienza SAAL era quella di partire sulla base di un piano e poi grazie a quel supporto iniziare un dialogo con la popolazione che avrebbe portato al progetto.*»[8] Oggi è di grande attualità il tema della partecipazione nei processi di rigenerazione urbana e però spesso si riduce ad attività che coinvolgono la popolazione in maniera parziale senza proposte concrete e dialoghi realmente proficui per la mancanza di progetti preliminari che possano innescare il confronto. Mi racconta qual era l'idea di Fernando Távora a proposito del processo partecipativo?

T. F.: Riprendo ancora la *circostanza* perché mi consente di introdurre il tema della *partecipazione*. La circostanza non è uno strumento del progetto ma una metodologia perché è dialogo, interazione. Ortega Y Gasset non fissa l'interno e l'esterno perché essi interagiscono. Io, ad esempio, non sono la stessa persona che ero prima di questa intervista.

8_ Intervista a Álvaro Siza su Fernando Távora, 24 Novembre 2002, Porto, dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito.



IMMAGINE 282
Copertina della pubblicazione D. Machabert, L. Beaudouin, *Álvaro Siza*, *Une question de Mesure*, Le Moniteur, 2008.



IMMAGINE 283
Il progetto SAAL S. Victor, Porto, 1974-1977. Digital Image © The Museum of Modern Art/Licensed by SCALA/Art Resource, NY

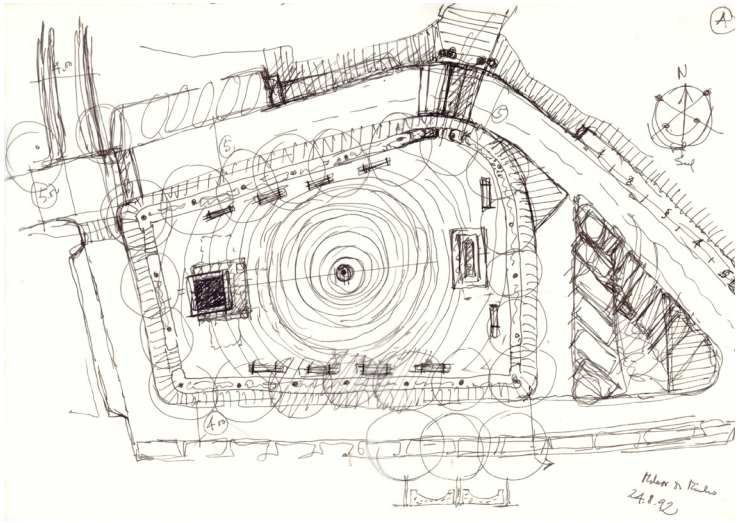


IMMAGINE 284
Disegno del progetto di spazio pubblico per il Largo Condessa do Juncal, Guimarães, Fernando Távora, 1992

È il processo. Questo è il metodo di progettare che non fissa l'oggetto e il sito ma li crea contemporaneamente. Riguardo ai SAAL è stata un'esperienza molto eterogenea tra le varie città e tra le varie brigate e in alcuni casi c'è stata una falsificazione del fenomeno della partecipazione dando origine ad un dibattito teorico mediatizzato. Quando i SAAL cominciano ad essere pubblicati su *Casabella*, su *L'Architecture d'aujourd'hui*, su *Lotus*, viene rielaborata un'esperienza che aveva origine nella nostra rivoluzione dando inizio all'esaltazione del fenomeno della partecipazione fuori dall'area disciplinare dell'architettura. Il testo di Siza *Il ruolo del tecnico in quanto tecnico* pone la parola fine al dibattito: "*il tecnico deve fare le case perché se non facesse le case sarebbe demagogia*". Per lui era molto chiaro il ruolo dell'architetto e quello dei *moradores* (abitanti) e ne è testimonianza la parola che usa: il tecnico. Dovresti consultare un'intervista raccolta nel libro *Une question de Mesure*[9] di Dominique Machabert e Laurent Beaudouin che parla dell'esperienza SAAL dove Siza spiega molto bene quello che è successo. Gli architetti devono creare dei meccanismi che facilitano la partecipazione senza isolare il fenomeno dall'elaborazione del progetto. Quando devo parlare di partecipazione preferisco parlare del cliente perché senza cliente non esiste opera costruita. In primo luogo, perché è il cliente che paga: l'opera comincia solo quando il cliente è stato sedotto al punto da portare a termine il lavoro immaginato nel progetto. Solo si mantiene questa relazione nel momento in cui ci sono gli strumenti dell'architetto che aprono il dialogo. È necessario mostrare i disegni e le maquette al cliente perché rappresentano gli strumenti concreti con i quali l'architetto comunica. Nei miei corsi di spazio pubblico si costruiscono maquette di parti di città fatte a mano, perché la città è fatta di parti, di ripetizioni, di metriche, di proporzioni. Strumenti che chiarificano l'idea del progetto. Se l'architetto non da un'ipotesi il dialogo è sterile. Il dialogo con il cliente passa dalla città ed è per questo che riscontriamo tanta arbitrarietà nella città perché è fatto tutto in maniera virtuale. Per entrambe le brigate SAAL dove ho lavorato, Antas e S. Victor, sono state fatte delle maquette in scala 1:20 affinché i futuri abitanti potessero toccare con mano il luogo dove avrebbero vissuto. È stato fondamentale. La partecipazione deve diventare il coinvolgimento delle persone e delle loro necessità all'interno delle dinamiche progettuali. Su questo tema nel 2013 il Guggenheim Lab ha allestito un'esposizione dal titolo *Participatory City: 100 Urban Trends from the BMW Guggenheim Lab.*[10] Parla di un'esperienza svolta tra New York, Berlino e Mumbai dove è stato costruito un glossario della partecipazione e i modi in cui le persone interagiscono con le città e con lo spazio pubblico. Riassumendo sono d'accordo con il taglio che stai dando alla tua tesi ma sarà dura la lotta contro i concetti dominanti. Tu stai affrontando il *mainstream* con argomenti classici e dovrai dimostrare che il mezzo classico è il più moderno che esiste.

A.F.: Sono noti gli interventi sullo spazio pubblico urbano di Fernando Távora per Aveiro, Guimarães, Coimbra, Viana do Castelo e in ultimo Porto. Credo che una delle lezioni che ci

9_ D. Machabert, L. Beaudouin, *Une question de Mesure*, Le Moniteur, 2008.

10_ https://www.guggenheim.org/exhibition/participatory-city-100-urban-trends-from-the-bmw-guggenheim-lab

hanno lasciato questi progetti sia quella della continuità attraverso l'eteronomia del linguaggio ossia, come ci spiega Giovanni Leoni, «*il tentativo di inserire l'atto inventivo individuale in un sapere più ampio, attraverso l'impegno di una sorta di memoria totale e sovrapersonale*».[11] Quali altri aspetti distaccherebbe del lavoro di Fernando Távora sugli spazi pubblici?

T. F.: Io in questo momento ho una crisi con i miei studenti che devono studiare lo spazio pubblico. Hanno iniziato a parlare di spazio urbano che fa riferimento alla questione della pianificazione, un termine contemporaneo. Io conosco solo città e campagna. La morfologia urbana è fatta di vie, lotti, quartieri, edifici ripetuti e edifici singolari. Invitai Alvaro Siza ad una delle mie lezioni sullo spazio pubblico e disse: «*Teresa Fonseca mi ha invitato per fare una lezione sugli spazi pubblici*». Mettendo queste due parole al plurale ha posto fine all'astrazione del termine concretizzandolo: lo spazio pubblico in astratto è un tema della sociologia, dell'antropologia. Luis Kahn diceva una cosa simile: «*Io non so cos'è l'architettura ma so cosa sono le opere di architettura*».
È emblematico il progetto per Guimarães che è precedente alla mediatizzazione dello spazio pubblico, dove Fernando Távora costruisce una sequenza di microspazi che credo sia esemplare. Altri progetti per la stessa città, come quello del Largo do Toural, molto più attuale, non hanno avuto la stessa sensibilità. Un intervento Post-Moderno pensato per dare alla città di Guimarães uno spazio per gli eventi. Gli interventi di Távora sono invece premurosi, delicati, alla scala *invisibile*. È interessante fare una comparazione per capire cosa è giusto fare. Non trovo giusto fare una piazza dove non c'era mai stata: le piazze non si inventano. Un altro esempio è l'intervento di Távora in Aveiro: necessario e moderno.

A.F.: E poi il progetto di Avenida da Ponte

T. F.: Nel video[12] di descrizione del progetto Álvaro Siza spiega molto bene che non avrebbe mai fatto il progetto del 2001 senza l'esperienza del 1968. Io personalmente considero che dovrebbero essere realizzati entrambi con rinnovate soluzioni tecniche ma mantenendo il programma e la scala che sono magistrali ancora oggi.

A.F.: Facendo un passo indietro credo che il progetto del 1955 di Fernando Távora e il progetto del 2001 di Álvaro Siza, nonostante siano due progetti molto distinti, trasmettano la stessa idea di città. Riscontro una sensibilità comune ad entrambi che privilegia la conoscenza e il rispetto per una porzione di città che aveva subito grandi lacerazioni attraverso il tentativo di dare continuità ai percorsi e ritrovando una sequenza di luoghi tipica della città consolidata. Successivamente questo dialogo si intensifica con la *Casa dos 24*.



IMMAGINE 285
I progetti di Álvaro Siza per l'Avenida da Ponte a confronto. Sopra il progetto del 1968, sotto il progetto del 2001.

11_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 35-87.

12_ Á. Siza, *Obras e Projectos – Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*, 2001, https://espacodearquitetura.com/



local 52 QUINTA-FEIRA, 14 DEZEMBRO 2000

a tribuna do público

Placas toponímicas

(...) Há meses atrás, na imprensa local de Gondomar, surgiu um artigo meu sobre a disparidade das placas toponímicas. São de feitios diversos, de diversas tamanhos, em mármore, mas partidas, em mármore, mas não partidas, em chapa, mas ferrugentas, ou em chapa já sem letras, fixas em alturas diferentes, amarradas com arames, às vezes apruma das, às vezes de esguelha. Enfim, há para todos os gostos e sem gosto nenhum! Gondomar faz um grande contraste com terras que, embora sendo mais pequenas, revelam uma alta sensibilidade cultural e este nível, com placas uniformizadas, de um só material e onde consta o brasão do concelho, cuidadosa e esteticamente colocadas.

(...) Mas quase que tenho de pedir desculpa a Gondomar (...).

Então não é que eu descobri há meses, a esta parte, está, deparadamente no gradeamento do jardim da Escola Superior de Belas-Artes do Porto, ali em pleno São Lázaro, uma placa, chesa de ferrugem, informando que estamos na Avenida de Rodrigues de Freitas? Vão lá e vejam aquela vergonha para uma cidade que será a Capital da Cultura em 2001 (...).

Na vizinhança, há a Rua do Barão de São Cosme, mas este, talvez por ser nome maçónico ou de sangue azul, tem o seu nome numa placa esmaltada a azul! Também, mesmo em frente ao "ferruginoso" Rodrigues de Freitas, há um higiénico contraste com a placa que ostenta o nome de Visconde de Bóbeda. Gente fina é outra coisa!. Ou seja, os barões e viscondes assinalados são bem tratados, mas os outros parecem que são da plebe...

(...) Desenhem um modelo único para uma única matéria — pedra, por exemplo, porque o Porto é uma pedreira, e a pedra é nobre e é o que mais representa o Porto. Uniformizem a toponímia. Dignifiquem a cidade! Façam 2001 placas com cultura. É um gondomarense que ama o Porto que vos pede.

Silvino T. Machado Figueiredo
Gondomar

Batalha: "vamos à luta..."

Sobre o Cinema Batalha: já que não há outro Abrunhosa sedento de publicidade gratuita com a qual se poderia projectar na vida, temos que ser nós, os leitores do jornal, a fazer uma fereirha, como dirão "Fatebos"...

O Cinema Batalha, por muitas outras coisas e também pela sua arquitectura e imponência, precisa de existir no Porto. Há que fazer estudos, contactos, pressões, eu sei lá o quê! Mas esse quê tem de ser feito pelas pessoas do Porto junto do Ministério da Cultura, exigindo que este faça alguma coisa, pois não podemos deixar aquela sala ficar às moscas. Há-de haver uma solução viável. Uma sala de espectáculos por excelência, enorme e tão central como outras a que já deixamos a mão.

Gentes do Porto, vamos à luta... porque aqui não estamos mas fugir a um bom desafio.

Eugénio Correia
Porto

DO ABISMO ENTRE O VISÕES ÚTEIS E O INSTITUTO PORTUGUÊS DAS ARTES DO ESPECTÁCULO (IPAE)

O IPAE vive na mais completa ignorância do que seja fazer arte nos nossos tempos. O Visões Úteis faz arte hoje.

O IPAE toma decisões recorrendo a opiniões externas de um círculo restrito de pessoas. O Visões Úteis nunca fará parte desse círculo.

O Visões Úteis precisa do IPAE para levar o seu trabalho a um número cada vez maior de pessoas. O IPAE precisa dos criadores para existir.

O Visões Úteis sabe quem é e o que quer e asssume-o, o IPAE não.

Visões Úteis
12 de Dezembro de 2000

Opinião

Ela (a Sé) e o monstro

FREUD PINTURA

A CASA dos 24 poderá ser uma lenda de quem teve infância cheia de contos, como eu. O que interessa é como se constrói depois de ser ouvida e imaginada! Gostei sempre de histórias e, depois, de História, sobretudo a que tem uma pequena parte de revisão e uma grande fatia de imaginação — a revisão é indispensável para criar verosimilhança no que é nova.

Quando me apeteceu escrever sobre uma obra em curso, do arquitecto Fernando Távora no terreiro da Sé do Porto, todas as palavras e frases me surgiram com uma saciedade, uma ponderação, sei lá, um tom próprio de assunto "gravíssimo". O texto foi rasurado, emendado e revisto porque queria dizer algumas coisa urgente — se não por publicação nem por testemunho ao autor, já que ambos sabemos quem somos — por confiança e esperança na obra. Uma semana mais tarde, o texto não seguiu ainda o seu destino — esbarrava no tempo, na falta dele, nas mil razões de mulher para não publicar o que pensa, mesmo quando pensa alguma coisa — seja como arquitecta, professora ou cidadã. É quase sempre assim — qualquer que seja o assunto visado — parece ultrapassado, ou estará em vias de o ser. Contudo, os artigos do PÚBLICO — Local do dia 17 do Novembro e as opiniões posteriores, mesmo com a paciência e elegância habitual do autor da obra, mostram menos do que se trata e dizem mais do que não sabem.

Que bom seria se algum desenho do projecto fosse publicado, ou uma maqueta, sei lá, para o povo ver e julgar, em vez de ouvir grifaria de quem quer que seja.

A fotografia estampada no PÚBLICO — Local do dia 17 de Novembro, com uma obra a levantar-se junto à Sé, deu-me, imediatamente, motivos de entusiasmo — porque gosto muito da Sé, porque gosto muito de Távora, porque gosto muito do volume de betão que agora se constrói finalmente dará algum molde a um terreiro desabrido que só turistas e papalvos perseguidos por arrumadores de carros acham maravilhoso conforme está porque acham que é tão histórico como a Sé e ninguém lhes diz que não é.

A partida, é uma boa obra — mesmo a preto e branco, as silhuetas e as sombras do que existia e do que começa a aparecer já dão sinal de equilíbrio. Marcada começa a estar uma entrada no sagrado, sr. bispo! Nunca da Sés, nem aos Pagos, se pode achar de bom tom uma chegada de charcas — a ritualização dos percursos é tão antiga como a história dos homens e dos templos. Quanto à aproximação do mundo civil ao outro, que não creio estar fora dos planos de Deus, por enquanto e neste caso, parece só abençoada pelo poder civilizado da cidade do Porto.

Uma vida profissional exercida sob o princípio da responsabilidade social do arquitecto foi a definição que encontrei para começar a esclarecer, tanto para mim como para mais alguém, o que se passa no Largo da Sé, na cidade do Porto.

Não me ocorreram de imediato todas as obras de Távora — conventos, moradias, escolas, mercados, apartamentos, escritos e desenhos — muitas, naturalmente, e boas obras. Também não quis passar em revista os prémios, louvores e distinções nacionais ou internacionais que lhe foram atribuídos, mais do que suficientes para advertir os curiosos do sucesso alheio que se instruam sobre as razões desse sucesso e, se forem capazes, sigam as razões em vez de o invejarem.

Não quis, portanto, listar nenhum rol de provas que de repente parecem ser o único sistema de identificação dos arquitectos, também em Portugal. Pelo contrário, decidi que não merece o povo ingnuto nem tolerância nem desculpa, mas precisa o povo inculto de vos clara, não ou pé seguros que o eduquem. Entre o Infante, Camões ou o Eusébio que fizeram o que tinha que ser feito sem grandes explicações, prefiro cada vez mais o Eusébio, porque os seus golos — puro força e imaginação — ficaram absolutamente registados no elementar espaço arquitectónico definido por dois postes, uma trave e uma rede — fizeram um povo inteiro feliz!

Se o arquitecto Távora não tivesse projectado nem construído mais nenhuma obra na sua vida antes e depois do Pavilhão de Ténis da Quinta da Conceição em Leça da Palmeira, seria, mesmo assim, um arquitecto genial. Esse jovem arquitecto demorou, segundo diz, uma vida até ser chamado a construir num dos locais a que dedicou mais projectos.

O estudo e o ensino da organização do espaço, apoiado e demonstrado em exemplos dos mestres de toda a história da arquitectura, colocam-no entre os maiores sábios das implantações. Antes do desenho das formas prevalece a escolha dos locais para elas e é esta escolha que as determina e nunca o contrário. Mesmo quando as formas parecem, as suas raízes entesouram todas as memórias importantes de quem e porque foram feitas.

O volume que renasce junto à Sé do Porto e se constrói não é uma invenção, já existia e foi reencontrado porque Távora quis saber. Ninguém saberá, entretanto, ou quererá encontrar outros volumes ou pistas igualmente válidas sob morados ambulantes, sanitários públicos e automóveis, mesmo ao ser lado.

O tempo de Távora não é o nosso tempo apressado — é mesmo. É o das civilizações antigas, assentes em acrópoles e vales. Os olhos de Távora já nadaram, e os seus desenhos registaram, cuidadosamente, todos os ângulos e os degraus necessários para segurar e ligar templos dedicados a Zeus e a Jesus Cristo, pirâmides do Sol e da Lua, praças com fontes ou com estátuas equestres, colunas dedadas por terem ou, então, um capitel impecável sobre uma única coluna sobreviventa de terramotos e abandonos. Sei o que digo porque vi como faz, como olha, como fica em silêncio perante essas criações, como as explica a quem quer estender, como regista as suas dúvidas e as suas surpresas — como aprende com elas. Mostra claros espantos, surpresas, em lugares que estudou muito, por livro, desenhos, por mais do que uma visita e diz que ainda espera descobrir mais coisas da próxima vez. Nunca diz, não sei porquê, que as surpresas são pensamento seu, redactivos novos, interpretações, criação, o olhar transformador que só têm os arquitectos em qualquer espaço. Não o dizia aos seus alunos e creio que nunca o dirá, para não dar exemplo de imodestia, para advertir que até ao fim de uma obra é necessário aperfeiçoamento, correcção, seriedade, rigor.

A fotografia estampada no PÚBLICO — Local do dia 17 de Novembro, com uma obra a levantar-se junto à Sé, deu-me, imediatamente, motivos de entusiasmo — porque gosto muito da Sé, porque gosto muito de Távora (...)

Távora é um arquitecto cuja modernidade se foi apurando na mesma medida do conhecimento da história. A forma sintética que propõe junto à Sé não segue caminhos de mesticagem estilística percorridos pelos seus antecessores no local — não se apresenta como uma revisão de estilos e também não se trata de uma ruptura estilística. Finalmente, não é um produto de época, nem desmontável, nem uma "coisa gira", sobretudo, não é isso.

A Távora, ali, não foi permitido o revisionismo porque tudo à sua volta ficou decidente em nome das visões fragmentadas da história, da arquitectura e dos bons públicos ou patrimónios. Não é hora de revisões nem de revoluções experimentais quando a cidade do Porto, inteira, sofre de corvaldes, embora algumas sejam úteis.

Não trata de romper nada, mas de tudo unir. Não basta a quantidade e a qualidade dos móveis e a beleza das paisagens para formar uma boa sala, é necessário formar-lhe os limites e colocar bem as portas e as janelas. O luxo das cidades não se mede pela quantidade e qualidade dos seus monumentos e espaços públicos, mas pelo prazer e orgulho da utilização frequente pelos próprios cidadãos e pelos seus visitantes.

A casa dos 24, por possuir, solene e regularmente, nos seus próprios pés, já merece respeito. Muito mais lhe será devido quando abrir a sua porta para bem receber. Reta é a dádiva maior dos grandes arquitectos.

28 de Novembro de 2000

Teresa Fonseca, arquitecta e professora da FAUP

IMMAGINE 286
Articolo di Teresa Fonseca, *Ela (A Sé) e o monstro*, «*Publico*», 14 dicembre 2000, Opinião.

IMMAGINE 287 (al lato)
la mano di Álvaro Siza indica la maquette della *Casa dos 24*. Frame del video (in nota 12). Il commento che accompagna le immagini è: «*Si sosteneva che questo edificio avrebbe pregiudicato l'esistenza stessa della cattedrale ma la realtà è che il progetto risolve due necessità: La prima è quella di consolidare il bordo maltrattato della Cattedrale, la seconda è fare un intervento basato su fatti storici che diventerà l'accesso e la pietra fondativa dell'inevitabile processo di ricostruzione dell'Avenida da Ponte*».

T. F.: Si è vero. Siza poi in quel video spiega molto bene la storia di questo luogo. Io ho scritto un articolo che si intitolava "*Ela (A Sé) e o monstro*"[13] (Lei (la Cattedrale) e il mostro) in un momento di grande dibattito sul progetto dell'architetto Távora della *Casa dos 24* difendendo quell'opera. Anche Eduardo Souto de Moura si complimentò per quell'intervento. Álvaro Siza cambia addirittura la strategia di progetto di Avenida da Ponte dopo aver visto il progetto della *Casa dos 24*: è un atto massimo di rispetto. In quel video Siza fa una lezione magistrale di architettura gotica e barocca come se fosse un professore di storia. Un omaggio alla storia, che è la base del progetto, e ai maestri che sono qua per insegnarci a fare le cose. Lui obbedisce al suo maestro. La storia, il tempo della città, e i maestri che gli hanno insegnato a vedere la storia. I maestri sono fondamentali.

A.F.: Grazie mille professoressa.



13_ T. Fonseca, *Ela (A Sé) e o monstro*, «*Publico*», 14 dicembre 2000, Opinião.

Apparato II

Conversazione con il Prof. José António Bandeirinha

Departamento de Arquitectura | Centro de Estudos Sociais | Universidade de Coimbra
Coimbra, 6 ottobre 2022

José António Bandeirinha: L'Università di Porto è stata fondata nel 1911. L'università più antica è questa, l'Università di Coimbra. Alla fine del XX secolo, l'Università di Coimbra ha collaborato con l'Università di Porto a fondare alcune facoltà "classiche" e alcuni professori di Porto vennero a Coimbra per collaborare alla creazione di un Dipartimento di Architettura, in quanto Architettura non è una Facoltà, ma un Dipartimento della Facoltà di Scienze.
La prima cosa che disse Fernando Távora fu che era necessario uno spazio dedicato agli studenti di architettura. L'edificio dove siamo oggi[1] dal XIX Secolo veniva utilizzato come ospedale universitario, ma quando fu costruito un nuovo ospedale, che è entrato in funzione nel 1985, questo spazio è stato concesso al Dipartimento di Architettura. È rimasto quasi tutto come nel 1989. La Facoltà di Scienze voleva delocalizzare Architettura in un Campus a sud della città a seguito di un concorso dove era stato scelto un lotto per noi. Távora fu però perentorio: era necessario uno spazio dedicato solo agli studenti di Architettura e doveva essere nel centro della città. Alla facoltà non andò proprio a genio questa decisione (*sorride*) ed è forse per questo che ancora oggi abitiamo una "rovina" bellissima. Io non lascerei mai questo luogo anche se ha bisogno di qualche intervento. Anche il fatto di essere rimasti qua lo dobbiamo a Távora. Ma passiamo all'intervista.

Andrea Fanfoni: Per introdurre l'intervista è necessario spiegare il significato e l'obiettivo di un prodotto di ricerca finalizzato alla comprensione del progetto dei luoghi e degli spazi pubblici della città contemporanea. Il lavoro di durata triennale, che si inserisce all'interno di un programma ampio che vede coinvolte le Università dell'Emilia-Romagna afferenti al *Laboratorio Regionale Smartcity 4.0 Sustainable Lab*, ha lo scopo di studiare le dinamiche



IMMAGINE 288
Patio del Colégio das Artes

1_ Edifício do Colégio das Artes

insediative e di sviluppo della città odierna da una prospettiva multidisciplinare. Nello specifico, questa tesi di dottorato, partendo da un contesto di analisi limitato alla città media europea, si interroga sulla possibilità di dotare il ragionamento futuro che gravita attorno al progetto urbano di spazio pubblico di fondamentali strumenti e di rinnovate tematiche iniziando dall'analisi critica e dalla messa in discussione del concetto stesso di *Smart City*.
Data la premessa, la ricerca individua la necessità di eseguire una rielaborazione teorica dell'esperienza progettuale dell'architetto Fernando Távora, identificato come una delle figure centrali relative al dibattito culturale sulla progettazione architettonica e urbana del secondo dopoguerra, e di compiere l'analisi di un'esperienza concreta, quella relativa alla trasformazione dell'Avenida da Ponte e al recupero della Casa dos 24 a Porto, come esempio funzionale al ragionamento, per la definizione delle invarianti metodologiche e processuali negli interventi sullo spazio pubblico contemporaneo.
Partendo dallo studio della bibliografia di riferimento sulla *Smart City* che ha portato alla definizione di un *Glossario dei termini della città contemporanea* (capitolo 1; paragrafo 1.4)[2] è possibile riscontrare l'affermarsi di un modello di sviluppo urbano incentrato prevalentemente sulla crescita della quantità dei servizi grazie ad un utilizzo massivo della tecnologia dei dispositivi intelligenti incorporati: l'*Internet of Things* (IoT).
Viceversa, non si riscontrano nell'analisi del modello *Smart City* elementi di attenzione esplicita per le dinamiche di trasformazione fisica della città e dei suoi luoghi. Questa rilevazione permette di fare una riflessione fortemente critica sul ruolo del progetto di architettura e dello spazio pubblico nel processo di gestione e sviluppo della città contemporanea.
Che ne pensa?

J.A.B.: Sono anche io fortemente critico. Non c'è un pensiero ma piuttosto la ricerca di un *brand*. I progetti scientifici oggi, soprattutto in Europa, devono contenere all'interno questa parola. Mi ricordo sempre di una frase di Fernando Távora quando apparì questo concetto, ancora in portoghese, *Cidade Inteligente*: «*ai miei tempi erano gli architetti ad essere intelligenti e le persone in generale*». Pertanto, non mi stupisce che nella ricerca semantica condotta tu non abbia trovato argomenti sostanziali che portino ad una definizione di ampio respiro, ma allo stesso tempo, non possiamo condannare a priori il concetto e girarci dall'altra parte. L'argomento è presente e gli architetti devono trovare gli strumenti per affrontarlo.
Inoltre, è nostro compito trasmettere all'interno del mondo accademico il concetto che il futuro è la cosa più antica che c'è e pertanto il futuro non si può concepire senza il passato, senza la storia, senza le cose che conosciamo e sulle quali camminiamo. La maggior parte dei concetti *smart* non fanno i conti con la storia ma questa è proprio la ragione per cui dobbiamo continuare a inserire nozioni che includano la storia per indirizzare la realtà.
C'è poi un'altra questione: durante il XX secolo gli architetti hanno smarrito la lezione di Leon Battista Alberti riducendo l'intervento sulla città all'applicazione di tecnicismi autonomi, a

2_ Il Glossario è stato discusso e presentato al convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari. Un confronto culturale dopo un anno di lavoro*, Parma, 25 giugno 2021, e verrà pubblicato in D.Costi et al, *Smart City? A critical position*, Springer Berlin, 2023, (in fase di pubblicazione).

tal punto che nel dopoguerra e soprattutto negli anni Sessanta e Settanta, la tecnocrazia è diventata una pratica totalmente separata dalla realtà; si è pensato che attraverso algoritmi, densità, retini che non hanno niente a che vedere con la città, si potesse controllare la sua espansione. La diffusione della metropoli e la conseguente creazione della megalopoli ha portato il pensiero Post-Moderno a sognare con l'assenza della città: un'assurdità che non si è mai verificata in millenni di storia. Nel XX secolo ci si è chiesti qual è l'alternativa alla città attraverso idee completamente insostenibili nell'attualità di un momento dove la città è imprescindibile. Noi dobbiamo andare nel senso opposto tentando di creare nella città la complessità che ha sempre avuto. Le idee di Robert Venturi degli anni Sessanta non sono applicabili oggi e abbiamo la responsabilità di non fomentare l'idea che la città stia finendo. Sono convinto che se Venturi vivesse oggi non direbbe le stesse cose che diceva allora.

A.F.: Date le premesse questa tesi intende innescare una riflessione sulla base dell'attualizzazione dell'idea di modernità proposta da Fernando Távora nei primi anni '50 del Novecento. Egli nel saggio dal titolo "*Architettura e urbanistica: la lezioni delle costanti*"[3] individua tre costanti sovrastoriche che influenzano da sempre l'evoluzione architettonica e urbana: la modernità apparente come condizione di dialogo tra storia e futuro, le collaborazioni verticali e orizzontali come sintesi della cooperazione tra gli uomini e l'importanza dell'architettura come fenomeno condizionante la vita dell'uomo. Qual era la relazione di Fernando Távora con la questione della città?

J.A.B.: Io credo che non sia stata capito a pieno il pensiero di Fernando Távora sulla città perché non era esplicito. Lui voleva difendere in primo luogo l'ordine delle cose cercando sempre di caratterizzare i problemi per poi intervenire su di essi; in secondo luogo, la questione del progetto complessivo attraverso una ricerca spasmodica della continuità, della perfezione. La città era quindi il luogo, a margine della questione sociale, dove questi temi si presentavano in maniera più evidente perché più complessi e complementari. Ma il suo amore per l'ordine delle cose si dimostrava anche in progetti di paesaggio come, ad esempio, Taliesin di Frank Lloyd Wrigth dove lui vedeva quella composizione perfetta che avrebbe voluto trasportare in tutte le sue opere.[4] Noi sappiamo invece che ci sono città dove non tutto è così ordinato ma le cose funzionano.

A.F.: È forse per questo motivo che rimase così deluso dalla sua esperienza statunitense nel viaggio del 1960?

3_ F. Tàvora, *Teoria Geral da Organização do Espaço. Arquitectura e Urbanismo, a lição das constantes*, FAUP, ottobre 1993. consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

4_ «[…] *È un momento che non posso dimenticare quello del primo contatto con Taliesin. Il paesaggio senza essere grandioso è grande e gli edifici senza essere grandi sentono perfettamente il paesaggio, senza in nessun modo, togliergli protagonismo. L'idea di Taliesin come una costruzione si disfà in questo momento nel mio spirito; Taliesin è un paesaggio, Teliesin è un insieme, dove è difficile distinguere l'opera di dio e l'opera dell'uomo. Devo dire, a parte questo, che il luogo è di una bellezza sorprendente.*» Tratto dal *Diario di "bordo"* di Fernando Tàvora del 1960.



IMMAGINE 289
Praça do Muninipio, Guimarães, Fernando Távora, 1992.
Immagine concessa dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito

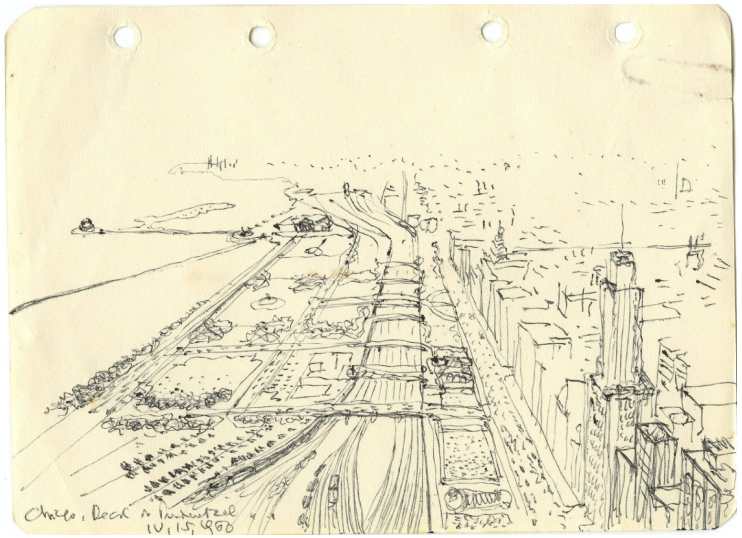


IMMAGINE 290
Disegno del waterfront di Chicago del 1960, Diário de viagem, 1960, pag.271a, © Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

J.A.B.: Esattamente e sono gli Stati Uniti precedenti a Venturi, a Las Vegas, alla Pop art, dove tutto era in costruzione. Távora fu scioccato da quell'esperienza. Lo raccontai in un saggio, quello dei "T*rês botões do casaco*"[5] dove spiegai che negli Stati Uniti di quegli anni vennero investite ingenti risorse nella costruzione delle autostrade e ne vennero disinvestente altrettante nel centro della città. Non è stato il libero mercato ad imporre le sue norme ma bensì lo Stato che, per potenziare l'industria automobilistica, ha creato quel modello di sviluppo, colonizzando successivamente il mondo intero.
Távora quando visitavamo qualche luogo dove erano presenti agglomerati autonomi, disaggregati, concetti applicati del Movimento Moderno che hanno portato alla creazione di grandi spazi vuoti, incolpava Le Corbusier (*sorride*)! Lui adorava Le Corbusier come architetto ma era un modo per identificare il Movimento Moderno. In quegli anni si sono perse delle grandi occasioni per la città, sono state sistematizzate alcune prassi che poi sono entrate nelle normative municipali di tutto il mondo portando alla formazione di fratture urbane. Sarebbe interessante fare una ricerca per capire quali tracce del Movimento Moderno esistono ancora nelle nostre normative municipali attuali.

A.F.: Oggi la ricerca disciplinare di una "*terza via*", intesa come "*un'evoluzione moderna dell'architettura fondata sull'identità di una tradizione*"[6] è più che mai un tema di attualità. Fernando Távora in una intervista del 1986 parla della sua delusione per l'operato della post-modernità affermando: «*Quando pensavo che l'Architettura Moderna sarebbe evoluta verso una consolidazione delle situazioni locali, quando speravo pertanto ad una grande varietà di soluzioni, quello che incontro è una "Coca-cola" pericolosissima che si generalizza nel mondo. […] Mi sembra che sia esattamente la negazione di quello che non consideravo doveva essere la linea da seguire, perché, in un certo senso, quello che sta succedendo è che stiamo tornando verso un'altra Carta di Atene.*»[7]
Sulla base di questa affermazione intravede il rischio che l'applicazione del modello *Smart city* possa imporre un linguaggio internazionale nell'architettura contemporanea rappresentando quel pericolo di standardizzazione dei linguaggi temuto da Fernando Távora? Crede che sia necessario intraprendere un nuovo cammino di confronto e di dibattito contro gli internazionalismi imposti dal mercato riprendendo lo spirito militante che aveva caratterizzato il dibattito culturale dei primi anni '50?

J.A.B.: Io non identifico nella questione della *Smart City* la capacità di mobilitazione dei giovani architetti che era presente in quell'idea di Post-Moderno alla quale si riferiva Fernando Távora perché in quella fase ci fu una specie di risemantizzazione dell'architettura, dalla

5_ J. A. Bandeirinha, T*hree buttons on the sleeves, United States 1960 and Távora's strangeness*, in *Revisiting post-CIAM generation. debates, proposals and intellectual framework*, Proceedings. Porto, April 11-13, 2019

6_ F. Távora, *La mia opera, da un incontro con Fernando Távora nel suo studio*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 8-13.

7_ J. Frechilla, *Fernando Távora. Conversaciones en Oporto*, «*Arquitectura*» n°261, Julio-Agosto 1986, Madrid.

perentorietà del Moderno le questioni assunsero un valore diverso. Penso che ci siano stati due percorsi diversi del Post-Moderno: il primo, più teorico, con Aldo Rossi in testa, sperimentò un nuovo linguaggio dell'architettura nonostante risultati talvolta eccessivamente figurativi e un secondo, imposto da un mercato che si internazionalizzò rapidamente, rappresentato dalla corrente statunitense con in testa Robert Stern, che arrivò anche in Portogallo soprattutto nelle periferie del centro-sud del paese, proponendo un linguaggio quasi Neo-Barocco. Penso che Távora si riferisse soprattutto a quest'ultimo e all'incapacità di adattare una nuova idea di architettura ai contesti utilizzando esclusivamente linguaggi "*alla moda*" e precostituiti. Oggi non credo ci sia una capacità di diffusione del concetto di *Smart City* tale da poter influenzare gli attuatori dell'architettura. È invece molto presente nel mondo accademico, dove si è espanso a macchia d'olio, dove non c'è un testo che non faccia riferimento alla *Smart City*.

A.F.: Assistiamo inoltre ad un'enfasi per la formazione di modelli teorici attraverso i quali ricavare gli strumenti di intervento sulla città. Álvaro Siza affermò invece che: «*la pedagogia di Fernando Távora non ha niente a che vedere con modelli, risposte sistematiche, know how..[…] Ma ha a che vedere con l'umana condizione, l'apertura, la prudenza, la comprensione, con la permissività alle volte, il dubbio, la volontà, l'intransigenza. Un ventaglio di contraddizioni dal quale nascono lezioni di Architettura.*»[8] Lei che ha potuto assistere alle lezioni di Fernando Távora mi può raccontare di quanto fosse importante per lui la condizione di "*circostanza*" come strumento del progetto?

J.A.B.: Álvaro Siza è un portento nella sintesi dei concetti e nella scrittura orientata. Ricordo che quando fu dottorato Honoris Causa all"Università di Coimbra negli anni Novanta parlò 6 o 7 minuti, con una precisione incredibile, dicendo tutto quel che c'era da dire: una rarità nel mondo accademico.[9] Tornando alla domanda credo che per Fernando Távora fu estremamente importante. Io adesso faccio lezione al primo anno, come faceva lui, che era il migliore dei professori possibili. Sapeva incuriosirci, motivarci, introdurci all'interesse per l'architettura. Parlava di tutto, dalla Piramide di Giza a Luigi XIV. Ci portava ad avere curiosità per le cose, ad esplorarle sempre con un senso dell'umore fantastico. Inseriva le attività del quotidiano all'interno dei fatti più rilevanti della storia. L'architettura non è una *virgem branca*[10], è una pratica naturale che facciamo come uomini. Questo insegnamento è stato



IMMAGINE 291
Frame del video *Fernando Távora - Discursos sobre arquitectura #1,* 17 Gennaio 1990, FAUP, Porto.

8_ A. Siza, *A propósito da arquitectura de Fernando Távora*, in A. Siza, 01 Textos, Civilização Editora, Porto, 2009

9_ Il testo è consultabile in A. Siza, *Doutoramento Honoris Causa em Coimbra*, in *01 Textos, 071. 1997 11 23 Discurso*, Civilização Editoria, 2009, p. 195.

10_ Il termine *virgem branca* (tradotto in italiano vergine bianca o vergine immacolata come nel testo presente nell'opera monografica G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, p. 319) è una espressione che lo stesso Fernando Távora utilizza in riferimento alla sua architettura prodotta precedentemente il progetto della Scuola elementare di Cedro in un testo del 1962: «*Per anni ho pensato all'architettura come a un'entità differente, speciale, sublime, extraterrena, una sorta di intangibile vergine Immacolata, ideale e sublime al punto che solo pochi potevano comprenderla o realizzarla. […] Passarono gli*



IMMAGINE 292
Scuola elementare di Cedro, 1958.
Immagine concessa dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito

fondamentale. Poi non usava le diapositive, usava il disegno. Pensavo non facesse fotografie perché non le usava mai; poi scoprì che ne aveva fatte molte e che aveva anche una certa abilità. Disegnava, metteva alla prova la sua grande capacità mnemonica ricordando immagini al punto da poterle ridisegnare; dal planisfero, alla casa popolare portoghese, al disegno della reggia di Versailles fino alle scarpe di Luigi XIV per spiegare il Barocco. Ci aiutava ad avere curiosità in maniera naturale, senza superbia. Ci motivava all'esercizio dell'architettura attraverso la conoscenza della storia come inquadramento di un'attività continua tra passato, presente e futuro, come in una catena umana, attraverso l'esempio della gente, architetti o no, che si sono dedicati a lavorare lo spazio per gli uomini. Noi così capimmo di avere la missione di organizzare lo spazio.

A.F.: Parliamo ora di partecipazione. Riprendo ancora le parole di Álvaro Siza che in una intervista del 2002 disse: «*La visione di Távora nell'esperienza SAAL era quella di partire sulla base di un piano e poi grazie a quel supporto iniziare un dialogo con la popolazione che avrebbe portato al progetto.*»[11] Oggi è di grande attualità il tema della partecipazione nei processi di rigenerazione urbana e però spesso si riduce ad attività che coinvolgono la popolazione in maniera parziale senza proposte concrete e dialoghi realmente proficui per la mancanza di progetti preliminari che possano innescare il confronto. Mi racconta qual era l'idea di Fernando Távora a proposito del *processo partecipativo*?

J.A.B.: Anche io preferisco dire *processo partecipativo* rispetto a *partecipazione* che è un concetto che dovrebbe associarsi di più all'idea di *Smart City.* Ti faccio un esempio per chiarire il ragionamento. Abbiamo organizzato, grazie ad un progetto europeo, un workshop qui a Coimbra con professori provenienti dai paesi nordici esperti in partecipazione. L'area di intervento era localizzata all'interno di un quartiere che era stato coinvolto negli anni Settanta nel programma SAAL, dove ho ancora amici dentro le cooperative e dove tentiamo ancora oggi di fare piccole opere di architettura. Quando abbiamo incontrato gli abitanti, quando abbiamo parlato con loro, ci dissero espressamente di non volere aree verdi, per le problematiche che queste comportano in tema di manutenzione, in un contesto dove i servizi municipali non provvedono alla cura dei prati causando situazioni di degrado. Volevano altro, volevano che noi architetti trovassimo una soluzione alternativa.

---

anni. Vidi edifici e conobbi architetti. Compresi che un edificio non è solo una bella pianta o una bella fotografia scattata in un giorno di sole dalla migliore angolatura. Verificai, infine, che tutti gli architetti erano uomini, con le loro qualità, maggiori o minori, con i loro difetti, maggiori o minori. Cominciai a convincermi che l'architettura è soprattutto un accadimento tra i tanti, nella vita degli uomini; anche l'architettura come ogni cosa è soggetta alle contingenze proprie della vita. La "vergine intoccabile" si trasformò così in una manifestazione di vita. Liberato da quella astrazione, incontrai l'Architettura come una cosa che io, o altri, possiamo realizzare; migliore o peggiore, terribilmente contingente, legata alla circostanza tanto quanto un albero si àncora alla terra con le sue radici. Il mito si dissolse. Vidi che esistevano relazioni tra la capanna e il capolavoro così come esistevano relazioni tra il muratore (o ogni altra persona) e l'architetto di genio.»

11_ Intervista a Alvaro Siza su Fernando Távora, 24 Novembre 2002, Porto, dall'archivio di Giovanni Leoni e Antonio Esposito

Qualche giorno dopo l'incontro, vedo che durante il workshop, studenti e professori avevano pensato a soluzioni che prevedevano spazi verdi, *green corridor*, ovvero l'esatto contrario di quello che ci era stato richiesto. Mi arrabbiai moltissimo perché la richiesta della gente era stata chiara e non potevamo contraddirla in nome di un concetto di sostenibilità che andava contro la volontà di chi quel luogo lo abitava quotidianamente.
Fernando Távora era accondiscendente, io non ho mai parlato con lui di partecipazione perché non era necessario; lui ascoltava le persone, e anche se dicevano cose aberranti che stavano al di fuori dalla logica del progetto, cercava di trovare un punto medio. Tentava sempre, attraverso il lavoro sul progetto, di organizzare il desiderio del cliente di turno, fosse egli un magnate, un sindaco o il più semplice degli abitanti di Miragaia. Utilizzava il progetto come strumento partecipativo e tramite questo cercava di soddisfare le esigenze delle persone. Anche Siza diceva: «*io non sono la vostra mano e voi non siete la mia*». Si facevano delle proposte e sulla base di queste si innescava il dibattito però senza cedere a tutto, cercando di far capire il punto di vista dell'architetto. La partecipazione è capacità di dialogo che consente di trovare una zona di equilibrio tra arroganza tecnica e servilismo. È sostanzialmente questo.

A.F.: Sono noti gli interventi sullo spazio pubblico urbano di Fernando Távora per Aveiro, Guimarães, Coimbra, Viana do Castelo e in ultimo Porto. Credo che una delle lezioni che ci hanno lasciato questi progetti sia quella della continuità attraverso l'"eteronomia del linguaggio" ossia, come ci spiega Giovanni Leoni, «*Il tentativo di inserire l'atto inventivo individuale in un sapere più ampio, attraverso l'impegno di una sorta di memoria totale e sovrapersonale*».[12] Quali altri aspetti distaccherebbe del lavoro di Fernando Távora sugli spazi pubblici?

J.A.B.: Fernando Távora si appropriava dell'architettura che già c'era perché l'architettura non ha padrone ed è quindi parte di un insieme del quale tutti possono beneficiare. Lui sosteneva che la missione dell'architetto era quella di migliorare il mondo. Se una cosa non andava bene andava corretta con naturalità e senza arroganza, conservando lo stesso atteggiamento con i luoghi già risolti dove aveva l'umiltà di non intervenire. Anche quando non doveva progettare nuovi edifici faceva architettura con i pavimenti o con le quote. Questo lo portava spesso ad accettare lavori complicati. Qui a Coimbra, ad esempio, il progetto della Praça 8 de Maio non riguarda solo la piazza, ma è un piano che è l'origine di un intervento che stanno ultimando oggi per il passaggio della Metro leggera di collegamento tra la zona alta e la zona bassa attraverso la demolizione dei piani terra di alcune parcelle. Un progetto necessario in una maglia storica molto intricata che abbiamo studiato qui nel Dipartimento di Architettura cercando di mettere d'accordo i difensori del patrimonio, che non vogliono si tocchi niente nella città, con i tecnocrati che avrebbero voluto demolire tutto perché vecchio e in stato di abbandono. Abbiamo trovato una soluzione, che era già stata pensata da Távora nel suo

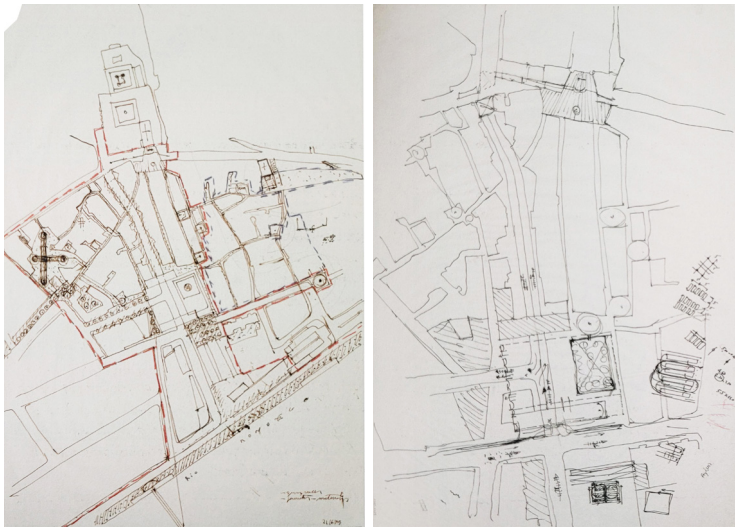


IMMAGINE 293
Schizzi del progetto per la Praça 8 de maio a Coimbra di Fernando Távora. Disegni estratti dalla pubblicazione J. A. Bandeirinha, F*ernando Távora Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012, pag. 413.

12_ G. Leoni, *Oltre il "moderno": l'architettura di Fernando Távora*, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 35-87.

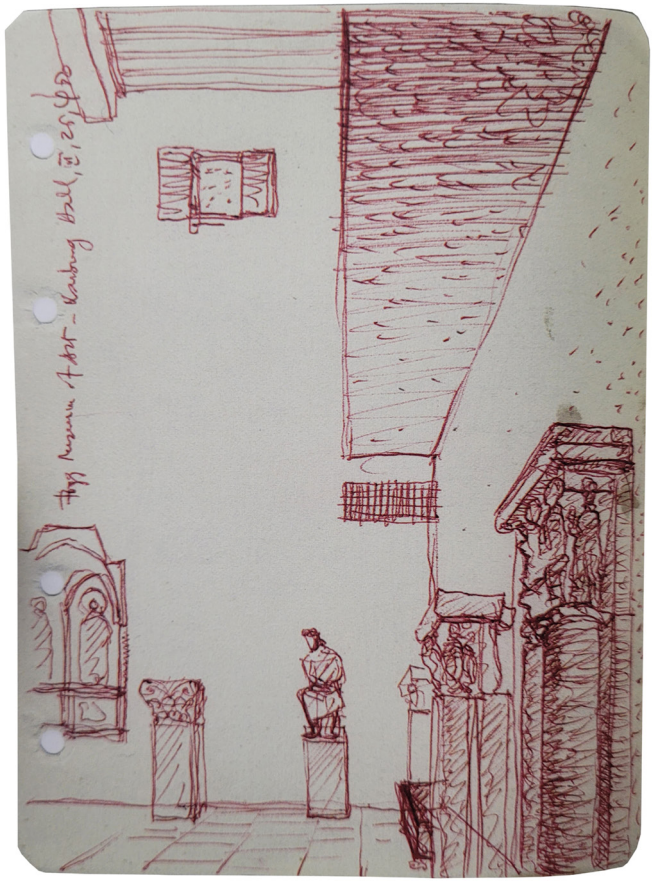


IMMAGINE 294
Disegno dell'interno del Fogg Museum of Art, Harvard. Diário de viagem, 26 marzo1960. ©Fundação Instituto Arquitecto José Marques da Silva, Arquivo Fernando Tavora

progetto, per provocare il minimo danno possibile. Il piano di Távora era poi completato da una Piazza all'incrocio con Avenida Magalhães che era limitata da edifici, sorretti da *pilotis*, che segnavano l'assialità. Gli edifici costruiti oggi, non di grande qualità architettonica, non sono opera di Távora nonostante nell'opinione pubblica si sia creata l'idea che fossero suoi. Egli non volle mai smentire pubblicamente questo "*falsa appropriazione*" ma in realtà disegnò solo il piano. Non potette prevedere la realizzazione di opere di qualità mediocre. In lui aleggiava la speranza che le cose venissero costruite perché pensava di poter migliorare la città. Inoltre, egli non concepiva la costruzione in due momenti diversi del progetto dell'edificato e dello spazio pubblico. La sua intenzione era sempre quella di correggere e di migliorare.

A.F.: Nella lettura del diario di viaggio di Fernando Távora del 1960 l'aspetto che reputo più rilevante per il dibattito attuale è rappresentato dal fatto che egli individuò già la pericolosa tendenza alla colonizzazione dell'Europa da parte dell'imperialismo culturale americano. Credo che egli riconosca in maniera incontrovertibile un primato della città europea dato dalle sue tensioni, dalle sue forme, dalle sue distanze e dal suo paesaggio. Un Idea di continuità tra la dimensione estetica e la dimensione quotidiana che non è riscontrabile nella città americana dove disse: «*in tutto il viaggio non ho visto un solo piccolo elemento di architettura, pur avendo visto centinaia o migliaia di edifici.*»[13] È d'accordo?

J.A.B.: Sono d'accordo con te. Scrive questa frase mentre percorre la strada che unisce Washington a New York. È l'America allo stato bruto, precedente alla cultura pop, della segregazione razziale, della Guerra di Corea. È un'altra America, che per le persone della mia generazione è difficile da capire. Per lui è stato uno shock terribile. Quello che io credo sia di straordinaria importanza in questo diario è la comparazione che lui costantemente esegue con il Portogallo, con i caratteri più vernacolari e rurali del paesaggio portoghese, che esprimono un forte legame di intimità tra Távora e la sua regione, così diversa dall'America. Osserva poi la trasformazione dalla città alla metropoli, eseguita con finanziamenti federali su modelli urbanistici ispirati da urbanisti come Robert Moses e dagli investimenti *real estate*. Távora rivela un grande estraniamento per questa esperienza e per quella dimensione.

A.F.: Forse questo estraniamento è la causa dei pochi disegni che fa durante la sua permanenza americana rispetto alla notevole produzione che si potrà osservare poi nello stesso viaggio in Messico, in Giappone o in Grecia?

J.A.B.: Si disegna poco la città in questa prima parte, i musei prevalentemente. Non penso sia stato attraente per lui disegnare quella condizione, ma fotografò e scrisse molto.

A.F.: Professore parliamo infine della vicenda di Avenida da Ponte. Il progetto di Fernando Távora del 1955 è stato realizzato in un periodo di grande dibattito rispetto l'urbanistica

13_ F. Tavora, *Diario de "bordo"*, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960.

CIAM e a mio parere denota una posizione già molto critica nei confronti dell'approccio internazionalista della Carta di Atene. Analizzando il progetto è infatti possibile riscontrare un atteggiamento che privilegia la conoscenza e il rispetto per una porzione di città che aveva subito grandi lacerazioni e demolizioni attraverso il tentativo di dare continuità ai percorsi ritrovando una sequenza di luoghi tipica della città consolidata (atteggiamento che verrà ripreso anche nel 2001 da Alvaro Siza). È d'accordo con questa riflessione e trova altri temi all'interno del progetto?

J.A.B.: Con il minimo intervento cerca di ricostruire la densità della città demolita. Una delle grandi caratteristiche dell'architettura del Ventesimo secolo è la perdita di relazione tra vuoto e pieno. Conti, indici, algoritmi hanno messo in pericolo il rapporto tra pieno e vuoto che è fondamentale per la città e Fernando Távora lo sapeva perfettamente. Lui nel '55 tenta, con il minimo sforzo economico possibile, di ripristinare questa tensione che si era persa con i progetti di demolizione ispirati al modello italiano di Marcello Piacentini. Alvaro Siza poi va direttamente al cuore del problema riproponendo, non sovrapponendo ma correggendo, il disegno della città. L'unico intervento che riesce a fare Fernando Távora in quel luogo è la torre della *Casa dos 24* che è un intervento inconfutabile che prende la storia a braccetto. Lui sapeva che doveva costruire con quell'altezza perché aveva consultato dei documenti incontrovertibili che certificavano il livello della vecchia torre e quella altezza era quella necessaria per ridare alla Cattedrale quell'armonia e quella visibilità persa a causa dell'orizzontalità della spianata. Quando si arriva alla Cattedrale antica di Coimbra, ad esempio, c'è una piazza minuscola, che però assume una dimensione maggiore grazie alla percezione che si viene a creare durante il percorso per raggiungerla, fatto di strade strette e ripide. A Porto era così ma ora non lo è più.
Ci sono fotografie delle facciate delle case vicinissime alla cattedrale. È l'ennesimo tentativo di Távora di mettere ordine che non significa demolire ma costruire. Siza, infine, con la sua autorità prova a fare quello che non è riuscito a Távora. Speriamo che prima o poi si possa realizzare.

A.F.: Perché non è mai stato realizzato il progetto di Siza?

J.A.B.: Non lo so se è stato un tema economico o di volontà ma è incredibile come si riesca sempre a trovare "*un sassolino nella scarpa*" quando si prova a costruire nella città. È radicatissimo il sentimento comune che nella città non si possa costruire qualcosa di nuovo ma che si debba aprire sempre. Non capisco come questo sia possibile. La città è costruzione. Forse a Porto è stato applicato ancora una volta questo preconcetto contro la costruzione nella città.

A.F.: Grazie mille Professore.



IMMAGINE 295
Relazione tra la facciata della Cattedrale e i fronti urbani prima delle demolizioni del 1940, 1938.

IMMAGINE 296
Relazione tra la *Casa dos 24* e la *Sé* (Cattedrale) di Porto. Sul fondo la *Galilé* (Nartece) *da Sé* barocca di Nicolau Nasoni.
Foto scattata risalendo le scale di Rua de São Sebastião, ottobre 2022.



Apparato III

Conversazione con il Prof. Giovanni Leoni

Dipartimento di Architettura | Alma Mater Studiorum Università di Bologna
6 dicembre 2022

Andrea Fanfoni: Il titolo della Tesi fa esplicito riferimento al saggio di Fernando Távora del 1952 "*Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*"[1] dove vengono elencate le tre costanti universali che, secondo Távora, entrano in relazione nell'evoluzione del fenomeno dell'architettura e dell'urbanistica: «*la sua modernità apparente, lo sforzo di collaborazione che ha sempre richiesto, la sua importanza come elemento condizionante della vita dell'uomo.*» Sebbene il mio lavoro di ricerca sia stato orientato all'interno di un mandato della regione Emilia-Romagna per le linee guida di *Smart City,* la locuzione "*Città delle Costanti*" nel titolo della Tesi, individua la necessità di reindirizzare il dibattito dell'architettura all'interno del suo territorio. A questo proposito un passaggio dell'intervista alla professoressa Teresa Fonseca mi ha fatto molto riflettere: «*Mai l'architettura è stata così mediatizzata e simultaneamente non è mai stata così esclusa dal dibattito*».[2] Dagli incontri che abbiamo avuto con il Comitato Scientifico del Laboratorio regionale ho potuto cogliere il suo scetticismo nei confronti dell'immaginario della Città Intelligente e le chiedo quindi se lei è d'accordo sul fatto che lo studio della vicenda umana, teorica e progettuale di Fernando Távora possa rappresentare un contrappunto corretto alla emergente deterritorializzazione del dibattito architettonico che si cela dietro il termine *Smart City*?

1_ F. Távora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, testo pubblicato in «*Lusiada, Revista ilustrada de Cultura*», vol. 1, n°2, novembre 1952. Ripubblicato in F.Tàvora, Teoria Geral da Organização do Espaço. Arquitectura e Urbanismo, a lição das constantes, FAUP, ottobre 1993. consultato in G. Leoni, A. Esposito, Fernando Távora. Opera completa, Electa, Milano, 2005.

2_Apparato I di questa Tesi_*Conversazione con la Professoressa Maria Teresa Fonseca.*

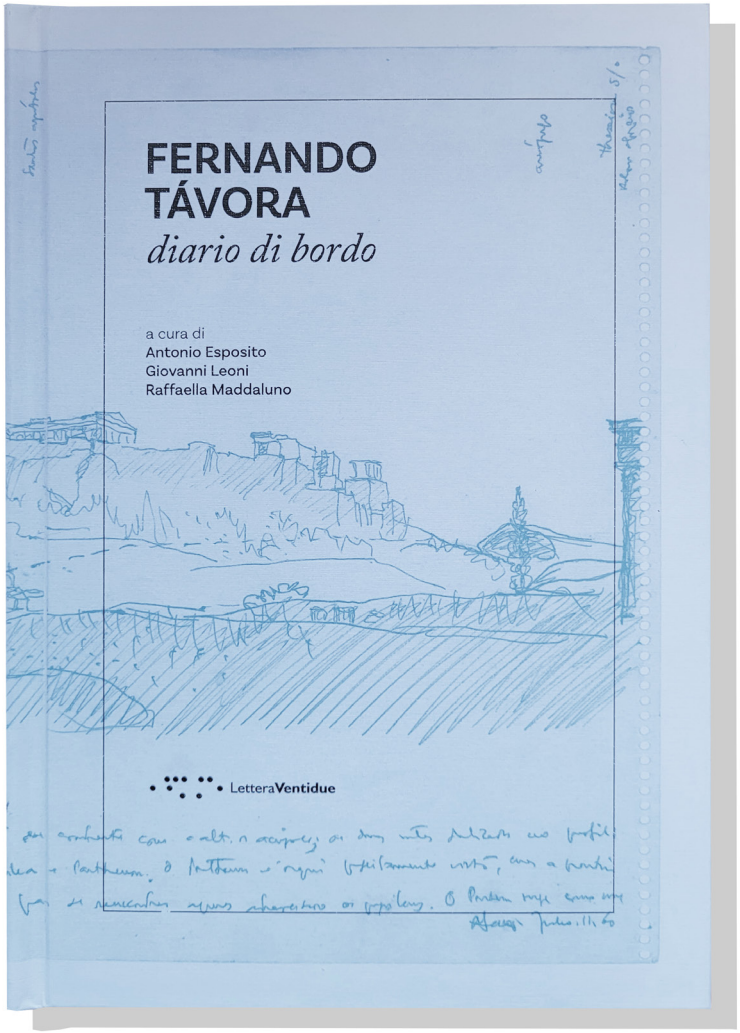


IMMAGINE 297
Copertina del libro A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, LetteraVentidue, 2022

Giovanni Leoni: In questo momento sono condizionato dalla ricerca recente collegata alla edizione italiana del *Diario di bordo*[3],quindi parto da quel testo, anche perché è uno snodo importante. Credo che le posizioni assunte da Fernando Távora nel 1960, espresse con grande libertà in uno scritto privato destinato a rimanere tale, anche se all'epoca indubbiamente perdenti sulla scena europea, o forse proprio perché allora in controtendenza, abbiano oggi un valore di attualità. Il viaggio in USA si colloca in un momento di riforma dell'insegnamento della architettura e dell'urbanistica in Portogallo, segnato dal superamento della tradizione *Beaux-Arts* a favore di una figura di progettista tecnico. Le posizioni governative sono, a quella altezza, filoamericane per ovvie ragioni geo-politiche e il viaggio di Távora è un viaggio istituzionale, non privato, volto a studiare lo stesso passaggio, da artista a tecnico, in corso nella formazione universitaria statunitense. Il *Diario* testimonia la fiera opposizione di Távora alla idea di orientare la formazione architettonica a una visione puramente tecnologica pur nella convinzione di dover superare l'impostazione *Beaux-Arts*. La sua è, anche su questo tema, una "*Terza via*", una visione che coniuga competenza tecnica e dimensione estetica inquadrando entrambe in una concezione umanistica, in un progetto culturale. Un progetto che, come successore di Carlos Ramos alla direzione, porterà nell'ESBAP e poi nella FAUP improntando la scuola a una visione ampia del progetto, una concezione geografica che include e integra aspetti economici, sociali, fisici ma che non trascura mai il problema della forma. Una posizione attualissima, da riportare al centro del dibattito sul progetto e verso la quale, del resto, vedo riorientarsi anche firme importanti della scena internazionale. Gli esiti dei grandi programmi europei di ricerca, come Horizon2020, che muovono molte delle risorse disponibili anche per l'architettura, hanno offerto una chiara indicazione: affidarsi esclusivamente alla tecnologia, che per sua natura ha un'anima finanziaria, per risolvere problemi di sostenibilità che, del resto, è la tecnologia ad avere innescato, è una strategia perdente. È necessario ricostruire un progetto culturale relativo al nostro modo di trasformare i luoghi che non sia affidato solo alla tecnologia ma abbia anche una struttura umanistica, che si interroghi sui perché e non solo sul come. Ma non la visione profetica che ha dominato la cultura architettonica nel corso del Novecento e che ancora la condiziona, non una visione, ottimistica e sradicata del futuro, inevitabilmente travolta dalla forza degli specialismi tecnologici. Abbiamo bisogno di un progetto umanistico di interrogazione del presente, nella sua dimensione ordinaria e quotidiana, nel suo essere il risultato di un processo di trasformazione che contiene, in potenza, una energia progettuale ancora esplicitabile. E il progetto di Távora è una lezione al riguardo. Távora offre, a fronte della necessità di porre un limite di riflessione umanistica all'espansione illimitata della tecnologia, posizioni chiarissime e passibili di una utile attualizzazione. Per fare un altro esempio, Távora, giovanissimo, legge Henri Bergson e, combinandolo con altri riferimenti interni alla cultura portoghese, insiste sulla necessità di una visione frugale, monastica, in cui il decoro deriva dalla rinuncia, dalla sospensione del fare progettuale. Il suo riferimento è San Bernardo ma arriva a rintracciare una attitudine "francescana" anche in Le Corbusier. Nel Diario del 1960 tale attitudine diventa una critica alla mancanza di senso del limite della

3_ A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, LetteraVentidue, 2022.

cultura americana facendo trasparire un'idea del progetto non come sfida tecnologica ma come esercizio di sobrietà e di equilibrio tra i mezzi a disposizione e le finalità. Al di là della genealogia, ben più complessa, la lezione consiste nel pensare il progetto non come esercizio muscolare della tecnologia ma, al contrario, come un'attività di controllo umanistico dell'innovazione tecnologica. Tornando così al termine specifico *Smart City*, credo sia un concetto già tramontato perché rappresenta il trionfo di una città immateriale, una astrazione dettata da una visione puramente tecnologica se non tecnocratica, a cui la città fisica non corrisponderà mai, a cui la città fisica opporrà una resistenza vincente ma non necessariamente con esiti positivi. Il compito di calibrare, dare misura alla azione tecnologica non può che essere affidato al progetto – decliniamo pure il termine secondo le varie culture: progetto urbano, architettonico, di design, poco importa - che può esercitare questo controllo solo recuperando la sua dimensione politica. Una calibratura in chiave ecologica – intendendo il termine in un senso ampio che forse l'ideologia della sostenibilità ha offuscato – non a vantaggio della impresa ma vantaggio della comunità.

A.F.: C'è poi la questione della visione locale del progetto a confronto con quella globale della tecnologia?

G.L.: Questa è l'altra lezione di Távora: quanto più locale, tanto più universale. Lavorare nello specifico significa usare i materiali di costruzione e la tecnologia, oggi per loro natura globali, facendone un'articolazione sensata in relazione al luogo nel quale vengono impiegati. Questo implica ovviamente una visione politica e geografica dell'architettura che costruisce un rapporto di specificità con un luogo. Esattamente il contrario della *Smart City.*

A.F.: Nel suo breve intervento al termine della conferenza inaugurale alla mostra *Fernando Távora in viaggio* lo scorso 23 settembre ha parlato del *Diario* come un documento che certifica «*[…]un atto di resistenza contro il modello culturale ed economico imperialista statunitense che Távora intuisce avrebbe invaso l'Europa*». Venticinque anni dopo lo stesso Távora dirà: «*Quando pensavo che l'architettura moderna sarebbe evoluta verso una consolidazione delle situazioni locali, quando speravo pertanto ad una grande varietà di soluzioni, quello che incontro è una "Coca-cola" pericolosissima che si generalizza nel mondo. […] Mi sembra che sia esattamente la negazione di quello che non consideravo che doveva essere la linea da seguire, perché, in un certo senso, quello che sta succedendo è che stiamo tornando verso un'altra Carta di Atene.*»[4] Oggi viviamo un mondo dove la globalizzazione dell'immagine architettonica, come ci ricorda Moneo, ci porta ad una pericolosa indifferenza nei confronti dei luoghi.[5] Cosa è l'oggi l'internazionalismo e quali sono i rimedi alla "*pericolosa Coca-Cola*"? Perché studiare Tavora è così importante oggi per un giovane progettista?

4_ J. Frechilla, *Fernando Távora. Conversaciones en Oporto*, «*Arquitectura*» n°261, Julio-Agosto 1986.

5_ R. Moneo, *L'altra modernità*, in *L'altra modernità. Considerazioni sul futuro dell'architettura*, Christian Marinotti Edizioni, 2017.

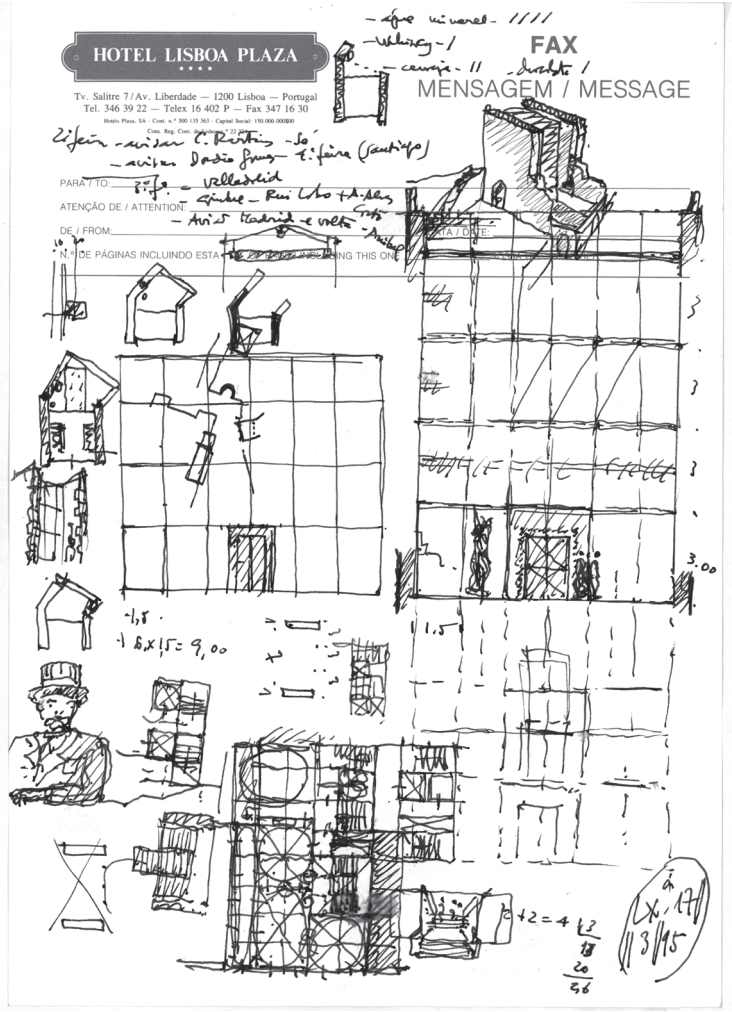


IMMAGINE 298
Schizzo per l'elaborazione del progetto della *Casa dos 24*, Porto.
© Fundação Marques da Silva, Arquivo Fernando Távora.

G.L.: Nel Diario emerge una contrapposizione alla visione internazionalista che, nel 1960, Fernando Távora intuisce molto bene essere una forma di imperialismo culturale. Non è una posizione scontata se contestualizzato al momento storico, quando organismi internazionali come le Nazioni Unite si impegnano nella costruzione di una contro narrativa incentrata sul valore delle culture locali, in parallelo al colonialismo culturale statunitense. Távora non cade nel "tranello", intuendo che l'America non poteva essere il luogo dove elaborare una cultura della diversità, del meticciato. La sua è una visione cosmopolita di matrice settecentesca, espressa con chiarezza nel bellissimo testo sull'identità portoghese, *immigrazione/ emigrazione:*[6] una sorta di manifesto del cosmopolitismo come equilibrio tra identità globali e specifiche. Questo recupero del cosmopolitismo è un tema chiave nella sua opera ed è, di nuovo, attualissimo.

A.F.: Nel saggio che abbiamo citato, Fernando Távora mette sullo stesso piano Architettura e Urbanistica parlando di fenomeni necessari e universali. Giancarlo De Carlo ha scritto come: «*Urbanistica e Architettura siano casi particolari e correlati di un unico problema: organizzare e dare forma allo spazio fisico*»[7] mentre Ernesto Nathan Rogers introduce il problema della concezione della forma dicendo che: «*deve essere raggiunta attraverso una riflessione sulle relazioni disciplinari tra Architettura e Urbanistica*».[8] Ancora Fernando Távora, nella prefazione al libro di Nuno Portas *A Cidade como Arquitectura* afferma «*la necessità che l'architetto diventi anche urbanista, occupandosi dei temi della città con la stessa responsabilità morale con la quale si occupa di edifici e composizioni architettoniche.*»[9] I progetti di Fernando Távora sono dimostrazioni del rapporto coerente tra architettura, spazio pubblico e città alla ricerca della continuità e della "totalità delle cose".[10] Pensa che questo possa essere un modello necessario oggi per ripensare l'insegnamento di queste due discipline nelle nostre scuole?

G.L.: Per intuire l'importanza di questo tema nel pensiero di Fernando Távora basta osservare uno qualsiasi dei suoi disegni. La sua idea di continuità dello spazio[11] diviene certo anche un dispositivo compositivo dell'architettura ma sottintende un'idea più ampia. La continuità

6_ F. Távora, *Immigrazione/emigrazione*, Porto, 1997, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005

7_ G. De Carlo, *racconto non agiografico su Giuseppe Samonà*, in AA.VV., *La continuità nell'insegnamento della progettazione architettonica*, Seminari di studio del dottorato e compendio dell'attività svolta dai dottorandi dei cicli X, XI e XII, in E. Palazzotto (a cura di), L'EPOS, Palermo, 2000, p. 23

8_ E. N. Rogers, *Milano, coscienza della metropoli*, in «*Casabella continuità*» n. 256, ottobre 1961, pp. 2-3.

9_ N. Portas, *A cidade como arquitectura*, edizione consultata Livros Horizonte, 2001, edizione originale 1969

10_ Intervista a Fernando Távora di Manuel Mendes per la rivista «*Edificios*» (mai pubblicata), raccolta in M. Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa : da organização do espaço : da harmonia do nosso espaço : da harmonia do espaço contemporâneo : uma porta pode ser um romance*, FIAJMS Faup, contiene 22 fascicoli, 2013, ISBN 978-989-97966-1-4, Fascicolo [C] encontro | Para a Edificios, entrevista por Manuel Mendes

11_ F. Távora, *Da organização do espaço*, 1962, edizione consultata 7.ª Edição. Argumentos N.º 13 - Série 2. FAUP Publicações, Porto, 2007. Nella traduzione in lingua italiana C. Torricelli, (a cura di) *Fernando Távora. Dell'organizzazione dello spazio*, nottetempo, 2021.

significa, in termini di critica del progetto moderno, eliminare la successione temporale tra ideazione e realizzazione, superare la rappresentazione geometrica canonica - pianta, prospetto e sezione - in favore di un modo di concepire il progetto che mescola le scale, dal dettaglio costruttivo, alla città fino alla consapevolezza geografica e che agisce in una temporalità sincretica.
Oggi credo si possa dare per assodata la crisi delle specificità disciplinari e la narrativa del progetto, il processo della sua elaborazione, si è arricchito di molti linguaggi, spazia attingendo a diverse forme espressive. Nei lavori più interessanti che vedo, soprattutto da parte di giovani progettisti, il progetto non passa più attraverso il disegno come fatto estetico, entra costantemente in gioco una narrazione articolata volta a cogliere la complessità – sociale, economica, politica - dei problemi che il progetto intercetta e risolve.
Uscire dalla rappresentazione canonica del progetto portandolo su un piano narrativo più complesso è una delle grandi lezioni di Fernando Távora. Basta leggere le relazioni dei suoi progetti, brevi racconti dell'opera, spesso intrecciati con spunti letterari o autobiografici. Un modo per non confondere il racconto, la narrativa, con il fatto architettonico, tutto affidato a un disegno totalmente funzionale – nello schizzo come nell'esecutivo - al momento del cantiere.

A.F.: Riprendo ancora il saggio del 1952: «*L'architetto e l'urbanista non sono sufficienti alla realizzazione dell'Architettura e dell'Urbanistica. […] Essendo opere collettive, le architetture e i piani urbanistici sono da considerarsi come sintesi, traduzioni plastiche nello spazio organizzato, di coloro da cui e per cui vengono realizzate.*»[12] Fernando Távora non parla mai di partecipazione ma utilizza spesso la parola collaborazioni distinguendone due tipi: «*Una che chiameremo orizzontale e che si manifesta tra gli uomini della stessa epoca; l'altra, che chiameremo verticale, si realizza tra uomini di epoche successive e dunque è soggetta anche alla dimensione del tempo.*»[13] Crede che fosse questa l'idea che Fernando Távora aveva della partecipazione ovvero una pratica deontologica che fissa la comunità come destinataria dell'opera architettonica e che individua la storia come uno strumento per la risoluzione dei problemi che emergono durante il processo del progetto?

G.L.: La partecipazione in chiave politica, come si può trovare ad esempio in De Carlo, non era nelle corde di Távora, per la sua identità e per la sua storia. C'è invece piuttosto un'idea di collaborazione e del progetto come compito condiviso. È un tema che esplode in quegli anni come l'altra faccia della critica ai Maestri, ai "geni". Nel 1960 scrive il Diario, nel 1962 parla della fine dell'architettura nell'*Organizzazione dello spazio*[14]; più o meno nello stesso anno Coderch scrive "*Non è di geni che abbiamo bisogno*"[15] e ancora Leonardo Ricci "*L'anonimo*

12_ F. Távora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, Op. Cit.

13_ F. Távora, *Per un'urbanistica portoghese*, Testo pubblicato in «*Comercio do Porto*» il 24 marzo 1953, il 25 maggio 1953 e il 13 dicembre 1955.

14_ F. Távora, *Da organização do espaço*, op. Cit.

15_ J. A. Coderch, *No son genios lo que necesitamos ahora*, 1960, Pubblicato in «*Domus*», novembre 1961.



IMMAGINE 299
Recupero del Palazzo del Freixo, Porto,1996.
© Giovanni Leoni e Antonio Esposito

del XX secolo"[16]. Emerge un modello antiromantico, che supera la visione del grande uomo, adottato da più protagonisti di quella stagione. Il progetto, per queste ragioni, diventa un processo condiviso. Non c'è dimensione politica nel lavoro di Távora perché viene da un contesto aristocratico che gli consente di essere "sempre dalla parte giusta del tavolo", diciamo. È un'autorità riconosciuta e non c'è nella sua natura un aspetto militante.
È rilevabile piuttosto, nell'evolversi del suo progetto, un processo che muove da un'idea di progetto basata su una visione armonica della società e dello spazio, visione che viene definitivamente superata alla altezza del viaggio Gulbenkian anche grazie all'impatto con il caos della metropoli statunitense. Dopo il viaggio del 1960, e il testo sulla *Organizzazione dello spazio* già lo testimonia, il mandato del progetto si sposta verso la capacità di governare il caos senza l'illusione di ricondurlo ad armonia. Resta il tema della continuità dello spazio che diviene anche continuità sociale. La polemica contro i musei americani, continuamente ritornante nel Diario, è a tal riguardo molto interessante. Távora critica l'isolamento della dimensione estetica dei prodotti dell'uomo auspicando un'inversione del processo che porti il meglio della produzione umana ad insediarsi all'interno dell'esperienza quotidiana delle persone, condividendo con loro il percorso e il risultato. In tale concezione non esiste pertanto una figura eminente che offre agli altri uno spazio straordinario ma è presente un atto interpretativo che si riflette sulla produzione progettuale trasformando l'architettura in un'azione di commento dell'esistente. Un commento che, come Foucault insegna, diviene a sua volta testo.

A.F.: Dall'analisi dei progetti di Spazio Pubblico di Fernando Távora è riscontrabile una permanente ricerca di armonia. Egli stesso diceva: «*Ho molto questa ossessione dello spazio aperto e dello spazio chiuso e delle relazioni tra gli spazi*».[17] Josè Antonio Bandeirinha, a proposito della Praça 8 de Maio a Coimbra, mi ha parlato di una ricerca orientata all'appropriazione del luogo attraverso l'organizzazione dello spazio[18] mentre Teresa Fonseca, riferendosi alle piazze di Guimarães, parla di progetti alla "scala dell'invisibile".[19] Quali altri aspetti distaccherebbe del lavoro di Fernando Távora sugli spazi pubblici?

G.L.: Guimarães è un ottimo esempio. Credo che Teresa Fonseca intendesse parlare dell'invisibilità del progetto perché non c'è la percezione del suo intervento. Questa è una delle caratteristiche dei progetti di spazio pubblico di Fernando Távora che applica anche in molti progetti di restauro. È presente una disponibilità a far scomparire completamente la sua personalità. L'idea di lavorare su un edificio di un altro autore - pensiamo al recupero del Palazzo del Freixo di Nicolau Nasoni - lo spinge non a lasciare una propria impronta ma a interpretare il progetto come una valorizzazione dell'operato del "collega" che lo ha

16_ L. Ricci, *L'anonimo del XX Secolo*, Il saggiatore, 1965.

17_ Fernando Távora, *Entrevista por Fernando Agrasar*, 2002, in *Fernando Távora*, Catálogo Coordenado por Ana Domínguez Laiño, 2002, p 23.

18_Apparato II di questa Tesi_*Conversazione con il Professore José Antonio Bandeirinha.*

19_Apparato I di questa Tesi_*Conversazione con la Professoressa Maria Teresa Fonseca.*

preceduto, come lui stesso amava dire. Il progetto si accosta garbatamente all'architettura costruita da altri con un atto di servizio per riportare l'opera in vita e per esaltare i valori presenti nell'originale. Lo stesso atteggiamento si ritrova negli interventi sullo spazio pubblico, che pure non sono il risultato di un atto autoriale individuale, e anche in questo caso Távora non cerca il gesto architettonico, l'impronta personale, ma esercita un progetto di natura interpretativa. La piazza di Coimbra, per esempio, è uno spazio pubblico che nasce dall'interpretazione degli usi che i cittadini fanno di quel luogo, tenendo conto delle presenze, della chiesa, degli attraversamenti. È un progetto che diventa la trascrizione di un sistema di relazioni. A Guimarães, che è casa sua, diventa decisiva la confidenza nell'utilizzo dei materiali e delle tecniche e la costruzione dello spazio pubblico è una esplicitazione, improntata a grande naturalezza, tanto dei caratteri fisici quanto della vita sociale della città.

A.F.: L'analisi della complessa esperienza progettuale collettiva di *Avenida da Ponte* mi ha permesso di trarre diverse indicazioni per la definizione di quelli che ho chiamato i *temi e gli strumenti utili al progetto degli spazi pubblici e dei luoghi urbani* che rappresentano la parte finale di questa Tesi. Nei tre progetti è possibile riscontrare, a differenza di tutte le proposte precedenti, un atteggiamento che privilegia la conoscenza e il rispetto per una porzione di città che aveva subito grandi demolizioni attraverso il tentativo di dare continuità ai percorsi ritrovando una sequenza di luoghi tipica della città consolidata. Credo che in momenti storici diversi, con progetti altrettanto distinti, i due interpreti principali della vicenda, Fernando Távora e Alvaro Siza, ci lascino in eredità una lezione di come intervenire all'interno della città storica, rispettandone l'identità ma senza rinunciare ad un linguaggio contemporaneo. C'è qualche aspetto di questa vicenda progettuale che crede sia più importante di altri per l'attualità del nostro momento?

G.L.: L'aspetto più importante della vicenda è proprio la dimostrazione dei risultati che si possono ottenere con un metodo progettuale basato sulla visione della città come luogo potenziale. È storicamente corretto considerarlo un solo progetto. Negli anni Cinquanta Távora, nella veste di consulente della Municipalità, va all'attacco dei Piani elaborati, per gli stessi Uffici municipali, da Muzio e Piacentini, propone un progetto che inverte la loro logica dello sventramento e della enfatizzazione del monumento. Poi Siza, nel 1968, la Torre costruita da Távora, il secondo progetto, mancato, di Siza, che per sua stessa ammissione,[20] è una conseguenza delle scelte progettuali da cui nasce la *Casa dos 24*. Una vicenda progettuale, potenzialmente virtuosa anche se interrotta da fatti economici contingenti, basata sulla conoscenza della città. Non c'è una visione della "*Porto futura*" ma, al contrario, i due protagonisti prendono le condizioni del contesto, non in modo passivo o conservativo, per cogliere il potenziale che il processo di trasformazione ha depositato in quel luogo. Fondare il progetto su una conoscenza puntuale del luogo irrobustisce le idee progettuali. Qui la conoscenza archeologica stratificata è la base per un programma di rilettura all'interno

20_ F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Alvaro Siza e Fernando Tavora sui progetti per Avenida da Ponte*, «*Casabella*» n°700, maggio 2002, p.54-57.



IMMAGINE 300
Accesso al *Terreiro da Sé* e alla *Casa dos 24* oggi.
Foto scattata da Rua de São Sebastião, ottobre 2022.

del quale si inseriscono episodi puntuali molto potenti come la Torre e il Museo, con due personalità diverse dal punto di vista dei linguaggi. L'esempio è ancora più rilevante perché certifica come la conoscenza storica puntuale non sia il presupposto di un congelamento della città all'interno di prassi conservative, ma il fondamento per una continua attualizzazione della città stessa, come del resto teorizzato dallo stesso Távora. Se si vuole intervenire in un luogo, sostiene, la alternativa alla pura museificazione – che ovviamente critica - consiste nel mantenere il progetto all'interno dei processi di attualizzazione della città – processi che procedono indipendentemente dalla volontà del progettista - utilizzando come materia del progetto la dimensione potenziale del luogo. È una lezione che non ha prevalso in una cultura architettonica condizionata da visioni, sempre più semplicistiche e banali, di città future, ma che ritengo valga la pena riconsiderare non solo in chiave di indagine storica ma come una lezione viva e preziosa.

A.F.: Grazie mille professore.

Apparato IV

Conversazione con il Prof. Derrick De Kerckhove | Sociologo dei media

Videointervista condotta dal Dottorando Andrea Fanfoni nell'ambito dell'iniziativa:
UNIPR On Air: Smart City o Wise Town?
Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale

La videointervista è stata presentata al convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari. Un confronto culturale dopo un anno di lavoro*, Parma, 25 giugno 2021. Verrà pubblicato in D. Costi et al, *Smart City? A critical position*, Springer Berlin, in fase di pubblicazione.
Consultabile online: https://www.youtube.com/watch?v=VlBVOhKQaKs&t=13s

SMART CITY 4.0 Sustainable LAB
2 novembre 2020

Dario Costi: 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.

Andrea Fanfoni: Iniziamo con tre domande che emergono da una riflessione multidisciplinare sulla città contemporanea. La prima domanda riguarda la parola tecnica.



IMMAGINE 301
Frame della videointervista al Prof. Derrick De Kerckhove

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?

D.d.K.: 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. 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.

A.F.: 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?

D.d.K.: 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.

A.F.: 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?

D.d.K.: 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 seconda non basterà ma la terza sì. La gente è stanca e abbiamo veramente bisogno di *Wise Town*.

A.F.: 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?



IMMAGINE 302
Copertina del libro *L'intelligenza connettiva* di Derrick De Kerckhove

D.d.K.: 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. 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 nostra società deve essere preparata a questo cambiamento.

A.F.: 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?

D.d.K.: 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 due autori da “vendere” agli studenti.

A.F.: 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?

D.d.K.: 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 a qualche mezzo di trasporto 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. Hai visto *The Social Dilemma?* 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 dall’ansia verso la cura dell’ambiente che abbiamo capito essere importante e la lezione del Covid-19 ci aiuterà in questa presa di coscienza generale.

A.F.: Questa domanda prosegue il suo ragionamento. Il grande sviluppo dei modelli di pianificazione *smart* spinge a interrogarsi sulla maniera di interagire con le tecnologie



IMMAGINE 303
Copertina del libro *Oltre Orwell. Il gemello digitale* di Maria Pia Rossignaud e Derrick De Kerckhove, 2020.

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?

D.d.K.: 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.

A.F.: 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?

D.d.K.: Per salvare l'illusione della democrazia dobbiamo imparare a utilizzare nel modo migliore la risorsa 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.

Conversazione con il Prof. Giovanni Maria Flick | Giurista

Videointervista condotta dal Dottorando Andrea Fanfoni nell'ambito dell'iniziativa:
UNIPR On Air: Smart City o Wise Town?
Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale

La videointervista è stata presentata al convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari. Un confronto culturale dopo un anno di lavoro*, Parma, 25 giugno 2021. Verrà pubblicato in D. Costi et al, *Smart City? A critical position*, Springer Berlin, in fase di pubblicazione.

SMART CITY 4.0 Sustainable LAB
10 dicembre 2020

Dario Costi: 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

Antonio Daloia: 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



IMMAGINE 304
Frame della videointervista al Prof. Giovanni Maria Flick

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 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.

Andrea Fanfoni: 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?

G.M.F.: Vorrei partire proprio 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.

1_ D. Alighieri, *La divina commedia* - inferno", XXVI.

2_ R. Calasso, *il libro di tutti i libri*, pp. 349-350, Adelphi Edizioni, Milano, 2019.

3_ P. Citati, *L'armonia del mondo*, Adelphi Edizioni, Milano, 2015.

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.

A.F.: 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?

G.M.F.: 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 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 per fare fronte alla nuova realtà e 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.

A.F.: 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?

G.M.F.: 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 la città di Babele, la città 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 scientifico-medica 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 Cty*, 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.

A.F.: 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?

FLICK 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* (bambini, cucina, chiesa);[4] 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 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,

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. (fonte Wikipedia)

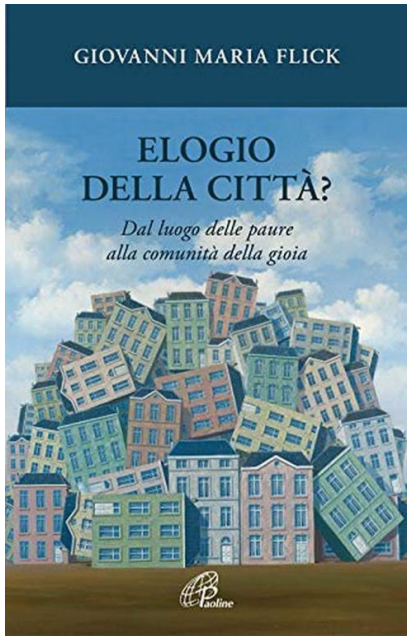


IMMAGINE 305
Copertina del libro *Elogio della Città? Dal luogo delle paure alla comunità della gioia* di Giovanni Maria Flick

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.

A.F.: 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?

G.M.F.: 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.

A.F.: 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"?

G.M.F.: 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.

A.F.: 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?

G.M.F.: 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.

A.F.: 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?



IMMAGINE 306
Copertina del libro *Elogio della foresta. Dalla selva oscura alla tutela costituzionale* di Giovanni Maria Flick

G.M.F.: 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 Il Morro aveva 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. Sappiamo che si parla per il 2050 dell'ottanta per cento della popolazione che vivrà in città e il rimanente 20 per cento in campagna e nelle foreste. Io non ci sarò per ragioni anagrafiche ma se ci fossi sarei in quel 20 per cento. 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 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.

Apparato V

Glossario della città contemporanea
Una raccolta di termini dalla letteratura scientifica verso la città delle persone 4.0

Federico Diodato (Alma Mater Studiorum – Università di Bologna)
Andrea Fanfoni (Università degli Studi di Parma)
Emanuele Ortolan (Università degli Studi di Parma)

Il Glossario è stato presentato al convegno *Smart City? A critical position. Glossario e sguardi interdisciplinari. Un confronto culturale dopo un anno di lavoro*, Parma, 25 giugno 2021.
Verrà pubblicato in D. Costi et al, *Smart City? A critical position*, Springer Berlin, in fase di pubblicazione.



La scrittura di un *Glossario della città contemporanea* nasce dall'esigenza, ravvisata dal Comitato Scientifico del *Laboratorio SMART CITY 4.0 Sustainable Lab*, di raccogliere, catalogare e analizzare in chiave critica, il vasto panorama semantico dei concetti e dei termini utilizzati in 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 è stato suddiviso in tre parti.

La prima parte individua una terminologia di premessa utile per contestualizzare e circoscrivere l'ambito della ricerca alla città della Quarta Rivoluzione industriale focalizzando l'attenzione sul ruolo della tecnica nelle trasformazioni urbane e sul rapporto complesso tra la tecnologia e le dinamiche di governo del territorio.

La seconda parte raccoglie, scompone ed esamina alcune definizioni presenti in letteratura relative a quattro neologismi che identificano quattro modelli urbani differenti ma talvolta sovrapponibili: la *Digital City*, la *Smart City*, la *Green City* e la *Wise City*. Per ogni lemma è stata realizzata la catalogazione di un campione esaustivo di definizioni, l'individuazione degli attributi chiave estrapolati dagli enunciati analizzati e la sintesi che ha condotto alla scrittura di una definizione proposta dai ricercatori del laboratorio.

La terza e ultima parte chiarisce il senso dell'operazione di analisi critica effettuata sui modelli osservati prefigurando uno scenario di sviluppo indirizzato all'integrazione della città delle opportunità tecnologiche con la città degli individui: la *Città delle persone 4.0*.

Terminologia di premessa

- Cibernetica
- Cloud
- Infosfera
- Tecnica
- Tecnologia
- TIC

Lemmi

- Digital City
- Smart City
- Green City
- Wise City

Verso la città delle persone nella stagione della Quarta Rivoluzione Industriale

- The city of people 4.0

Cibernetica, sostantivo in lingua italiana

Dal greco κυβερνήτης, (sottinteso τέχνη) 'arte di pilotare', da κυβερνάω 'io governo una nave'
Fonte: Dizionario lo Zingarelli 2021

Definizione *Dizionario lo Zingarelli 2021*

Cibernetica – sostantivo femminile
1. Disciplina che studia le analogie tra i sistemi di regolazione e comunicazione delle macchine e degli organismi viventi, e in particolare l'applicazione dei meccanismi di regolazione naturali alla tecnologia.

Definizione *Enciclopedia Treccani*

cibernetica s. f. – Disciplina che si occupa dello studio unitario dei processi riguardanti «la comunicazione e il controllo nell'animale e nella macchina» (secondo la definizione di N. Wiener, 1947): partendo dalle ipotesi che vi sia una sostanziale analogia tra i 'meccanismi di regolazione' delle macchine e quelli degli esseri viventi e che alla base di questi meccanismi vi siano processi comunicazione e di analisi di informazioni, la c. si propone da un lato di studiare e di realizzare macchine ad alto grado di automatismo, atte a sostituire l'uomo nella sua funzione di controllore e di pilota di macchine e di impianti, e dall'altro lato, inversamente, di servirsi delle macchine anzidette per studiare determinate funzioni fisiologiche e dell'intelligenza. (…)

cyborg s. m. – Organismo cibernetico costituito da parti artificiali (protesi meccaniche, innesti biochimici, modificazioni con parti elettroniche) innestate su corpo umano. L'iconografia del cyborg rappresenta un essere al confine tra l'umano e l'artificiale grazie al meccanismo del feedback, che permette alla protesi di comunicare con l'organismo.

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

Gli studi sulla cibernetica negli anni Cinquanta e Sessanta e le prime forme di intelligenza artificiale hanno svolto un ruolo predominante per lo sviluppo dei modelli di pianificazione *Smart*,[1] contribuendo alla diffusione di uno dei miti fondatori dell'era digitale: la possibilità di una forma di intelligenza non umana che possa dare un contributo funzionale al funzionamento al sistema urbano. Antoine Picon osserva che nell'approccio cibernetico la città è considerata come un sistema d'informazione che si basa su "*une vision résolument réductionniste de l'homme et du monde*".[2] Lo sviluppo della cibernetica appartiene all'ambito degli studi cognitivi che hanno pensato il cervello come un sistema informatico avanzato. L'approccio cibernetico, attraverso la raccolta e l'elaborazione dei dati, punta a sviluppare un'implementazione tra software et hardware, dove per hardware si può intendere il corpo umano o qualsiasi altro apparato fisico. Norbert Wiener, il precursore della cibernetica, già alla fine degli anni 1940 metteva in guardia sui rischi che la potenza delle innovazioni cibernetiche avrebbero potuto comportare sul controllo dell'essere umano: se la tecnologia esaudisse i nostri desideri alla lettera di procurarci dei vantaggi, siamo sicuri di chiedere ciò che vogliamo veramente e non ciò che crediamo volere?[3]

1_ A. Picon, *Smart Cities : Théorie et critique d'un idéal auto-réalisateur*, Paris, Editions B2, 2013.

2_ Ibidem, p.34

3_ N. Wiener, *Cybernetics or Control and Communication in the Animal*, Cambridge, Mass: MIT Press, 1948.

Cloud, sostantivo in lingua inglese

Dall'inglese 'nuvola'

Definizione *Dizionario Io Zingarelli 2021*

Cloud – sostantivo maschile inv.
1. (inform.) nuvola, nella locuzione cloud computing, uso di sistemi informatici basati sull'utilizzazione di tale nuvola; la relativa tecnologia (comp. con computing 'elaborazione informatica').

Definizione *Enciclopedia Treccani*

Cloud s. m. inv. – In informatica, cloud computing; in particolare, l'insieme delle risorse hardware o software presente in server remoti e distribuito in rete, contenente i dati e i programmi di un utente (…).

Cloud computing – Letteralmente "nuvola informatica", termine con cui ci si riferisce alla tecnologia che permette di elaborare e archiviare dati in rete. In altre parole, attraverso internet il c.c. consente l'accesso ad applicazioni e dati memorizzati su un hardware remoto invece che sulla workstation locale. Per le aziende di grosse dimensioni implica dunque un ingente abbattimento dei costi; non sono più necessari hardware potenti (costosi e soggetti a frequenti manutenzioni), ma basta una macchina in grado di far funzionare l'applicativo d'accesso alla "nuvola" (…).

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

La necessità di raccogliere un numero sempre maggiore di dati, ha fatto sì che l'industria dedicata ai sistemi di archiviazione online, il *cloud computing*, abbia avuto negli ultimi anni uno sviluppo eccezionale.[1] Tecnologie essenziali per lo sviluppo dei modelli di pianificazione *smart*, i sistemi di archiviazione *cloud* necessitano di un'infrastruttura fisica che prende il nome di data center, strutture che ospitano un insieme di infrastrutture digitali necessarie allo stoccaggio e all'elaborazione dei dati.
La ricercatrice Fanny Lopez indica che gli studi sulla smart city tendono a non considerare l'impatto ambientale delle infrastrutture necessarie per i sistemi di archiviazione *cloud*, tralasciando il ruolo che i data center hanno sulla consumazione elettrica, a questo proposito afferma: "*les data centers seront parmi les plus importants postes de consommation électrique du XXIe siècle*".[2] In che modo sviluppare data center che abbiano un ridotto impatto ambientale e che siano efficaci nella consumazione elettrica è una delle sfide a cui un progetto di pianificazione *smart* deve poter rispondere.

1_ L. Floridi, *The Fourth Revolution: How the Infosphere is Reshaping Human Reality*, Oxford, OUP Oxford, 2014.

2_ F. Lopez, *L' Ordre électrique: Infrastructures énergétiques et territoire*, Paris, MetisPresses, 2019.

Infosfera, neologismo in lingua italiana

Comp. di info(rmazione) e sfera, sul modello di biosfera, criosfera, ecc.
Fonte: Dizionario lo Zingarelli 2021

Definizione *Dizionario lo Zingarelli 2021*

Infosfera – sostantivo femminile
1. Lo spazio virtuale costituito dall'insieme delle informazioni circolanti nel mondo tramite mezzi sia tradizionali (stampa, radiotelevisione) sia digitali (Internet o altre reti).

Definizione *Enciclopedia Treccani*

Infosfera s. f. – L'insieme dei mezzi di comunicazione e delle informazioni che da tali mezzi vengono prodotte. È una società dominata da tecnologie che rendono possibile, fin da oggi, un profondo mutamento della «infosfera», grazie alla demassificazione dei media. (…)

Onlife s. f. – La dimensione vitale, relazionale, sociale e comunicativa, lavorativa ed economica, vista come frutto di una continua interazione tra la realtà materiale e analogica e la realtà virtuale e interattiva. (…)

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

Lo sviluppo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione sempre più pervasive, costituisce una "infosfera". Concetto formulato negli anni '80 a partire dal concetto di "biosfera", '"infosfera" è propriamente l'ambiente dell'informazione ed è definita dal filosofo Luciano Floridi come "*the whole informational environment constituted by all informational entities, their properties, interactions, processes, and mutual relations*".[1] Estremizzando il concetto, si può considerare l'"infosfera" in quanto sinonimo della realtà stessa interpretata come un rapporto di informazioni.
Da un punto di vista spaziale, la sua peculiarità principale è il suo stato *in-between:* in costante relazione tra online e offline, i limiti tra fisico e digitale risultano essere sempre più sfumati fino a scomparire. Tale è la condizione dell'"*onlife*",[2] la dimensione vitale nella quale l'essere umano si concepisce in quanto "*inforgs*". Per "*inforgs*", specifica Floridi, non si tratta di una trasformazione biotecnologica dell'essere umano, piuttosto è l'ambiente stesso che si trasforma e si adatta.[3]

1_ L. Floridi, *The Fourth Revolution: How the Infosphere is Reshaping Human Reality*, Oxford, OUP Oxford, 2014, p. 41.

2_ L. Floridi, *The Onlife Manifesto*, Cham, Springer International Publishing, 2015.

3_ L. Floridi, *The Fourth Revolution*, Op. Cit.

Tecnica, sostantivo in lingua italiana

Dal greco τέχνη arte e propr. capacità di produrre
Fonte: Vocabolario Etimologico della Lingua Italiana di Ottorino Pianigiani

Definizione *Dizionario Io Zingarelli 2021*

Tecnica – sostantivo femminile
1. Serie di norme che regolano il concreto svolgimento di un'attività manuale, intellettuale o sportiva: tecnica del falegname; tecnica della pittura a olio; tecnica del tuffo; la tecnica militare.

2. Modo di lavorare, produrre, realizzare qlco.: le moderne tecniche di rasformazione degli idrocarburi; hanno costruito il ponte con una tecnica più sicura | (colloq.) sistema: ha una sua tecnica per ottenere un prestito.

3. Qualsiasi forma di attività umana volta, sfruttando le conoscenze e le acquisizioni della scienza, alla creazione di nuovi mezzi, strumenti, congegni, apparati che migliorino le condizioni di vita dell'uomo stesso: le straordinarie realizzazioni della tecnica.

Definizione *Enciclopedia Treccani*

Tecnica s. f. – In senso astratto e generico, l'insieme di attività pratiche basate su norme acquisite empiricamente, o sulla tradizione, o sull'applicazione di conoscenze scientifiche, proprie di una data situazione sociale e produttiva, di una data epoca, di una data zona geografica: soggetta a evoluzione storica, è caratterizzata da un insieme di relazioni reciproche (…). La tecnica si configura come patrimonio di conoscenze, sempre più specializzate e soggette a continua innovazione, che richiede un addestramento specifico. (…)

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

Secondo il filosofo Adriano Fabris la tecnica sarebbe “nata” dalla consapevolezza di una mancanza, dalla coscienza dei propri limiti e delle proprie carenze“.[1] Intermediario tra teoria e pratica, la tecnica risulterebbe essere una forma di applicazione della conoscenza scientifica al regno pratico della realtà, dotando l’essere umano degli strumenti (strumento tecnico) per colmare questa lacuna. Lo strumento tecnico è un oggetto funzionale un certo obiettivo e che, inserito in un sistema di relazioni, diventa il mezzo per raggiungerlo. In questo senso, lo strumento tecnico permette all'essere vivente di estendere le sue possibilità di azione e di adattarsi al proprio ambiente. Per raggiungere questo obiettivo comune, sottolinea l’antropologo Leroi-Gourhan, la strumento tecnico messo a sistema esteriorizza le funzioni sensoriali dell’essere umano.[2] in questo processo di "esternalizzazione", lo strumento tecnico è caratterizzato dalla sua amovibilità e dalla sostanziale distinzione dai corpi stessi: mentre la tecnica inventa l'uomo, l'uomo inventa sé stesso nella tecnica inventando lo strumento.[3]

1_ A. Fabris, *Etica per le tecnologie dell’informazione e della comunicazione*, Roma, Carocci, 2018.

2_ A. Leroi-Gourhan, *Le geste et la parole, Tome 1 : Technique et langage, Sciences d’aujourd’hui*, Paris, Albin Michel, 1975.

3_ B. Stiegler, *La technique et le temps. 1. La faute d’Épiméthée, La technique et le temps 1*, Paris, Galilée la Cité des sciences et de l’industrie, 1994.

Tecnologia, sostantivo in lingua italiana

Dal greco τεχνολογία, composto τέχνη arte e λόγος discorso, trattato
Fonte: Vocabolario Etimologico della Lingua Italiana di Ottorino Pianigiani

Definizione *Dizionario lo Zingarelli 2021*

Tecnologia – sostantivo femminile
1. Studio della tecnica e della sua applicazione.

2. Studio e realizzazione dei procedimenti e delle attrezzature necessarie per la trasformazione di una data materia prima in un prodotto industriale: tecnologia meccanica, metallurgica, del legno, chimica, tessile, ceramica, alimentare (...).

3. (raro) linguaggio tecnico, terminologia tecnica.

Definizione *Enciclopedia Treccani*

Tecnologia s. f. – Settore di ricerca multidisciplinare con oggetto lo sviluppo e l'applicazione di strumenti tecnici, ossia di quanto è applicabile alla soluzione di problemi pratici, all'ottimizzazione di procedure, alla presa di decisioni, alla scelta di strategie finalizzate a dati obiettivi, sulla base di conoscenze scientifiche comprese quelle matematiche e informatiche. La t. riguarda l'uso ottimale, anche e soprattutto da un punto di vista economico, di tecniche, procedimenti e conoscenze tecnicoscientifiche avanzate in un dato settore, e l'insieme di elaborazioni teoriche e sistematiche applicabili alla pianificazione e alla razionalizzazione dell'intervento produttivo. (…)

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

Per tecnologia s'intende la messa a sistema degli strumenti tecnici per il raggiungimento di un obbiettivo comune. Attualmente la tecnologia non è solo un'esternalizzazione dei sensi dell'essere umano, è una estensione del sistema nervoso centrale, che implicherebbe un incremento delle performance cognitive.[1]
In questo senso, il dispositivo tecnologico è pervasivo e si distingue dallo strumento tecnico per la sua progressiva emancipazione rispetto all'essere umano: la tecnologia non è più il prodotto dell'iniziativa umana, ma risulta svincolata dal suo controllo.[2]
L'aumento delle tecnologie digitali ha sviluppato una "società tecnologica", ovvero una società in cui il progresso tecnologico è predominante e in cui è impossibile distinguere lo strumento tecnico dall'utente. "Ambienti", in cui l'essere umano è circondato da dispositivi onnipresenti che organizzano e determinano le costruzioni sociali.

1_ M. McLuhan, *Understanding Media*, McGraw-Hill, 1964.

2_ A. Fabris, *Etica per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione*, Roma, Carocci, 2018.

TIC, acronimo in lingua italiana

Acronimo di Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (spesso indicato con la sigla inglese ICT, Information and Communication Technology)

Definizione *Cambridge Dictionary*

ICT – noun
1. Abbreviation for information and communication technology: the use of computers and other electronic equipment and systems to collect, store, use, and send data electronically. ICT can improve transparency and accountability in government and private sector operations.

Definizione *Enciclopedia Treccani*

TIC – Acronimo per tecnologie dell'informazione e della comunicazione, locuzione che denota l'insieme dei mezzi di calcolo, di informazione e di comunicazione nonché lo studio delle potenzialità della loro integrazione accresciute anche dallo sviluppo di Internet. La sigla indica lo sviluppo attuale di quella branca disciplinare, ai confini tra matematica e informatica, in origine denominata calcolo automatico.

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione riguardano, in generale, il trattamento e la trasformazione dei dati che vengono trasmessi nei processi d'informazione.
Si tratta di dispositivi la cui evoluzione ha cambiato radicalmente il nostro modo di relazionarci alla macchina: non possiamo limitarci ad agire su di esse, ma è necessario interagire costantemente. Il loro utilizzo è determinante per permettere l'ottimizzazione dei servici urbani promesso dai modelli *Smart*.
Nell'acronimo TIC, sottolinea Adriano Fabris,[1] l'identificazione indifferenziata dei processi di "informazione" e di "comunicazione" farebbe perdere al processo comunicativo la sua accezione di coinvolgimento e partecipazione attiva riducendolo al semplice processo di trasmissione di un messaggio.

1_ A. Fabris, *Etica per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione*, Roma, Carocci, 2018.

Digital, aggettivo in lingua inglese

Late 15th century from Latin digitalis, from digitus ‘finger, toe’.
Fonte: Oxford Advanced Learner’s Dictionaries

Definizione *Oxford Advanced Learner’s Dictionaries*

Digital – adjective
1. Using a system of receiving and sending information as a series of the numbers one and zero, showing that an electronic signal is there or is not there;
connected with computer technology.

2. connected with a finger or the fingers of the hand

Definizione *Dizionario Treccani*

Digitale agg. [dal lat. digitalis, der. di digitus «dito»]. – Del dito, delle dita; fatto, compiuto con le dita.

Digitale agg. [dall’ingl. digital, der. di digit (dal lat. digĭtus «dito») «cifra (di un sistema di numerazione)»]. – In elettronica e in informatica, qualifica che, in contrapposizione ad analogico, si dà ad apparecchi e dispositivi che trattano grandezze sotto forma numerica, cioè convertendo i loro valori in numeri di un conveniente sistema di numerazione (di norma quello binario, oppure sistemi derivati da questo).

Digital City, neologismo

Non ci sono riscontri di una definizione di **Dgital City** in vocabolari o enciclopedie di lingua anglosassone.

Definizione *Dizionario Treccani*

Città digitale loc. s.le f. Insediamento urbano che dispone di tecnologie e collegamenti telematici mediante i quali i cittadini possono partecipare a reti civiche e usufruire di informazioni e servizi erogati dall’amministrazione.

«Una città digitale è sostanzialmente un dialogo aperto, complesso e adattivo basato sulla rete e sulle risorse informatiche urbane atte a formare uno 'spazio digitale virtuale' per la città. Così facendo si crea un servizio di informazioni Open Source».[1]

«Le Digital City costituiscono il modo attraverso il quale le infrastrutture e i collegamenti vengono potenziati da hardware, software e uso dei dati nei termini di come queste funzioni vengono incorporate in comunicazioni intelligenti, in edifici intelligenti e in nuove forme di erogazione di servizi elettronici».[2]

«Una città digitale ha almeno due significati plausibili: (1) una città che si sta trasformando o riorientando attraverso la tecnologia digitale e (2) una rappresentazione o riflessione digitale di alcuni aspetti di una città reale o immaginata».[3]

«la città digitale è come una rappresentazione o riproduzione completa, basata sul web, di diversi aspetti o funzioni di una specifica città reale, aperta ai non esperti. La città digitale ha diverse dimensioni: sociale, culturale, politica, ideologica e anche teorica».[4]

«Il concetto di Digital City è un'arena nella quale le persone delle comunità urbane possono interagire e condividere conoscenze, esperienze, interessi comuni. La Digital City integra le informazioni urbane (sia future che attuali) e crea, in internet, degli spazi pubblici per le persone che vivono o visitano le città».[5]

«U-City, una "città ubiqua" è definita come uno spazio urbano di nuova generazione che include un insieme integrato di servizi ubiqui: una forma convergente di spazi fisici e online. Questi servizi mirano in definitiva a migliorare i fattori di qualità della vita, come la convenienza, la sicurezza e il benessere».[6]

«Il termine Digital City si riferisce a: una comunità connessa che combina infrastrutture di comunicazione a banda larga; un'infrastruttura informatica flessibile e orientata ai servizi basata su standard industriali aperti; servizi innovativi per soddisfare le esigenze dei governi e dei loro dipendenti, dei cittadini e delle imprese. […] L'obiettivo di una Città Digitale è quello di creare un ambiente per la condivisione delle informazioni, la collaborazione, l'interoperabilità e l'esperienza senza soluzione di continuità per tutti i suoi abitanti in qualsiasi parte della città».[7]

«Digital City non si riferisce ad una specifica entità urbana o ad un formale meccanismo di comunicazione, ma si riferisce ad un approccio funzionale che descrive quattro tipi di azioni indipendenti: supporto ai dati e informazioni relative ad una città in formato digitale, infrastrutture di comunicazione fisiche o virtuali per permettere flussi di informazioni, informazioni sui servizi innovativi, utilizzo di ambienti virtuali nella pianificazione. Le informazioni raccolte vengono poi analizzate in modo da creare un quadro di dati sui cittadini utilizzabili nel processo di pianificazione e modellazione della città».[8]

1_ L. Qi, L. Shaofu, *Research on digital city framework architecture*, IEEE International Conferences on Info-Tech and Info-Net, vol. 1, Proceedings ICII, 2001, pp. 30–36.

2_ M. Batty, *Contradictions and Conceptions of the Digital City*, Editorial Environment and Planning B, 28, 2001, pp.479-480.

3_ D. Schuler, *Digital cities and digital citizens*, in *Digital Cities II: Computational and Sociological Approaches*, Springer Berlin Heidelberg, 2002.

4_ H. Couclelis, *The Construction of the Digital City*, Environment and Planning B: Planning and Design 2004, volume 31, 2004, pp. 5-19

5_ T. ishida, *Activities and technologies in digital city Kyoto*, in *Digital Cities III. Information Technologies for Social Capital: Cross-cultural Perspectives* Springer, Berlin-Heidelberg, 2005, pp. 166-187.

6_ O.Kwon, J. Kim, *A methodology of identifying ubiquitus smart services for U-city development*, in *Ubiquitous Intelligence and Computing*, Springer, Berlin-Heidelberg, 2007, pp. 143-152.

7_ G. S. Yovanof, G. N. Hazapis, *An Architectural Framework and Enabling Wireless Technologies for Digital Cities & Intelligent Urban Environments*, Wireless Personal Communications, 49, 3, 2009, p. 445-463.

8_ J. Dykes, *GeoVisualization and the digital city. Computers*, Environment and Urban Systems, Vol. 34, Elsevier, 2009, pp. 443–451.

«La città digitale viene dalla rappresentazione digitale della città, dalla sua metafora virtuale, dalla città degli avatar».[9]

«Le Digital City sono rivolte a raggiungere l'obbiettivo del miglioramento della qualità della vita dei cittadini attraverso un miglioramento della diffusione delle informazioni, delle comunicazioni e delle relazioni in particolare tra pubblica amministrazione e cittadini, ossia sembra essere una strategia volta a stimolare la cooperazione, la condivisione di conoscenze, il perseguimento di interessi comuni tra la pubblica amministrazione e gli abitanti della città».[10]

«Le Digital City è la città digitalizzata basata sull'utilizzo delle tecnologie digitali da parte di tutti gli attori (enti pubblici, imprese, cittadini) e su comportamenti attivi da parte dei cittadini in ordine alla fruizione delle informazioni e dei servizi digitali sia pubblici che privati».[11]

«La città digitale denota una zona che coniuga la banda larga e le infrastrutture di comunicazione con i sistemi informatici orientati a servizi flessibili. Queste nuove 'infrastrutture digitali' cercano di garantire servizi migliori ai cittadini, ai consumatori e alle imprese operanti in una determinata area».[12]

Wired City
«La wired city (città cablata) si riferisce letteralmente alla posa di cavi e connettività non di per sé necessariamente intelligente».[13]

Ciber City
«Le Cyber cities, sono luoghi del cyberspazio di controllo basati sull'informazione e sui feedback. Rappresenta dei rischi e dei lati oscuri rappresentati dalla criminalità informatica, dal tracciamento, dall' identificazione e dal controllo militare sulle città».[14]

U-City
«La città ubiqua (U-city) è un'ulteriore estensione del concetto di città digitale. Questa definizione si è evoluta alla città ubiqua: una città o una regione con tecnologia dell'informazione ubiqua».[15]

Virtual City
«La città virtuale si concentra sulle rappresentazioni e sulle manifestazioni digitali delle città».[16]

Information city
«Gli ambienti digitali che raccolgono informazioni ufficiali e non ufficiali dalle comunità locali e le forniscono al pubblico tramite portali web sono chiamati città dell'informazione».[17]

9_ H. Schaffers, N. Komninos, M. Pallot, B. Trousse, M. Nillson, A. Oliveira, *Smart cities and the future internet: towards cooperation frameworks for open innovation*, the future internet assembly 2011: Achievements and technological promises, Springer, 2011, p.434.

10_ R.P. Dameri, *Defining an evaluation framework for digital cities implementation*, in *Information Society*, 2012 International Conference, IEEE, pp. 466-470

11_ R.P. Dameri, *Urban Tableau de Bord: measuring Smart City Performance*, in *From information to Smart Society* (pp. 173-180). Springer International Publishing, 2015.

12_ N. Komninos, Intelligent cities and globalization of innovation networks, Lomdon: Routledge, 2008.

13_ R.G. Hollands, Will the real Smart City please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial city, 12(3), 2008. pp.303-320.

14_H. Schaffers, N. Komninos, M. Pallot, B. Trousse, M. Nillson, A. Oliveira, *Smart cities and the future internet: towards cooperation frameworks for open innovation,* Op. Cit.

15_ L. Anthopoulos, P. Fitslis, *From digital to ubiquitous cities: defining a common architecture for urban development*, in Intelligent Environments (IE), 2010 SIXTH INTERNATIONAL CONFERENCE ON , 2010, pp. 301-306, IEEE.

16_ D. Schuler, *Digital cities and digital citizens,* Digital cities ii, Computational and sociological approaches, Second Kyoto workshop on digital cities, Kyoto, Japan, 2011.

17_ L. Anthopoulos, P. Fitslis, *From digital to ubiquitous cities: defining a common architecture for urban development*, Op. Cit.

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

La città digitale è lo spazio di interazione all'interno di una comunità urbana, inteso come un substrato della città reale, dove un network di individui digitali può comunicare e condividere conoscenze integrando lo spazio fisico con le informazioni virtuali. È uno spazio dentro il quale la dimensione socio-tecnica e fisico-virtuale della città tendono a intrecciarsi e a sovrapporsi grazie alle infrastrutture digitali. L'impatto della Digital City sul singolo individuo e sulla comunità è costante e onnipresente (informatica ubiquitaria) e influenza le abitudini e i modelli di percezione della realtà in modo radicato e profondo. La città digitale può anche essere intesa come una rappresentazione virtuale o riproduzione completa della città reale, basata sul web, aperta a tutti i cittadini per la fruizione e l'accessibilità migliorata dello spazio pubblico.

Il modello di Digital City è rivolto ad un miglioramento della qualità della vita dei cittadini attraverso l'accesso libero alle informazioni, l'aumento dell'offerta di servizi e la semplificazione delle relazioni tra cittadino e decisore pubblico. La digitalizzazione è un fattore chiave per permettere la partecipazione individuale alla città connessa e lo scopo ultimo è quello di rendere le città più sostenibili in tema di mobilità, di logistica urbana, di nuove tecnologie per la sicurezza, di incentivare l'utilizzo di fonti rinnovabili e di implementare sistemi di resilienza agli eventi di pericolo.

È però necessario sostenere come la città digitale non possa affermarsi come la sostituzione della città reale nella quale sono presenti dei valori unici non surrogabili dal mezzo tecnologico.

Smart, aggettivo in 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'.

Definizione *Oxford Advanced Learner's Dictionaries*

smart – adjective

clean/net
1. (especially British English) (of people) looking clean and neat; well dressed in fashionable and/or formal clothes;

2. (especially British English) (of clothes, etc.) clean, neat and looking new and attractive;

intelligent
3. (especially North American English) intelligent; quick at learning and understanding things; showing the ability to make good business or personal decisions;

computer controlled
4. (of a device) controlled by a computer, so that it appears to act in an intelligent way;

fashionable
5. connected with fashionable, rich people;

quick
6. (of a movement, etc.) quick and usually done with force;

Definizione *Dizionario Treccani*

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 *Macmillan Dictionary*

Smart City – noun
A city or town where communication and IT are used to help manage the city and its services.

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 *Enciclopedia Treccani*

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).

«Una città che controlla e integra la totalità delle proprie infrastrutture come strade, ponti, gallerie, ferrovie, metropolitane, aeroporti, porti, comunicazioni via acqua, energia elettrica, edifici chiave e che può ottimizzare al meglio le proprie risorse, programmare le proprie attività di manutenzione preventiva e monitorare gli aspetti di sicurezza, massimizzando i servizi ai cittadini».[1]

«Una comunità intelligente è una comunità che ha fatto uno sforzo consapevole, quello di usare una tecnologia dell'informazione e della comunicazione, a sostegno di un ambiente urbano più inclusivo, diversificato e sostenibile. Un approccio alternativo per definire le 'comunità intelligenti' è quello di porre l'accento sull'importanza del capitale sociale e ambientale nello sviluppo urbano. Questo implica comunità i cui cittadini sono educati ad apprendere, adattarsi e innovare. Ha un forte accento sull'inclusione sociale e sulla partecipazione agli affari della comunità e ai processi decisionali al fine di raggiungere obiettivi sociali e ambientali».[2]

«Una città in cui le ICT rafforzano la libertà di parola e l'accessibilità alle informazioni e ai servizi pubblici».[3]

«Una città dalle buone performance e lungimirante in rapporto all'economia, alla popolazione, alla governance, alla mobilità, all'ambiente e alla vivibilità, costruita sulla combinazione intelligente di dotazioni e di attività in grado di rendere i cittadini indipendenti e consapevoli».[4]

«La Smart City Initiative mira a migliorare l'efficienza energetica e a sostenere lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili nelle grandi città, superando i livelli previsti delle politiche EU relative all'energia e ai cambiamenti climatici. Questa iniziativa supporterà le città e le aree metropolitane nell'implementare misure pioneristiche per progredire verso una radicale riduzione delle emissioni di gas serra attraverso la produzione e l'uso sostenibile di energia. Ciò renderà le città coinvolte all'avanguardia nello sviluppo di sistemi economici low-carbon. L'iniziativa sarà sostenuta da attività concrete dall'UE».[5]

«Un territorio con alta capacità di apprendimento e innovazione che è costruito sulla base della creatività delle sue comunità, delle sue istituzioni per la creazione di conoscenza e della infrastruttura digitale per la comunicazione e la gestione della conoscenza».[6]

«Una città che dà ispirazione, condivide cultura, conoscenza e vita, una città che motiva i suoi abitanti a creare e a prosperare nella propria vita».[7]

«Una città è smart quando gli investimenti in capitale umano e sociale, le infrastrutture di comunicazione tradizionale (trasporti) e moderne (ICT), alimentano una crescita economica sostenibile e una elevata qualità di vita, con una sapiente gestione delle risorse naturali, ricorrendo ad una governance partecipativa».[8]

1_ R.E. Hall, *The vision of a Smart City*, in "Proceedings of the 2nd International Life Extension Technology Workshop", Paris, France, September 28 2000.

2_ California Institute fo Smart Community, *Ten Steps to Becoming a Smart Community*, 2001.

3_ H. Partridge, *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, 2004, Sep 21-24.

4_ R. Giffinger, C. Fertner, H. Kramar, R. Kalasek, N. Pichler-Milanovic, E. Meijers, *Smart cities. Ranking of European medium-sized cities*, Vienna, Austria: Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, 2007.

5_ EU, *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.

6_ N. Komninos, Intelligent Cities and Globalisation of Innovation Networks, London and New York, Routledge, 2008.

7_ P. Rios, *Creating "the smart city"*, 2008.

8_ A. Caragliu, C. Del Bo, P. Nijkamp, *Smart City in Europe*, 3rd Central European Conference in Regional Science – CERS, Faculty of Economics, Slovakia, 2009.

«Una città che fa uno sforzo consapevole per utilizzare in modo innovativo le tecnologie per l'informazione e la comunicazione (ICT) per sostenere un ambiente urbano più inclusivo, diversificato e sostenibile».[9]

«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».[10]

«Una città strumentata, interconnessa e intelligente. La strumentazione consente l'acquisizione e l'integrazione di dati reali in tempo reale attraverso l'uso di sensori, chioschi, contatori, dispositivi personali, elettrodomestici, macchine fotografiche, smartphone, dispositivi medici impiantati, il web e altri sistemi di acquisizione dati simili, compresi i social network come reti di sensori umani. Interconnessione significa l'integrazione di questi dati in una piattaforma informatica aziendale e la comunicazione di tali informazioni tra i vari servizi della città. Intelligente si riferisce all'inclusione di analisi complesse, modellazione, ottimizzazione e visualizzazione nei processi operativi aziendali per prendere decisioni operative migliori».[11]

«Una città che unisce ITC e la tecnologia Web 2.0 con gli altri sforzi organizzativi e di progettazione e di pianificazione per smaterializzare e accelerare i processi burocratici e contribuire ad individuare soluzioni nuove e innovative per la complessa gestione delle città, al fine di migliorare sostenibilità e vivibilità».[12]

«L'uso delle tecnologie di Smart Computing per rendere più intelligenti, interconnesse ed efficienti le componenti e le infrastrutture critiche di servizio alla città, comprendendo l'amministrazione della città, l'istruzione, la sanità, la sicurezza pubblica, il settore immobiliare, trasporti e altre utilità».[13]

«La Smart City connette il passato attraverso il presente con il futuro».[14]

«Smart City è il prodotto della combinazione tra Digital City e Internet of Thinghs».[15]

«Il concetto di Smart city visto dal punto di vista delle tecnologie e dei componenti ha alcune proprietà specifiche all'interno della più ampia letteratura sulle città cibernetiche, digitali e intelligenti. Si concentra sui più recenti progressi nell'informatica mobile pervasiva, sulle reti wireless, sui middleware e su tecnologie agenti che si integrano negli spazi fisici delle città. L'enfasi sui dispositivi intelligenti incorporati rappresenta una caratteristica distintiva delle città smart rispetto alle città intelligenti, che creano invece sistemi di innovazione territoriale che combinano attività ad alta intensità di conoscenza con istituzioni per la cooperazione e l'apprendimento e le applicazioni basate sul web di intelligenza collettiva».[16]

«Smart City è una città in cui si possono combinare diverse tecnologie come il riciclo dell'acqua, le reti energetiche avanzate e le comunicazioni mobili al fine di ridurre l'impatto ambientale e offrire ai propri cittadini uno stile di vita migliore».[17]

«Una città impegnata a diventare "più intelligente" vale a dire più efficiente, sostenibile, equa e vivibile».[18]

9_ UE Strategy Energy Technology Plan11, 2009

10_ IBM, *Smarter thinking for a smarter planet*, 2010.

11_ C. Harrison, B. Eckman, R. Hamilton, P. Hartswick, J. Kalagnanam, J. Paraszkzak, P. Williams, *Foundations for Smarter Cities*, in "IBM Journal of Research and Development", 54(4), 2010.

12_ D. Toppetta, T*he Smart City Vision: How Innovation and ICT Can Build Smart*, in Livable, "Sustainable Cities. The Innovation Knowledge Foundation", 2010

13_ D. Washburn, U. Sindhu, S. Balaouras, R. A. Dines, N. M. Hayes, L. E. Nelson, Helping CIOs Understand "Smart City" Initiatives: Defining the Smart City, Its Drivers, and the Role of the CIO, Cambridge, MA: Forrester Research, Inc, 2010.

14_ J. Vojelij, Some thoughts about smart cities. Soest, NL, 2010.

15_ K. Su, J. Li, H. Fu, "*Smart city and the applications*" *Electronics, Communications and Control (ICECC)*, 2011 International Conference on. IEEE.

16_ H. Schaffers, N. Komninos, M. Pallot, B. Trousse, M. Nilsson, A. Oliveira, *Smart Cities and the Future Internet: Towards Cooperation Frameworks for Open Innovation*, The Future Internet Future Internet Assembly 2011: Achievements and Technological Promises, Springer

17_ European Commission, Setis-Eu,2012, setis.ec.europa.eu/implementation/technology-roadmap/European-initiative-on-smart-cities.

18_ Natural Resources Defense Council, 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».[19]

«Una città può dirsi intelligente se è tecnologica e interconnessa, pulita, attrattiva, rassicurante, efficiente, aperta, collaborativa, creativa, digitale e green».[20]

«Una città intelligente è una zona geografica ben definita, in cui l'alta tecnologia come ICT, logistica e produzione energetica può cooperare per creare vantaggi ai cittadini in termini di benessere, inclusione, partecipazione, qualità ambientale e sviluppo intelligente; è una città governata da un gruppo ben definito di soggetti in grado di sviluppare delle politiche intelligenti per la città e i cittadini».[21]

«Smart city come una città che affronta i problemi pubblici attraverso l'uso dell'ICT, sulla base di una partnership multi-stakeholder».[22]

«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».[23]

«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».[24]

«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».[25]

«[…] 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».[26]

«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

19_ Agenzia per l'Italia Digitale, 2012

20_ C. Ratti, *La città di domani, Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Einaudi, 2017

21_ R. P. Dameri, A. Cocchia, *Smart City and Digital City: Twenty Years of Terminology Evolution*, 2013.

22_ Commissione ITRE per l'Industria, la Ricerca e l'Energia del Parlamento Europeo, 2014

23_ R. P. Dameri, L. Giovannacci, *Smart city e Digital city. Strategie urbane a confronto*, p.19, Franco Angeli, Milano, 2015.

24_ C. Ratti, *La città di domani, Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Op. Cit.

25_ S. Siniscalchi, *Smart city e governance del territorio. Le potenzialità degli opendata cartografici attraverso alcuni casi di studio*, Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia 2017 (160), 69-79, EUT EDIZIONI UNIVERSITÀ DI TRIESTE, 2017.

26_ D. De Kerckhove, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Derrick De Kerckhove, 2020.

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 appunto che una città estremamente tecnologica dove nessuno avesse la possibilità di accedere a queste risorse non sarebbe 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».[27]

«[…] 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».[28]

«Una città intelligente è un luogo in cui le reti e i servizi tradizionali sono resi più efficienti con l'uso di tecnologie digitali e di telecomunicazione a beneficio dei suoi abitanti e del suo business. Una città intelligente va oltre l'uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) per un migliore uso delle risorse e meno emissioni. Significa reti di trasporto urbano più intelligenti, rifornimento idrico aggiornato e strutture per lo smaltimento dei rifiuti e modi più efficienti per illuminare e riscaldare gli edifici. Significa anche un'amministrazione cittadina più interattiva e reattiva, spazi pubblici più sicuri e soddisfare le esigenze di una popolazione che invecchia».[29]

27_ A. Broggi, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Alberto Broggi, Parma, 2020.

28_ G.M. Flick, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Giovanni Maria Flick, Parma, 2020.

29_ European Commission, https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

Il concetto di Smart City è circoscritto ad una determinata area geografica o porzione di territorio urbanizzato dove si sono intraprese delle azioni o delle strategie per il miglioramento dell'ambiente fisico e digitale, per un aumento della competitività, dell'attrattività dei servizi e dell'inclusività puntando principalmente su sei assi strategici: economia, mobilità, ambiente, persone, qualità della vita e governance. L'applicazione del concetto Smart City prevede una strategia olistica di sviluppo e gestione della città attraverso un modello *bottom-up* dove azioni singole confluiscono in una visione generale.

La Smart City si distingue, in generale, per l'impiego massivo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) che vengono implementate per rendere le componenti e i servizi della città infrastrutturalmente critici (amministrazione, educazione, assistenza sanitaria, sicurezza pubblica, trasporti, servizi pubblici) più intelligenti, interconnessi, efficienti, sostenibili ed accessibili. Le azioni di innovazione di maggior impatto trovano applicazione in ambito tecnologico, energetico e infrastrutturale (trasporti e ICT) e sono abbinate a processi decisionali che prevedono l'inclusione sociale e il coinvolgimento della popolazione attraverso politiche di partecipazione.

Nonostante lo scopo finale sia quello di migliorare la qualità della vita dei cittadini il concetto di Smart City manca di riferimenti alla conservazione delle qualità spaziali della città e per la natura dell'approccio quantitativo non è identificabile, con il termine Smart City, una strategia di sviluppo locale, basata su indagini qualitative, in grado di valorizzare in maniera adeguata l'identità dei contesti.

Green, aggettivo in lingua inglese

Old English grēne (adjective), grēnian (verb), of Germanic origin; related to Dutch groen, German grün, also to grass and grow.

Definizione *Oxford Advanced Learner's Dictionaries*

green – adjective

color
1. having the color of grass or the leaves of most plants and trees;

covered with grass
2. covered with grass or other plants;

fruit
3. not yet ready to eat;

person
4. (informal) (of a person) young and lacking experience;

politics
5. concerned with the protection of the environment; supporting the protection of the environment as a political principle;

Definizione *Dizionario Treccani*

green ‹grìin› agg. e s. ingl, inv. – (propr. «verde»; pl. greens ‹grìinʃ›), usato in ital. come s. m. – Verde, ecologico, rispettoso dell'ambiente.

Definizione *Enciclopedia 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 del termine nella ingua inglese

Non ci sono riscontri di una definizione di green city in vocabolari o enciclopedie di lingua anglosassone.

Affini

garden city – noun countable – a community of homes that includes many parks and public gardens. [Macmillan Dictionary]

sustainable city – noun – environmentally-friendly city. A city that is designed to cause the least possible harm to the environment. [Macmillan Dictionary]

Definizione dalla lingua italiana

Non ci sono riscontri di una definizione di città verde (green city) in vocabolari o enciclopedie di lingua italiana.

Affini

fascia verde – neologismo – loc. s.le f. Area, zona urbana o prossima ai centri abitati, all'interno della quale sono in vigore restrizioni periodiche o saltuarie per la circolazione di veicoli inquinanti. [Vocabolario Treccani]

strada verde – neologismo – loc. s.le f. Nei centri urbani, via riservata al transito di pedoni, ciclisti e mezzi di trasporto pubblici; fuori dalle città, percorso riservato a chi ama passeggiare o andare in bicicletta e a cavallo, che permette di ammirare il paesaggio circostante. [Vocabolario Treccani]

«Le eco-città, o comunità sostenibili, rappresentano un obiettivo, una direzione per lo sviluppo della comunità. Il tema delle "Eco-città" non è un tema a sé stante, ma si colloca in una complessa serie di variazioni rilevanti (sviluppo sostenibile, sviluppo urbano sostenibile, comunità sostenibili, città sostenibili, bioregionalismo, sviluppo economico comunitario, tecnologia appropriata, ecologia sociale, movimento verde, città/comunità verdi)».[1]

«Le Green City hanno aria e acqua pulite e strade e parchi piacevoli. Le città verdi sono resistenti ai disastri naturali e il rischio di gravi epidemie di malattie infettive in queste città è basso. Le città verdi incoraggiano anche un comportamento ecologico, come l'uso dei trasporti pubblici, e il loro impatto ecologico è relativamente piccolo».[2]

«La Green City segue la “crescita verde” cioè un nuovo paradigma che promuove lo sviluppo economico riducendo le emissioni di gas serra e l'inquinamento, minimizzando i rifiuti e l'uso inefficiente delle risorse naturali e mantenendo la biodiversità.».[3]

«Le “Green City” sono definite come quelle che rispettano l'ambiente. L'ecologizzazione delle città richiede alcune, o preferibilmente tutte, le seguenti condizioni: (1) controllare le malattie e il loro carico sanitario; (2) ridurre i rischi chimici e fisici; (3) sviluppare un'alta qualità degli ambienti urbani per tutti; (4) minimizzare i trasferimenti dei costi ambientali verso aree esterne alla città; e (5) garantire il progresso verso un consumo sostenibile».[4]

«La “Green City” è il modello del futuro che crea strutture urbane con ambienti per un’alta qualità della vita. Lo sviluppo verde sostenibile delle città è un compito da sviluppare continuamente, che richiede attività integrate e coordinate a livello regionale di tutte le discipline».[5]

«Il concetto di "Green City" o "Green Development " non è nuovo. Precedentemente espresso con il termine "sustainable development", cerca di integrare considerazioni ambientali, sociali ed economiche all'interno dei processi di sviluppo della città. Una Città Verde o Sviluppo Verde è un'estensione di questo concetto, ma è inteso nel quadro delle azioni di una città e di come queste azioni contribuiscono a far sì che una città o un'area urbana progredisca come verde e sostenibile. Lo Sviluppo Verde considera come migliorare e gestire la qualità complessiva e la salute dell'acqua, dell'aria e del suolo negli spazi urbani, la sua correlazione con l'entroterra e i sistemi più ampi e i benefici che ne derivano per l'ambiente e per i residenti».[6]

«Una "città verde" è una città che si impegna responsabilmente a livello politico e sociale per raggiungere un'elevata qualità ambientale, che di per sé contribuisce al benessere dell'uomo ».[7]

«Una città verde è una città che promuove l'efficienza energetica e le energie rinnovabili in tutte le sue attività, promuove ampiamente soluzioni verdi, applica la compattezza del territorio con pratiche di uso misto del suolo e di mix sociale nei suoi sistemi di pianificazione, e fissa il suo sviluppo locale nei principi di crescita verde e di equità.»[8]

«La Green city, ovvero la città verde, mira al contenimento dell’impatto ambientale e alla salvaguardia delle risorse

1_ M. Roseland, *Dimensions of the eco-city. Cities*, 14 (4), 1997, pp.197 – 202.

2_ M. E. Kahn, *Green cities: urban growth and the environment*, Washington, DC: Brookings Institution Press 2006.

3_ OECD, *Cities and Green Growth*, Issues Paper for the 3rd Annual Meeting of the OECD Urban Roundtable Of Mayors And Ministers, OECD, Paris, 2010.

4_ UNEP, T*owards a green economy: Pathways to sustainable development and poverty eradication. A synthesis for policy makers*, 2011.

5_ European Landscape Contractors Association (ELCA), Green City Europe – for a better life in European cities. ELCA Research Workshop, 2011.

6_ E. Lewis, *Green City Development Tool Kit*, Manila: Asian Development Bank, 2015.

7_ R. Pace, G. Churkina, M. Rivera, *How green is a “Green City”? A review of existing indicators and approaches*, Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) Potsdam, December 2016.

8_ O. Brilhante, J. Klaas, *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.

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».[9]

«[…]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».[10]

Sustainable city

«La città sostenibile usa la tecnologia per ridurre le emissioni di CO2, per produrre energia efficiente, per migliorare l'efficienza degli edifici. Il suo obiettivo principale è quello di diventare una città verde».[11]

9_ R. P. Dameri, Urban Tableau de Bord: measuring Smart City Performance, in From information to Smart Society (pp. 173-180). Springer International Publishing, 2015.

10_ G.M. Flick, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Giovanni Maria Flick, Parma, 2020.

11_ L. Batagan, Smart cities and sustainability models. Revista de Informatica Economica, 15(3), 2011, pp.80-87

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

La Green city è una città che si riconosce nella dimensione verde, accessibile e accogliente dello spazio pubblico grazie ad un sistema integrato di percorsi per la mobilità dolce e sostenibile (greenway) che collegano in maniera piacevole e sicura le diverse parti della città. Nonostante il termine "Green" denoti una particolare attenzione agli aspetti ambientali della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo e dell'efficienza energetica, esempi affermati e riconosciuti dai ranking internazionali riconoscono nelle Green city politiche virtuose di inclusione sociale, sicurezza, mobilità sostenibile e educazione ai corretti stili di vita.
Nella Green city la pianificazione urbana è guidata dal principio dello sviluppo sostenibile della città dove la qualità dello spazio pubblico assume un ruolo di primaria importanza. La compattezza del territorio urbano, la lotta all'espansione ingiustificata e al consumo di suolo sono i principi cardini delle scelte strategiche di sviluppo e crescita. La Green city è inoltre pensata per essere resiliente ai disastri naturali e allo sviluppo di epidemie definendo la strategia del minimo impatto ambientale attraverso l'educazione e l'impegno degli abitanti a minimizzare sia gli input richiesti di energia, acqua e cibo sia gli sprechi in output di calore, di rifiuti, di inquinamento dell'acqua, del terreno, dell'aria e delle emissioni climalteranti.

Wise, aggettivo in lingua inglese

Old English wīs, of Germanic origin; related to Dutch wijs and German weise.

Definizione *Oxford Advanced Learner's Dictionaries*

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

Definizione *Dizionario Treccani*

sàggio agg. [dal fr. sage, che è il lat. *sapius, der. di sapĭre «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.

Wise City, neologismo

Definizione del termine nella ingua inglese

Non ci sono riscontri di una definizione di wise city in vocabolari o enciclopedie di lingua anglosassone.

Definizione dalla lingua italiana

Non ci sono riscontri di una definizione di città saggia (wise city) in vocabolari o enciclopedie di lingua italiana.

«...il pensiero futuro delle città dovrebbe concentrarsi non sullo sviluppo di città intelligenti, ma sulla creazione di città sagge. Come possiamo fare questo? Ci sono molti modi, ma una possibilità è quella di attingere alle risorse delle università locali. In molte città, le università sono i giganti dormienti della leadership locale e dell'innovazione sociale. Tuttavia, il gigante si sta svegliando. In tutto il mondo l'istruzione superiore sta subendo un cambiamento significativo e, nell'ambito del ripensamento del ruolo delle università nella società moderna, si sta riconsiderando la natura stessa della borsa di studio. È incoraggiante notare che un numero crescente di studiosi in un'ampia gamma di discipline vede ora l'impegno attivo con la città come uno splendido modo per far progredire la conoscenza e la comprensione, per inventarsi nuove teorie e per contribuire alle finalità pubbliche. Le università possono, forse, contribuire ad aiutare l responsabili delle politiche pubbliche e gli attivisti approfondiscono la comprensione dell'apprendimento pubblico e dell'innovazione radicale nella città moderna».[1]

«Saggia, non intelligente. Si abusa del termine "città intelligenti". Qual è l'alternativa - una città stupida? I sostenitori della Smart City sono spesso legati alle compagnie tecnologiche della Silicon Valley. I municipi raccolgono da sempre informazioni (o "big data") e hanno cercato di trarre da questi delle verità. Non può essere considerato un cambiamento epocale la possibilità di raccogliere i dati più velocemente. Le città più sagge si concentrano anche sui "piccoli dati" - eventi che in realtà rendono migliore la nostra vita».[2]

«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 postveicolo».[3]

«[…] 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 individuo 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».[4]

1_ R. Hambleton, From smart cities to wise cities. Paper for the AAG Annual Meeting, Chicago, Illinois, 21-26, April 2015.

2_ Città saggia è il primo punto indicato da *The Monocle Guide to Building Better Cities*, a cura di A. Tuck, Gestalten, Berlin, 2018.

3_ *La Ville Du Quart d'Heure* (la città del quarto d'ora), nuova proposta del sindaco di Parigi Anne Hidalgo, in carica dal 2014, che 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. [https://annehidalgo2020.com/thematique/ville-du-1-4h/]

4_ S. Zamagni, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Stefano Zamagni, Parma, 2020.

«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 seconda non basterà ma la terza sì. La gente è stanca e abbiamo veramente bisogno di Wise Town».[5]

«[…] 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. Credo che la città saggia sia ancora un'utopia e dovremmo lavorarci ancora molto per arrivarci».[6]

«[…] chiamiamo smart lo sviluppo e la colonizzazione delle nostre comunità da parte di una serie di tecnologie di comunicazione e trasmissione. […] 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 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. Saggia 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, è il pericolo che si precipiti verso soluzioni scalable in entrambi i casi – smart e wise – ovvero verso soluzioni già preconfezionate, che, con un adattamento abbastanza rapido, possono funzionare. Il rischio è quello di dimenticare, aldilà dell'efficacia degli strumenti che ne permettono il funzionamento, la ragione stessa dei milieux che grazie a questi mezzi vengono trasformati».[7]

«[…] I transiti individuali potranno ridursi sensibilmente se riusciremo a combinare una serie di fattori collegati. Saremo capaci di creare un sistema di luoghi protetti dove muoverci a piedi e in bicicletta tutti i giorni se potremmo scegliere di attraversare una città riordinata che dimostri una serie di capacità collegate: se i singoli esercizi sulla strada potranno usare al massimo gli spazi pubblici su cui affacciano, se la guida autonoma potrà ridurre il moltiplicarsi personale delle automobili di oggi in una prospettiva di condivisione economica ed ecologica, se la logistica centralizzata ridurrà i transiti verso i negozi, se la disponibilità dei commercianti alle consegne a domicilio recupererà il rapporto personale e stimolerà il ritorno delle persone nei negozi, se il remoto rimuoverà la necessità di raggiungere di persona molti degli appuntamenti necessari che abbiamo in agenda. Se metteremo a frutto tutte queste condizioni di vita coniugheremo il ritorno alle consuetudini di un tempo che sembrava passato all'utilizzo intelligente delle tecnologie che ci sembravano di un tempo futuro. Potremo allora immaginare una vita dove scegliere le esperienze che ci interessano. […] Possiamo quindi immaginare un assetto di messa in valore delle antiche abitudini di chi da sempre abita le città europee con le nuove opportunità dell'interconnessione permanente e della digitalizzazione forzata che abbiamo attraversato. La smart city potrà essere allora anche una wise town. Potrà avere condizioni ottimali di accessibilità digitale e collegamenti immediati con il mondo anche nelle frazioni più isolate. Potrà, nello stesso tempo, avere le peculiarità e i servizi di un piccolo centro anche nei contesti più estesi e indifferenziati.».[8]

5_ D. De Kerckhove, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Derrick De Kerckhove, 2020.

6_ G.M. Flick, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Giovanni Maria Flick, Parma, 2020.

7_ S. Marot, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale*, SMART CITY 4.0 Sustainable LAB, Parma, Videointervista a Sebastien Marot, Parma, 2020.

8_ D. Costi, *Designing The City of People 4.0, Reflections on strategic and sustainable urban design after Covid-19 pandemic*, pp.40-41, Spinger, Berlin 2021, nella versione in lingua italiana D. Costi, *Diario Manifesto per la città delle persone 4.0, quello che il Covid 19 ci ha fatto capire*, LetteraVentidue, Siracusa (in corso di pubblicazione).

«[…] Insistiamo perché il PUS sia recepito dalla legislazione urbanistica come la parte di prefigurazione del documento iniziale della Pianificazione, salutiamo le prime applicazioni volontarie e sperimentali negli Enti che oggi avviano una Rigenerazione urbana con scenari integrati partecipati dalla popolazione e proponiamo che il disegno architettonico degli spazi pubblici sia lo strumento per attuare una smart and wise city riorganizzando la città pubblica intorno alle persone, mettendo a sistema i parchi urbani e i suoli liberi, sfruttando le innovazioni tecnologiche della quarta rivoluzione industriale che consentiranno di realizzare una città intelligente ma anche saggia, dei big data ma anche della riflessione critica: la città dell'uomo 4.0.»[9]

Intelligent city
«Si basa sull'intelligenza collettiva dei cittadini realizzabile tramite la socializzazione informatica, sulla collaborazione online, sul crowdsourcing, sul capitale sociale della città, sull'apprendimento collettivo e sull'innovazione; in questa visione, più che la tecnologia, sono considerati i cittadini i propulsori dell'innovazione».[10]

«Le città intelligenti sono territori con alta capacità di apprendimento e innovazione, che hanno incorporato la creatività della loro popolazione, le loro istituzioni di creazione di conoscenza, e la loro infrastruttura digitale per la comunicazione e la gestione della conoscenza».[11]

Wiki city
«L'idea è di hackerare la città: aprire sistemi informatici tradizionalmente chiusi e infrangere la mentalità radicata che mira a ottimizzare gli spazi urbani. Insomma, si può dare alle persone il potere di assumere un ruolo attivo nel loro ambiente. Si possono utilizzare le tecnologie open source per aggregare nozioni, competenze, e idee provenienti da una cittadinanza ampia e eterogenea e rendere i cambiamenti tangibili. […] Le smart cities dovrebbero essere ripensate come «senseable cities», definizione che enfatizza la centralità dell'uomo al loro interno».[12]

Knowledge city
«Una città della conoscenza è una città che mira a uno sviluppo basato sulla conoscenza, incoraggiando la creazione continua, la condivisione, la valutazione, il rinnovamento e l'aggiornamento della conoscenza. Questo può essere raggiunto attraverso la continua interazione tra loro e i cittadini di altre città. La cultura della condivisione della conoscenza da parte dei cittadini, così come il design appropriato della città, le reti informatiche e le infrastrutture supportano queste interazioni».[13]

Learning city
«Il termine apprendimento nelle città dell'apprendimento copre sia l'apprendimento individuale che quello istituzionale. L'apprendimento individuale si riferisce all'acquisizione di conoscenze, abilità e comprensione da parte delle singole persone, sia formalmente che informalmente. Spesso si riferisce all'apprendimento lungo tutto l'arco della vita, non solo all'istruzione e alla formazione iniziale. Con l'apprendimento, gli individui guadagnano attraverso migliori salari e opportunità di lavoro, mentre la società beneficia di una forza lavoro più flessibile e tecnologicamente aggiornata».[14]

Care city
«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. […] Bisogna stare attenti all'uso delle parole e Smart City è un termine che va abbandonato perché sbagliato, ammenoché 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».[15]

9_ Ibidem, pp.60-61

10_ R. P. Dameri, L. Giovannacci, *Smart city e digital city. Strategie urbane a confronto*, p.25, Franco Angeli, Milano, 2015

11_ N. Komninos, *The Architecture of Intelligent Cities*, Intelligent Environments 06, Institution of Engineering and Technology, pp. 13-20, 2006.

12_ C. Ratti, *La città di domani, Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Einaudi, 2017

13_ K. Ergazakis, K. Metaxiotis, J. Psarras, *Knowledge cities: The answer to the needs of knowledge-based development*, VINE: The journal of information and knowledge management systems, Vol. 36 No. 1, 2006, pp. 67-84, 2006.

14_ OECD (2010) Education at a Glance 2010, OECD Indicators.

15_ S. Zamagni, *Smart City o Wise Town? Conversazioni sulla città della Quarta Rivoluzione Industriale,* Op. Cit.

DEFINIZIONE PROPOSTA DAI DOTTORANDI DELLO *SMART CITY 4.0 SUSTAINABLE LAB*

La wise city è l'evoluzione del concetto di smart city che tiene assieme le componenti della sostenibilità e dello sviluppo basato sulla conoscenza.
Nella wise city la tecnologia è soprattutto un supporto al cittadino che diviene il centro e il protagonista delle scelte e non solo il destinatario dello sviluppo tecnologico.
Nella wise city viene fatto un uso saggio delle risorse, rafforzando al contempo la partecipazione locale e il benessere attraverso una co-progettazione con i cittadini dello spazio urbano in base alle loro esigenze. Questo processo partecipativo porta alla riduzione dell'esclusione sociale e della solitudine, rendendo le città più adatte a bambini, anziani e disabili. La città saggia si concentra infatti sulla qualità della vita, dove nessuno si sente escluso grazie a processi partecipativi che aumentano anche la fiducia nelle istituzioni.
La wise city cerca di fondere la conoscenza informale derivante dagli aspetti emozionali, identitari, personali e sociali della città con la conoscenza formale, scientifica e professionale, derivante anche dall'utilizzo e lo studio e dei dati come le nuove tecnologie consentono. Il termine pone al centro l'idea di conoscenza critica e di espressione di giudizio sui processi, ipotizza di possedere una idea di sviluppo della città a cui solo in seguito porre a servizio gli strumenti tradizionalmente afferenti al concetto di smart city.
Nella wise city la promozione della conoscenza avviene attraverso la collaborazione tra governo locale e università, incoraggiando la creazione continua, la condivisione, il rinnovamento e l'aggiornamento grazie a sistemi di innovazione territoriale che combinano attività ad alta intensità di conoscenza e le istituzioni.
Nella wise city viene promossa un'idea della città delle persone, verde, accessibile e accogliente grazie ad un processo di pianificazione urbana che mette al centro la qualità dello spazio pubblico, la 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 urbana individuale e collettiva.

The City of People 4.0

« […] Ho pensato che fosse utile partire dalla messa in evidenza delle questioni di fondo con cui confrontarsi e da una riflessione sintetica e strategica sulla città contemporanea mossa dall'emergenza sanitaria. La serie di libri "The City Project" che stiamo progettando dall'anno scorso intende promuovere infatti un confronto sulla ricerca applicata, nel contesto scientifico internazionale e sugli sviluppi operativi che promuovono la rigenerazione urbana e la trasformazione sostenibile delle città contemporanee nella stagione della Quarta rivoluzione industriale, mettendo al centro le persone che le abitano. Ispirato dall'idea di città dell'uomo elaborata dall'imprenditore illuminato Adriano Olivetti e ripresa dall'architetto Ernesto Nathan Rogers nel primo dopoguerra, affinando, precisando e per certi versi superando il concetto ancora un po' incerto e multiforme di smart city che abbiamo ereditato […]».[1]

1_D. Costi, *Designing The City of People 4.0, Reflections on strategic and sustainable urban design after Covid-19 pandemic*, Spinger, Berlin 2021, nella versione in lingua italiana D. Costi, *Diario Manifesto per la città delle persone 4.0, quello che il Covid 19 ci ha fatto capire*, Lettera 22, Siracusa (in corso di pubblicazione).

Lo scenario storico che la città stanno affrontando è caratterizzato dal Consumo zero di suolo, dalla Rigenerazione urbana e dall'affermarsi della Quarta rivoluzione industriale.[1]
Questo contesto sollecita un intervento strategico integrato che metta in valore le nuove tecnologie abilitanti al servizio delle persone. La transizione verso una città intelligente e sostenibile per le persone ha quindi bisogno di un progetto multidisciplinare informato, di molte competenze integrate e di una approccio trasversale. 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 per facilitare e cambiare lo stile di vita delle persone attraverso i cosiddetti sistemi cyberfisici (CPS), la sintesi di reale e virtuale, concreto e computer. La cosiddetta Industria 4.0 è orientata verso una prospettiva di massima automazione e interconnessione permanente. Mentre gli effetti della crescente automazione sono già evidenti nella trasformazione del lavoro, la modifica comportamentale impressa dall'interconnessione permanente rimodellerà la struttura delle relazioni sociali. La Società 4.0 sta cambiando gli usi e i costumi dei suoi membri, sta evidenziando la necessità di ripensare gli strumenti di governance che interpretano questa nuova condizione di vita. Questo aspetto deve essere affrontato non solo nella sfera privata, ma anche nella dimensione pubblica.
La Città 4.0 deve essere pensata come un rinnovamento della cultura urbana e delle identità esistenti e non come la semplice risposta tecnologica ai bisogni delle persone. Partendo da queste considerazioni, il progetto urbano può fornire un'implementazione aggiornata dell'idea fenomenologica di città attraverso un rinnovato approccio multidisciplinare integrato. Esso dovrebbe essere sviluppato al confine tra architettura e filosofia, pensando alla città come un nodo di relazioni, un punto focale della relazione[2], come proposto da Rogers e Paci a metà degli anni Cinquanta del secolo scorso. La città contemporanea potrà essere intelligente e sostenibile se chi ne disegna la rigenerazione saprà integrare le nuove tecnologie abilitanti dando forma ad un sistema urbano pensato per le Comunità all'interno delle dinamiche sociali e culturali della contemporaneità.

1_ K. Schwab, La quarta rivoluzione industriale, Franco Angeli, Milano 2016.

2_ E. Paci, Il cuore della città, in Casabella-Continuità 202, 1954, pp. VII –X, presentazione del libro Il Cuore della città a cura di E. N. Rogers, J. L. Sert, J. Tyrwhitt, Milano 1954.

Apparato VI

L'analisi dei ranking

Schede di approfondimento di analisi di 20 sistemi di ranking
dalla scala globale a quella della Regione Emilia-Romagna.

Nelle schede sono stati isolati gli indicatori (sottolineati in verde)
che valutano aspetti riconducibili alla disciplina del progetto urbano e dei luogi della città

	SCALA	SISTEMI DI RANKING	PROMOTORI	PREMIAZIONI
1	Globale	**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
				EGLA – European Green Leaf Award
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
4	Emilia-Romagna	**SmartER Index**	*Regione Emilia-Romagna*	
				SmartER Race

1. Cities of Opportunity

L'indice *Cities of Opportunity (2017)* ha analizzato 30 città: capitali della finanza, della cultura e del commercio con lo scopo di capire ciò che fa funzionare le dinamiche urbane, condividendo gli esiti di questo studio con le amministrazioni, i governi, gli investitori e i cittadini, tutti i possibili soggetti coinvolti nell'investimento per il successo della propria città. Questo sistema di ranking è cambiato nel corso degli anni, proprio come sono cambiate le città oggetto di studio. La prima analisi di questo tipo risale al 2007 e si basava sulla classificazione di 11 città solo nelle loro 10 categorie di indicatori, senza creare una classifica generale per il rischio concreto di un errata percezione del contesto.
Il concetto alla base di questa ricerca è che la qualità della vita e l'economia sono strettamente collegate nel successo delle città moderne. Le città di "successo" si sviluppano attraverso un corretto equilibrio tra le forze sociali e quelle economiche, sono il luogo in cui le persone e le infrastrutture si supportano a vicenda. Nonostante tutte le città prese in esame siano centri d'affari, motori di economie globali e regionali, i contesti in cui si manifesta il "successo" maggiore di questi centri urbani sono settori come la qualità della vita, il benessere degli anziani, etc. In altre parole l'essenza del successo delle città moderne è come queste affrontano i bisogni umani.[1]

Promotori	Price Waterhouse Cooper
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2007
Anno ultima pubblicazione	2017
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	30
Dimensione delle città analizzate	Città capitali e città medio grandi

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Sono tre i fattori chiave che governano le città prese in esame:

Centri del mercato capitale: Molte delle città analizzate sono centri di commercio, comunicazione e cultura. Ma tutte sono capitali finanziare della loro regione, questo significa che ognuna gioca un ruolo importante non solo a livello locale ma come parte vitale di un tessuto economico globalizzato.
Ampio campionamento geografico: mentre ogni città è il centro finanziario e commerciale nella propria regione e, in molti casi nel mondo, collettivamente le 30 città hanno una portata internazionale.
Economie mature ed emergenti: Sono state incluse nell'analisi città economicamente mature e altre con un'economia emergente.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **10** Indici
- 67 Indicatori

[1] Rapporto PWC City of Opportunity, Aprile 2016

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. ECONOMIC CLOUT
1. Number of Global 500 headquarters
2. Employment growth
3. Financial & business services employment
4. Attracting FDI
5. Productivity
6. Rate of real GDP growth

2. EASE OF DOING BUSINESS
7. Ease of starting a business
8. Resolving insolvency
9. Ease of entry: Number of countries with visa waiver
10. Number of foreign embassies and consulates
11. Level of minority shareholder protection.
12. Operational risk climate
13. Workforce management risk
14. Tax efficiency

3. COST
15. Corporate total tax rate
16. Personal tax
17. Cost of business occupancy
18. Cost of living
19. Purchasing power
20. Affordability of rent

4. CITY GATEWAY
21. Hotel rooms
22. International tourists
23. International association meetings
24. Incoming/outgoing passenger flows
25. Airport to CBD access
26. World Top 100 airports
27. Airport connectivity

PEOPLE CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE PARTECIPAZIONE

MOBILITY TRASPORTI E ICT

5.TRANSPORTATION AND INFRASTRUCTURE
28.Mass transit coverage
29. Affordability of public transport
30. Licensed taxis
31. Major construction activity
32. Housing
33. Traffic congestion
34. Ease of commute

ENVIRONMENT RISORSE NATURALI

6. SUSTAINABILITY AND THE NATURAL ENVIRONMENT
35. Natural disaster exposure
36. Natural disaster preparedness
37. Thermal comfort
38. Recycled waste
39. Air pollution
40. Public park space
41. Water-related business risk

LIVING QUALITA' DELLA VITA

7.HEALTH, SAFETY AND SECURITY
42. Road safety
43. Health system performance
44. End-of-life care
45. Crime
46. Political environment
47. Security and disease risk

8.DEMOGRAPHICS AND LIVABILITY
48. Entertainment and attractions
49. Quality of living
50. Working age population
51. City brand
52. Relocation attractiveness
53. Senior wellbeing
54. Youthful Cities Index

9. INTELLECTUAL CAPITAL AND INNOVATION
55.Libraries with public access
56. Math/science skills attainment
57. Percent of population with higher education
58. World university rankings
59. Innovation Cities Index
60. Intellectual property protection
61. Entrepreneurial environment

10. TECHNOLOGY READINESS
62. Internet access in schools
63. Broadband quality score
64. Mobile broadband speed
65. ICT usage
66. Software development & multimedia design
67. Digital security

Questo strumento si è servito di un ampio campionamento di indicatori, ognuno dei quali doveva essere: rilevante, coerente con il campione, accessibile e catalogabile, attuale, privo di sfumature di carattere locale e in grado di riflettere realmente la qualità e il potere di una città. I 67 indicatori utilizzati sono suddivisi in 10 indici generali che a loro volta rientrano in tre categorie principali: strumenti per un mondo che cambia (3 indici), qualità della vita (4 indici) e la potenza economica della città (3 indici). La composizione degli indicatori rispecchia l'ipotesi alla base dello studio: le città con economie sviluppate e politiche lungimiranti si dimostreranno migliori per le imprese e per gli abitanti.
Nella raccolta di questi dati sono state utilizzate tre tipologie di fonti principali:

- Organizzazioni globali di sviluppo multilaterale,
- Organizzazioni statistiche nazionali,
- Fornitori di dati commerciali

La metodologia di punteggio è stata sviluppata per garantire trasparenza e semplicità per i lettori e facilitare il confronto tra le città. Ogni variabile è trattata con uguale importanza, questo rende lo studio facilmente comprensibile e utilizzabile. Alle città viene assegnato un punteggio che va da 1 (il peggiore) a 30 (il migliore). Una volta che i 67 indicatori sono stati classificati vengono inseriti all'interno del relativo indice, qui i singoli punteggi vengono sommati per produrne uno complessivo di quell'argomento. Questo ha prodotto 10 classifiche di indici che mostrano le performance relative alle città analizzate. Oltre a questa analisi di tipo quantitativo la ricerca è stata arricchita con interviste e confronti con le principali autorità prendendo in esame i temi principali affrontati dalla ricerca. Lo studio finale fornisce una prospettiva oggettiva rispetto a dove le città d'affari funzionano meglio, si tratta sempre di luoghi in cui vengono offerte sia risorse professionali che personali e ambienti che riescono a garantire ai loro cittadini salute e sicurezza.

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2013	**2016**	**2017**
1. New York (USA)	1. London (UK)	1. London (UK)
2. London (UK)	2. New York (USA)	2. Singapore (SG)
3. Toronto (CA)	3. Singapore (SG)	3. Toronto (CA)
4. Paris (FR)	4. Toronto (CA)	4. Paris (FR)
5. Stockholm (SE)	5. San Francisco (USA)	5. Amsterdam (NL)
6. San Francisco (USA)	6. Paris (FR)	6. New York (USA)
7. Singapore (SG)	7. Stockholm (SE)	7. Stockholm (SE)
8. Hong Kong (CN)	8. Hong Kong (CN)	8. San Francisco (USA)
9. Chicago (USA)	9. Sydney (AU)	9. Hong Kong (CN)
10. Tokyo (JP)	10. Chicago (USA)	10. Sydney (AU)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
16. Milano	18. Milano	18. Milano

2. Global city index

Il *Global City Index* rivela le città più performanti del mondo (GCI) e quelle con maggior potenziale (GCO). Questa ricerca evidenzia anche i fattori che le organizzazioni, dalle multinazionali alle organizzazioni non governative, dovrebbero considerare quando decidono dove e perché investire. Il report mette in luce inoltre gli elementi di cui le città e le regioni hanno bisogno per diventare e rimanere altamente competitive a livello mondiale. L'Indice rivela quali sono le città più competitive ora in aree chiave dall'attività imprenditoriale, dalla cultura al capitale umano, all'impegno politico e allo scambio di informazioni.

Nel complesso, i risultati offrono un messaggio potente sia alle città che detengono questi primati sia a quelle emergenti: le città leader non possono dare nulla per scontato poiché le città sfidanti stanno raddoppiando i loro sforzi per migliorare. La prossima generazione di hub globali sta già combattendo per raggiungere i livelli più alti in termini di innovazione e investimenti diretti.

Promotori	AT Kearney
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2008
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	150
Dimensione delle città analizzate	Città di grandi dimensioni

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Avviata per la prima volta nel 2008 questa ricerca è stata una delle prime a classificare le città in base alla loro posizione globale e risulta uno strumento eccellente per la valutazione olistica delle capacità e delle potenzialità delle città. L'analisi si basa su fatti e dati disponibili pubblicamente, il rapporto viene sviluppato ogni anno e costantemente aggiornato, verificando se le nuove città soddisfano i criteri di inclusione. Queste vengono selezionate per la loro capacità di attirare capitali, infrastrutture e talenti, sono nella maggior parte dei casi capitali e/o capitali economiche dei maggiori stati al mondo.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Il **Global City Index (GCI)** valuta il livello di coinvolgimento delle città a livello globale attraverso cinque dimensioni: attività commerciale, capitale umano, scambio di informazioni, esperienza culturale e impegno politico. Questi cinque indici a loro volta sono sviluppati e studiati attraverso 29 indicatori.

5 Indici
29 Indicatori

Il **Global City Outlook (GCO)** identifica le città in ascesa, quelle che creano le giuste condizioni per il futuro status globale. I risultati molto più dinamici del GCO, rispetto a quelli del GCI, rivelano la feroce concorrenza tra le città globali per migliorare le loro prospettive future. Questa ricerca si basa sull'analisi di quattro indici loro volta sviluppati e studiati attraverso 13 indicatori.

4 Indici
13 Indicatori

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. BUSINESS ACTIVITIY
1. Fortune 500
2. Top global services firms
3. Capital markets
4. Air freight
5. Sea freight
6. ICCA conferences
7. Unicorn companies

2. INFORMATION EXCHANGE
8. Access to TV news
9. News agency bureaus
10. Broadband subscribers
11. Freedom of expression
12. Online presence

PEOPLE CAPITALE SOCIALE E UMANO

3. HUMAN CAPITAL
13. Foreign-born population
14. Top universities
15. Population with tertiary degrees
16. International student population
17. Number of international schools
18. Medical universities

GOVERNANCE PARTECIPAZIONE

4. POLITICAL ENGAGEMENT
19. Embassies and consulates
20. Think tanks
21. International organizations
22. Political conferences
23. Local institutions with global reach

MOBILITY TRASPORTI E ICT

ENVIRONMENT RISORSE NATURALI

LIVING QUALITA' DELLA VITA

5. CULTURAL EXPERIENCE
24. Museums
25. Visual and performing arts
26. Sporting events
27. International travelers
28. Culinary offerings
29. Sister cities

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2018	2019	2020
1. New York (USA)	1. New York (USA)	1. New York (USA)
2. London (UK)	2. London (UK)	2. London (UK)
3. Paris (FR)	3. Paris (FR)	3. Paris (FR)
4. Tokyo (JP)	4. Tokyo (JP)	4. Tokyo (JP)
5. Hong Kong (CN)	5. Hong Kong (CN)	5. Pechino (CN)
6. Los Angeles (USA)	6. Singapore (SG)	6. Hong Kong (CN)
7. Singapore (SG)	7. Los Angeles (USA)	7. Los Angeles (USA)
8. Chicago (USA)	8. Chicago (USA)	8. Chicago (USA)
9. Pechino (CN)	9. Pechino (CN)	9. Singapore (SG)
10. Bruxelles (BE)	10. Washington (USA)	10. Washington (USA)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
34. Roma	36. Roma	37. Roma
40. Milano	41. Milano	48. MIlano

GCO

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. ECONOMICS
1. Fortune 500
2. Top global services firms
3. Capital markets

2. INNOVATION
4. Patents per capita
5. Private investments
6. University-sponsored incubators

PEOPLE CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE PARTECIPAZIONE

3. GOVERNANCE
7. Quality of bureaucracy
8. Ease of doing business
9. Transparency

MOBILITY TRASPORTI E ICT

ENVIRONMENT RISORSE NATURALI

LIVING QUALITA' DELLA VITA

4. PERSONAL WELL.BEING
10. Stability and security
11. Healthcare evolution
12. GINI coefficient index
13. Environmental performance

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2018	2019	2020
1. New York (USA)	1. New York (USA)	1. New York (USA)
2. London (UK)	2. London (UK)	2. London (UK)
3. Paris (FR)	3. Paris (FR)	3. Paris (FR)
4. Tokyo (JP)	4. Tokyo (JP)	4. Tokyo (JP)
5. Hong Kong (CN)	5. Hong Kong (CN)	5. Pechino (CN)
6. Los Angeles (USA)	6. Singapore (SG)	6. Hong Kong (CN)
7. Singapore (SG)	7. Los Angeles (USA)	7. Los Angeles (USA)
8. Chicago (USA)	8. Chicago (USA)	8. Chicago (USA)
9. Pechino (CN)	9. Pechino (CN)	9. Singapore (SG)
10. Bruxelles (BE)	10. Washington (USA)	10. Washington (USA)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
34. Roma	36. Roma	37. Roma
40. Milano	41. Milano	48. MIlano

3. City prosperity index

Nel 2012 UN-Habitat (United Nations) creò questo strumento per misurare la prosperità e la sostenibilità delle città, usato come sostegno della progettazione di interventi politici efficaci. Questo inoltre permette alle stesse città di valutare e monitorare i progressi compiuti verso l'attuazione dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e della Nuova Agenda Urbana. Ad oggi questa ricerca è stata estesa a 530 città in tutto il mondo. Il CPI fornisce un nuovo approccio, olistico e integrato, per misurare la prosperità urbana che si dimostra fondamentale per la promozione e il monitoraggio dello sviluppo socioeconomico, dell'inclusione e progressiva realizzazione dei diritti umani.

Promotori	UN-Habitat (United Nations)
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2012
Anno ultima pubblicazione	2015
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	530
Dimensione delle città analizzate	Città medio grandi

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Il CPI viene misurato in base a tre scenari:

Indice di prosperità della città di base (Basic City Prosperity Index)
Indice di prosperità della città estesa (Extended City Prosperity Index)
Indice contestuale di prosperità della città (Contextual City Prosperity Index)

Nell'ambito di un approccio flessibile questa ricerca ha una doppia funzione: funge da piattaforma per confrontare le prestazioni delle città tra loro, a livello globale; in secondo luogo si presenta come uno strumento politico strategico in cui i dati e le informazioni vengono adattati al contesto locale e usati per misurare i progressi e identificare le carenze nei diversi ambiti.
Questo approccio integra sei dimensioni accuratamente selezionate e diversi indicatori che si riferiscono a fattori e condizioni necessarie affinché una città prosperare. Le sei dimensioni includono: produttività, sviluppo delle infrastrutture, equità, inclusione sociale, sostenibilità ambientale e governante urbana. L'analisi mostra la relazione tra le diverse dimensioni della prosperità. Gli studi dimostrano che nella maggior parte dei casi queste dimensioni interagiscono tra loro e si influenzano a vicenda.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **6** Indici
- 17 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. PRODUCTIVITY
1. Economic Strength
   - City product per capita

2. Employment
   - Unemployment rata

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

2. EQUITY AND SOCIAL INCLUSION
3. Economic equity
   - Gini coefficient
   - Poverty rate

4. Social Inclusion
   - Slum households
   - Youth unemployment

5. Gender Inclusion
   - Equitable secondary school enrolment

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

3. GOVERNANCE AND LEGISLATION
6. Participation
   - Voter turnout

7. Institutional Capacity
   - Days to start a business

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

4a. INFRASTRUCTURE
8. Urban Mobility
   - Traffic fatalities

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

5. ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY
9. Air Quality
   - PM2.5 quality

10. Waste management
   - Waste water treatment

11. Energy
   - Share of renewable energy
   - CO2 Emissions

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

6. QUALITY OF LIFE
12. Health
   - Life expectancy at birth
   - Under –five mortality rate

13. Education
   - Literacy rate
   - Mean years of schooling

14. Safety and Security
   - Homicide rate

4b. INFRASTRUCTURE
15. Housing Infrastructure
   - Improved shelter
   - Access to improved water

16. Social Infrastructure
   - Physicians density

17. ITC
   - Internet access

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2015
1. Oslo (NO)
2. Copenhagen (DK)
3. Stockholm (SE)
4. Helsinki (FI)
5. Paris (FR)
6. Vienna (AT)
7. Melbourne (AU)
8. Montreal (CA)
9. Toronto (CA)
10. Sydney (AU)

Prima città italiana
12. Milano

4. Global power city index

Il *Global Power City Index* valuta e classifica le principali città del mondo in base al loro "magnetismo" o al loro potere globale di attrarre persone, capitali e imprese da tutto il mondo. Il GPCI è in grado di cogliere i punti di forza, debolezze e sfide delle città globali in un mondo in continua evoluzione. I dati in continuo aggiornamento vengono usati dagli stakeholder per le politiche di pianificazione urbana e di strategia aziendale.

Promotori	Mori Memorial Fundation
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2008
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	48
Dimensione delle città analizzate	Città di grandi dimensioni

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Tre criteri principali per la selezione delle città analizzate:

- Città che si trovano nelle prime 20 città esistenti più influenti
- Le principali città dei paesi che si trovano nei primi 20 paesi più influenti per competitività internazionale
- Città che non soddisfano i criteri precedenti ma che sono state ritenute idonee dal Comitato Esecutivo GPCI

Tuttavia alcune città che soddisferebbero i criteri menzionati non sono incluse in questa analisi perché i dati necessari alla ricerca non sono disponibili.
Il Global Power City Index individua 6 indici principali — Economia, Ricerca e Sviluppo, Interazione Culturale, Vivibilità, Ambiente e Accessibilità — fornendo una classifica multidimensionale. Il GPCI è in grado di cogliere i punti di forza, i punti deboli e le sfide delle città globali in un mondo in continua evoluzione non solo attraverso una classifica, ma anche attraverso l'analisi delle componenti specifiche di quella classifica che si sviluppa attraverso 26 indicatori e 70 variabili.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **6** Indici
- 26 Indicatori
- 70 variabili

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. ECONOMY

1.Market size
- Nominal GDP
- GDP per Capita

2. Market Attractiveness
- GDP Growth Rate
- Economic freedom

3. Economic Vitality
- Stock Market Capitalization
- World's top 500 Companies

4. Human capital
- Total employment
- Employees in business support service

5. Business Environment
- Wage level
- Availability of skilled human resources
- Variety of workplace options

6. Ease of doing business
- Corporate Tax Rate
- Political, economic and business risk

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

2. R&D (RESEARCH AND DEVELOPMENT)

7.Academic resources
- Number of researchers
- World's top University

8. Research environment
- Research and development expenditure
- Number of international students
- Academic performance

9. Innovation
- Number of Patents
- Winners of Prizes in science & technology
- Number of startups

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

3. ACCESSIBILITY

10. International Network
- City with direct international flights
- International freight flows

11. Air Transport Capacity
- Number of air passengers
- Number of arrival/departures

12. Inner-City Transportation
- Station density
- Public transport use
- Travel time to airport

13. Transport Comfortability
- Commuting time
- Traffic congestion
- Ease of mobility by taxi or bicycle

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

4. ENVIRONMENT

14.Sustainability
- Commitment to climate action
- Renewable energy rate
- Waste recycle rate

15. Air quality and comfort
- CO_2 emissions per capita
- Air quality
- Comfort level of temperature

16. Urban Environment
- Water quality
- Urban Greenery
- Satisfaction with urban cleanliness

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

5. CULTURAL INTERACTION

17.Trendsetting Potential
- Number of international conferences
- Number of cultural events
- Cultural content export value
- Art market environment

18. Tourism Resources
- Tourists attraction
- Proximity to world heritage sites
- Nightlife options

19. Cultural Facilities
- Number of theaters
- Number of museums
- Number of stadiums

20. Visitor Amenities
- Number of hotel rooms
- Number of luxury hotel rooms
- Attractiveness of shopping options
- Attractiveness of dining options

21. International Interaction
- Number of foreign residents
- Number of foreign visitors

6. LIVABILITY

22. Working environment
- Total unemployment rate
- Total working hours
- Work-style flexibility

23. Cost of living
- Housing rent
- Price level

24. Security and Safety
- Number of murders
- Economic risk and natural disasters

25. Well-being
- Life expectancy
- Social freedom and equality
- Risk to mental health

26. Ease of Living
- Number of medical doctors
- ICT readiness
- Number of retail shops
- Number of restaurants

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2018	2019	2020
1. London (UK)	1. London (UK)	1. London (UK)
2. New York (USA)	2. New York (USA)	2. New York (USA)
3. Tokyo (JP)	3. Tokyo (JP)	3. Tokyo (JP)
4. Paris (FR)	4. Paris (FR)	4. Paris (FR)
5. Singapore (SG)	5. Singapore (SG)	5. Singapore (SG)
6. Amsterdam (NL)	6. Amsterdam (NL)	6. Amsterdam (NL)
7. Seul (KR)	7. Seul (KR)	7. Berlino (DE)
8. Berlino (DE)	8. Berlino (DE)	8. Seul (KR)
9. Hong Kong (CN)	9. Hong Kong (CN)	9. Hong Kong (CN)
10. Sydney (AU)	10. Sydney (AU)	10. Shanghai (CN)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
31. Milano	36. MIlano	39. Milano

5. benchmarking global city competitiveness index

Il Global City Copetitiveness Index classifica le città in base alla loro capacità di attrarre capitale, imprese, talenti e visitatori. Per contestualizzare i risultati di questa ricerca l'Economist Intelligence Unit ha intervistato esperti in tutto il mondo e ha esaminato le ricerche esistenti riguardo la competitività delle città. Questa indagine si basa sul fatto che la competitività è un concetto olistico. Mentre la dimensione e la crescita economica sono fattori importanti e necessari, non sono gli unici a determinare la competitività di una città. Tra questi rientrano il contesto aziendale e normativo, il capitale umano e gli aspetti culturali. Questi fattori non solo aiutano la città a mantenere un elevato tasso di crescita economica ma anche a creare un ambiente aziendale e sociale stabile e armonioso.

Promotori	EIU – Economist Intelligence Unit
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2012
Anno ultima pubblicazione	Previsioni per il 2025
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Una tantum
Numero di città analizzate	120
Dimensione delle città analizzate	Città di grandi dimensioni (più di un milione di abitanti nel 2010)

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Le 120 città analizzate cono state selezionate in base alla loro dimensione, alla loro importanza economica su scala regionale e anche in base alla disponibilità dei dati. Per costruire un quadro chiaro, prima di tutto sono state prese in considerazione tutte le città con una popolazione di oltre un milione nel 2010. Queste 120 città rappresentano gran parte dell'economia mondiale. Da questa selezione sono state escluse le città che al 2008 avevano un PIL inferiore a 20 miliardi di dollari. Per garantire una rappresentanza ragionale equilibrata è stato stabilito un numero massimo di città per ogni grande economia:

- Cina – 11 città
- India – 8 città
- Stati Uniti – 12 città

Infine sono state incluse anche le città caratterizzate da una sistema finanziario stabile e che si presentano come centri commerciali sviluppati e le città emergenti che inizialmente non rispettavano i requisiti sopra indicati.
Il Global City Competitiveness Index individua 8 indici: forza economica, capitale umano, efficienza istituzionale, maturità finanziaria, attrazione globale, capitale fisico, ambiente e pericoli naturali e carattere sociale e culturale. Questi indici vendono sviluppati attraverso 31 indicatori di cui 21 di carattere qualitativo e 10 di carattere quantitativo.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **8** Indici
- 31 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. ECONOMIC STRENGTH
1. Nominal GDP
2. GDP per Capita
3. Households annual consumption >$14k
4. City real GDP growth rate
5. Regional market integration

2. FINANCIAL MATURITY
6. Breadth and depth of the financial cluster

3. GLOBAL APPEAL
7. Number of Fortune 500 companies
8. Frequency of international flights
9. N°international conferences/conventions
10. Global leadership in higher education
11. Globally-renowned think-tank

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

4. HUMAN CAPITAL
12.Population growth
13. Working-age population
14. Entrepreneurship & risk-taking Mindset
15. Quality of education
16. Quality of healthcare
17. Hiring of foreign nationals

5. SOCIAL AND CULTURAL CHARACTER
18.Freedom of expression and human rights
19. Openness and diversity
20. Presence of crime in the society
21. Cultural vibrancy

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

6. INSITUTIONAL EFFECTIVENESS
22.Electoral process and pluralism
23. Local government fiscal autonomy
24. Taxation
25. Rule of law
26. Government effectiveness

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

7. PHISICAL CAPITAL
27. Quality of physical infrastructure
28. Quality of public transport
29. Quality telecom. infrastructure

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

8. ENVIRONMENT AND NATURAL HAZARDS
30. Risk of natural disasters
31. Environmental governance

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2012
1. New York (USA)
2. London (UK)
3. Singapore (SG)
4. Hong Kong (CN)
5. Paris (FR)
6. Tokyo (JP)
7. Zurigo (CH)
8. Washington (USA)
9. Chicago (USA)
10. Boston (USA)

Prima città italiana
47. Milano
50. Roma

6. IESE City in motion index

Il *City in Motion Index (CIMI)* individua le città più potenti, prospere e competitive del mondo, in base a nove fattori: capitale umano, coesione sociale, economia, governance, ambiente, mobilità e trasporti, pianificazione urbana, proiezione internazionale e tecnologia. Questo studio può essere utilizzato come riferimento per comprendere la realtà delle città, gli aspetti su cui basare il proprio recupero (in particolare dopo l'attuale periodo storico) e identificare gli aspetti più vulnerabili, attraverso una serie di passaggi che includono la diagnosi della situazione, lo sviluppo di una strategia e la successiva implementazione. Ogni città è unica e quindi è probabile che le strategie e le soluzioni sviluppate siano specifiche del caso. Tuttavia i rapporti CIMI 2020 spera di contribuire condividendo intuizioni e un quadro utile alle città per valutare la loro situazione attuale e capire meglio quale strategia e partnership ne trarranno vantaggio in questi tempi difficili.
Questa ricerca propone un modello concettuale basato sullo studio di numerose storie di successo e una serie di interviste approfondite con i leader della città, imprenditori, accademici ed esperti legati allo sviluppo della città.

Promotori	Center for Globalization & Strategies
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2013
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	174
Dimensione delle città analizzate	Città di grandi dimensioni

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Questo studio prende in esame le città più grandi del mondo. L'inclusione delle città è direttamente correlata alla dimensione della popolazione e a criteri di rilevanza economica e culturale in ambito internazionale, in modo da determinare quali città includere nello studio e capire quante informazioni significative sono disponibili.
Il rapporto di quest'anno analizza 101 indicatori divisi in 9 dimensioni chiave: capitale umano, coesione sociale, economia, governance, ambiente, mobilità e trasporti, pianificazione urbana, proiezione internazionale e tecnologia, riflettendo sia su dati soggettivi che oggettivi per offrire una visione completa di ogni città. Queste nove dimensioni vengono studiate attraverso numerosi indicatori tutti legati da un obbiettivo strategico: implementare una nuova forma di sviluppo economico e sociale che include la creazione di una città globale, la promozione di uno spirito imprenditoriale, l'innovazione e la giustizia sociale.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **9** Indici
- 101 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. ECONOMIC
1. Collaborative economy
2. Ease of starting business
3. Mortgage
4. Motivation that people have to undertake early-stage entrepreneurial activity
5. Number of headquarters
6. Purchasing power
7. Productivity
8. Hourly wage in US dollars
9. Time required to start a business
10. GDP
11. GDP per capita
12. Estimated GDP

2. INTERNATIONAL PROJECTION
13. Number of passengers per airport
14. Hotels
15. Restaurant index
16. McDonald's
17. Number of conferences and meetings
18. N. of photos of the city uploaded online

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

3. HUMAN CAPITAL
19. Secondary or higher education
20. Schools
21. Business schools
22. Expenditure on education
23. Per capita expenditure on leisure and recreation
24. Expenditure on leisure and recreation
25. Movements of students
26. Museums and art galleries
27. Number of universities
28. Theaters

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

4. GOVERNANCE
29.Government buildings
30. E government development index (EGDI)
31. Embassies
32. Employment in the public administration
33. Strength of legal right index
34. Corruption perceptions index
35. ISO 37120 certification
36. Research center
37. Open data platform
38. Democracy ranking
39. Reserves
40. Reserves per capita

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

5. MOBILITY AND TRANSPORTATION
41. Bicycle rental
42. Moped rental
43. Scooter rental
44. Bicycle per household
45. Bike sharing
46. Traffic efficiency index
47. Exponential traffic index
48. Traffic index
49. Length of the metro system
50. Metro station
51. High speed train
52. Commercial vehicles in the city
53. Flights

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

6. ENVIRONMENT
54. Solid waste
55. Future climate
56. C02 emissions
57. Methane emissions
58. Environmental performance index
59. C02 emission index
60. Pollution index
61. PM_{10}
62. $PM_{2.5}$
63. Percentage of population with access to the water supply
64. Renewable water sources

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

7. SOCIAL COHESION
65. Female-friendly
66. Hospitals
67. Crime rate
68. Slavery index
69. Happiness index
70. Gini index
71. Peace index
72. Health index
73. Price of property
74. Homicide rate
75. Death rate
76. Female employment ratio
77. Suicide rate
78. Unemployment rate
79. Terrorism

8. URBAN PLANNING
80. Bicycles for rent
81. Buildings
82. Number of people per household
83. Percentage of the urban population with adequate sanitation service
84. Buildings over 35 meters high

9. TECHNOLOGY
85. 3G coverage
86. Innovation index
87. Internet
88. Online banking
89. Online video calls
90. LTE/WiMAX
91. Mobile phone penetration ratio
92. Personal computer
93. Social networks
94. Landline subscriptions
95. Broadband subscriptions
96. Telephony
97. Mobile telephony
98. Internet usage away from home or office
99. Internet speed
100. Web index
101. Wi-Fi hotspots

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2018	2019	2020
1. New York (USA)	1. London (UK)	1. London (UK)
2. London (UK)	2. New York (USA)	2. New York (USA)
3. Paris (FR)	3. Amsterdam (NL)	3. Paris (FR)
4. Tokyo (JP)	4. Paris (FR)	4. Tokyo (JP)
5. Reykjavik (IS)	5. Reykjavik (IS)	5. Reykjavik (IS)
6. Singapore (SG)	6. Tokyo (JP)	6. Copenhagen (DK)
7. Seul (KR)	7. Singapore (SG)	7. Berlino (DE)
8. Toronto (CA)	8. Copenhagen (DK)	8. Amsterdam (NL)
9. Hong Kong (CN)	9. Berlino (DE)	9. Singapore (SG)
10. Amsterdam (NL)	10. Vienna (AT)	10. Hong Kong (CN)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
45. Milano	41. Milano	42. Milano
66. Roma	75. Roma	67. Roma
98. Firenze	108. Firenze	97. Firenze
106. Torino	109. Torino	105. Torino
119. Napoli	116. Napoli	119. Napoli

7. IMD Smart city index

Lo Smart City Index valuta la percezione dei residenti su questioni relative alle strutture e alle applicazioni tecnologiche a loro disposizione nella propria città. L'IMD-SUTD Smart City Index monitora l'effettivo sviluppo delle città intelligenti in tutte le parti del mondo, continuando a trarre lezioni strategiche da ciò che funziona e cosa no, offrendo informazioni di potenziale utilizzo a una vasta gamma di spettatori, dagli analisti agli funzionari governativi.
L'edizione 2020 classifica 109 città in tutto il mondo analizzando le percezioni di 120 residenti in ogni città. Ci sono due pilastri sui quali vengono sollecitate le percezioni dei residenti, quello delle strutture che si riferisce alle infrastrutture esistenti nelle loro città e quello della tecnologia che descrive le dotazioni tecnologiche e i servizi a disposizione degli abitanti. Ogni pilastro viene valutato in cinque aree chiave: salute e sicurezza, mobilità, attività, opportunità e governante. Le città sono distribuite in quattro gruppi in base al punteggio dell'indice di sviluppo delle Nazioni Unite (HDI) dell'economia di cui fanno parte. All'interno di ciascun gruppo HDI, alle città viene assegnata una "scala di valutazione" (da AAA a D) basata sul punteggio di percezione di una città rispetto ai punteggi di tutte le altre che si trovano all'interno dello stesso gruppo.
Vi sono due classifiche: una generale (da 1 a 109) e un ranking per ogni pilastro. Non è una questione di dimensioni, come già accennato all'inizio, né di popolarità, perché tra le prime 20 smart city del ranking IMD ci sono in realtà centri di medie o piccole dimensioni (Copenhagen, Auckland, Taipei, Helsinki, Dusseldorf, Vancouver, Montreal) che di solito non troviamo negli articoli di giornale e nei notiziari televisivi.
Questo perché, come noto, è più facile aprire confronti pubblici e trovare soluzioni ai principali problemi sul territorio nei centri di medie e piccole dimensioni, piuttosto che nelle megalopoli.
Nelle grandi città le distanze tra le amministrazioni pubbliche ed i cittadini sono enormi. Non c'è confronto e dialogo tra le parti e molte delle soluzioni tecnologiche che vengono adottate, rimangono pressoché sconosciute a coloro che dovrebbero invece coglierne i vantaggi, cioè sempre i cittadini.

Promotori	IMD World Competitive Center
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2019
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	109
Dimensione delle città analizzate	Città che variano dalle grandi alle piccole dimensioni

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- 2 pilastri
- 5 indicatori

Le impressioni dei residenti vengono sollecitate attraverso due pilastri principali, quello delle strutture che si riferisce alle infrastrutture presenti in città e quello delle tecnologie che descrive le dotazioni tecnologiche e i servizi a disposizione degli abitanti. Ogni pilastro viene valutato attraverso cinque aree chiave: salute e sicurezza, mobilità, attività, opportunità e governante. Questi vengono analizzati a loro volta attraverso specifici punti diversi a seconda che il tema sia quello delle strutture o quello delle tecnologie.

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

1.1 GOVERNANCE (STRUCTURES)
1. Information on local government decisions are easily accessible
2. Corruption of city officials is not an issue of concern
3. Residents contribute to decision making of local government
4. Residents provide feedback on local government projects

1.2 GOVERNANCE (TECNOLOGIES)
1. Online public access to city finances has reduced corruption
2. Online voting has increased participation
3. An online platform where residents can propose ideas has improved city life
4. Processing Identification Documents online has reduced waiting times

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

2.1 MOBILITY (STRUCTURES)
5. Traffic congestion is not a problem
6. Public transport is satisfactory

2.2 MOBILITY (TECNOLOGIES)
5. Car-sharing Apps have reduced congestion
6. Apps that direct you to an available parking space have reduced journey time
7.Bicycle hiring has reduced congestion
8. Online scheduling and ticket sales has made public transport easier to use
9.The city provides information on traffic congestion through mobiles phones

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

3.1 HEALTH AND SAFETY (STRUCTURES
7. Basic sanitation meets the needs of the poorest areas
8. Recycling services are satisfactory
9. Public safety is not a problem
10. Air pollution is not a problem
11. Medical services provision is satisfactory
12. Finding housing with rent equal to 30% or less of a monthly salary is not a problem

4.1 ACTIVITIES (STRUCTURES)
13. Green spaces are satisfactory
14. Cultural activities (shows, bars, and museums) are satisfactory

5.1 OPPORTUNITIES (STRUCTURES)
15. Employment finding services are readily available
16. Most children have access to a good school
17. Lifelong learning opportunities are provided by local institutions
18. Businesses are creating new jobs
19. Minorities feel welcome

3.2 HEALTH AND SAFETY (TECNOLOGIES)
10. Online reporting of city maintenance problems provides a speedy solution
11. A website or App allows residents to easily give away unwanted items
12. Free public wi-fi has improved access to city services
13. CCTV cameras has made residents feel safer
14. A website or App allows residents to effectively monitor air pollution
15. Arranging medical appointments online has improved access

4.2 ACTIVITIES (TECNOLOGIES)
16. Online purchasing of tickets to shows and museums has made it easier to attend

5.2 OPPORTUNITIES (TECNOLOGIES)
17. Online access to job listings has made it easier to find work
18. IT skills are taught well in schools
19. Online services provided by the city has made it easier to start a new business
20. The current internet speed and reliability meet connectivity needs

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2019	2020
1. Singapore (SG)	1. Singapore (SG)
2. Zurigo (CH)	2. Helsinki (FI)
3. Oslo (NO)	3. Zurigo (CH)
4. Ginevra (CH)	4. Auckland (NZ)
5. Copenhagen (DK)	5. Oslo (NO)
6. Auckland (NZ)	6. Copenhagen (DK)
7. Taipei City (TW)	7. Ginevra (CH)
8. Helsinki (FI)	8. Taipei City (TW)
9. Bilbao (ES)	9. Amsterdam (NL)
10. Dusseldorf (DE)	10. New York (USA)
Prima città italiana	**Prima città italiana**
18. Bologna	70. Bologna
22. Milano	74. Milano
77. Roma	101. Roma

8. Mercer quality of living index

Mercer è il principale fornitore di dati sulla qualità della vita per i dipendenti che lavorano all'estero. La ricerca è basata sugli aspetti pratici della vita quotidiana per questi dipendenti espatriati e le loro famiglie e costituisce la base di una classifica annuale della qualità della vita nelle principali località di assegnazione.
Questo studio offre informazioni obiettive per i premi di compensazione per i dipendenti assegnati a lavorare in luoghi in cui la qualità della vita o delle infrastrutture è diversa da quella in cui si trovano. Fattori come il clima, le malattie e gli standard igienico-sanitari, la facilità di comunicazione e la lontananza fisica possono spesso influire sul successo di un incarico all'estero. Inoltre, l'ambiente politico e sociale locale, la violenza politica e la criminalità possono dar luogo a situazioni potenzialmente scomode o addirittura pericolose.
Vengono prodotti rapporti individuali per ciascuna città esaminata. Inoltre, sono disponibili indici comparativi della qualità della vita tra una città base e una città ospitante, così come i confronti tra più città. La classifica è direttamente utile a determinare l'importo che un dipendente trasferito dovrebbe avere, in base alla qualità della vita nella città di destinazione.

Promotori	Marsh & McLennan Companies
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2009
Anno ultima pubblicazione	2019
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	450
Dimensione delle città analizzate	Variabile

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Analizzando 450 città in tutto il mondo, Mercer prende in considerazione le seguenti metriche per giudicare quali città inserire nell'elenco (composto da circa 230 città) per la migliore qualità di vita:

- Ambiente politico e sociale (stabilità politica, criminalità, forze dell'ordine)
- Ambiente economico (regolamenti sui cambi, servizi bancari)
- Ambiente socio-culturale (disponibilità e censura dei media, limitazioni alla libertà personale)
- Considerazioni mediche e sanitarie (forniture e servizi medici, malattie infettive, acque reflue, smaltimento dei rifiuti, inquinamento atmosferico)
- Scuole e istruzione (standard e disponibilità di scuole internazionali)
- Servizi pubblici e trasporti (elettricità, acqua, trasporti pubblici, congestione del traffico)
- Ricreazione (ristoranti, teatri, cinema, sport e tempo libero)
- Beni di consumo (disponibilità di cibo / articoli di consumo quotidiano, automobili)
- Abitazioni (alloggi in affitto, elettrodomestici, mobili, servizi di manutenzione)
- Ambiente naturale (clima, record di disastri naturali)

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **10** Indici
- 40 Indicatori

I punteggi attribuiti a ciascun fattore, ponderati per riflettere la loro importanza per gli espatriati, consentono confronti oggettivi da città a città. Il risultato è un indice della qualità della vita che confronta le differenze relative tra due località valutate. Affinché gli indici possano essere utilizzati in modo efficace, Mercer ha creato una griglia che consente agli utenti di collegare l'indice risultante a un importo di indennità per la qualità della vita raccomandando un valore percentuale in relazione all'indice.

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. ECONOMIC ENVIRONMENT
1. currency exchange regulations
2. banking services

PEOPLE CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE PARTECIPAZIONE

MOBILITY TRASPORTI E ICT

2. PUBLIC SERVICE AND TRANSPORTATION
3. electricity
4. water availability
5. telephone
6. mail
7. public transport
8. traffic congestion
9. airport

ENVIRONMENT RISORSE NATURALI

3.NATURAL ENVIRONMENT
10. climate
11. record of natural disasters

LIVING QUALITA' DELLA VITA

4. POLITICAL AND SOCIAL ENVIRONMENT
12. relationship with other countries
13. internal stability
14. crime
15. law enforcement
16. ease of entry & exit

5. SOCIO-CULTURAL ENVIRONMENT
17. media and censorship
18. limitation on personal freedom

6. RECREATION
19. variety of restaurants
20. theatrical & musical
21. performances
22. cinemas
23. sports & leisure activities

7. CONSUMER GOODS
24. meat & fish
25. fruits & vegetables
26. daily consumption items
27. alcoholic beverages
28. automobiles

8. HOUSING
29. housing
30. household appliances & furniture
31. household maintenance & repair

9. SCHOOLS AND EDUCATION
32. standards and availability of international schools

10. MEDICAL AND HEALTH CONSIDERATIONS
33. hospital services
34. medical supplies
35. infectious diseases
36. water potability
37. sewage
38. waste removal
39. air pollution
40. troublesome & destructive animals & insects

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2017	2018	2019
1. Vienna (AT)	1. Vienna (AT)	1. Vienna (AT)
2. Zurigo (CH)	2. Zurigo (CH)	2. Zurigo (CH)
3. Auckland (NZ)	3. Auckland (NZ)	3. Vancouver (CA)
4. Monaco (DE)	4. Monaco (DE)	4. Monaco (DE)
5. Vancouver (CA)	5. Vancouver (CA)	5. Auckland (NZ)
6. Dusseldorf (DE)	6. Dusseldorf (DE)	6. Dusseldorf (DE)
7. Francoforte (DE)	7. Francoforte (DE)	7. Francoforte (DE)
8. Ginevra (CH)	8. Ginevra (CH)	8. Copenhagen (DK)
9. Copenhagen (DK)	9. Copenhagen (DK)	9. Ginevra (CH)
10. Basilea (CH)	10. Basilea (CH)	10. Basilea (CH)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
	42. Milano	41. Milano
	57. Roma	56. Roma

9. Quality of life survey

L'obbiettivo di questo studio è considerare maggiormente i fattori qualitativi, culturali ed estetici per la valutazione della vivibilità delle città. I fattori valutati dal Quality of Living Survey sono: sicurezza/criminalità, costo della vita, connessioni internazionali, clima,qualità dell'architettura, trasporto pubblico, tolleranza, questioni ambientali/accesso alla natura, progettazione urbana, sviluppo politici proattivi, cure mediche.

Promotori	Monocle Magazine
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2006
Anno ultima pubblicazione	2019
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	29
Dimensione delle città analizzate	Città di grandi dimensioni

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **12** Indici

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA	**PEOPLE** CAPITALE SOCIALE E UMANO	**GOVERNANCE** PARTECIPAZIONE	**MOBILITY** TRASPORTI E ICT	**ENVIRONMENT** RISORSE NATURALI	**LIVING** QUALITA' DELLA VITA
1. BUSINESS CONDITIONS	**2.** TOLERANCE	**3.** PRO-ACTIVE POLICY	**4.** INTERNATIONAL CONNECTIONS	**6.** CLIMATE - SUNSHINE	**8.** SAFETY AND CRIME
			5. PUBLIC TRANSPORT	**7.** ENVIRONMENT AND NATURE	**9.** COST OF LIVING
					10. QUALITY OF ARCHITECTURE
					11. MEDICAL CARE
					12. URBAN DESIGN

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2017	**2018**	**2019**
1. Tokyo (JP)	1. Monaco (DE)	1. Zurigo (CH)
2. Vienna (AT)	2. Tokyo (JP)	2. Tokyo (JP)
3. Berlino (DE)	3. Vienna (AT)	3. Monaco (DE)
4. Monaco (DE)	4. Zurigo (CH)	4. Copenhagen (DK)
5. Melbourne (AU)	5. Copenhagen (DK)	5. Vienna (AT)
6. Copenhagen (DK)	6. Berlino (DE)	6. Helsinki (FI)
7. Sydney (AU)	7. Madrid (ES)	7. Amburgo (DE)
8. Zurigo (CH)	8. Amburgo (DE)	8. Madrid (ES)
9. Amburgo (DE)	9. Melbourne (AU)	9. Berlino (DE)
10. Madrid (ES)	10. Helsinki (FI)	10. Lisbona (PT)

10. Smart city strategy index

Lo Smart City Strategy Index (SCSI) misura la completezza e l'ambizione dei centri urbani rispetto agli ingredienti chiave di una Smart City, solo 153 comuni in tutto il mondo hanno una strategia intelligente ufficiale. Roland Berger suggerisce che le città per raggiungere questo obbiettivo dovrebbero coinvolgere tutte le parti interessate, inclusi cittadini, creando partnership virtuose e una collaborazione attiva sia in fase strategica che attuativa.
Il numero di città con una chiara strategia Smart City è quasi raddoppiato negli ultimi due anni, passando da 87 a 153. Tuttavia, il 90% di queste città non ha ancora una strategia Smart City integrata. La strategia è quindi solo il primo passo, è l'implementazione che conta davvero. Il coordinamento di tutti i gruppi coinvolti è una delle chiavi per una strategia Smart City di successo e un quadro giuridico trasparente un altro altrettanto importante.
In breve il SCSI fornisce una panoramica globale di strategie di Smart City ed esempi di cosa realmente le città stanno facendo per raggiungere questo obbiettivo e offre consigli su come sviluppare o migliorare il loro approccio.

Promotori	Roland Berger GmbH
Spazio di analisi	Globale
Anno di istituzione	2017
Anno ultima pubblicazione	2019
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	153
Dimensione delle città analizzate	Medie dimensioni (100.000 – 500.000 abitanti)

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Per realizzare la classifica delle Smart City più performanti del mondo vengono selezionate solo quelle città che presentano una strategia intelligente ufficiale, in questo ultimo rapporto (2019) sono 153 i centri urbani che hanno soddisfatto questi criteri di selezione e che quindi sono stati analizzati attraverso particolari fattori di valutazione e inseriti all'interno della classifica annuale redatta da Roland Berger.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **12** Indici
- 31 Indicatori

Questo studio utilizza 12 indici attraverso i quali predisporre una classifica delle migliori Smart City al mondo. Sei di questi sono legati concretamente ad aree in cui è possibile implementare soluzioni, come edifici e mobilità e vengono chiamati campi di azione. Gli altri sei sono fattori che contribuiscono al quadro generale di una Smart City efficiente e vengono chiamati 'enabler' (che facilitano). I 12 indici si dividono a loro volta in 31 indicatori che analizzano in modo più dettagliato i diversi fattori che contribuiscono allo sviluppo di una città intelligente. Per valutare le 153 città prese in esame è stato assegnato un punteggio di massimo 100 puti per ciascuno dei sotto criteri, in base al livello di dettaglio documentato dalla strategia della città, basato su attività, obiettivi e ambizioni. Applicando i pesi ai vari indicatori è stato poi calcolato un punteggio totale dai punteggi secondari, sempre con un massimo di 100 punti raggiungibili.

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. BUDGET
1. Funding and financing

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

2. STAKEHOLDER
2. Citizen acceptance
3. Partnership

3. COORDINATION
4. Executive priority
5. Administrative coordination

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

4. PLAN
6. Time plan
7. Measurable goals

5. COORDINATION
8. Executive priority
9. Administrative coordination

6. POLICY AND LEGAL FRAMEWORK
10. Regulation
11. Innovation and financial support
12. IT & data security

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

7. MOBILITY
13. Traffic management
14. Multi-modality
15. Logistics

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

8.ENERGY AND ENVIRONMENT
16. Energy management
17. Water management
18. Water management

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

9. BUILDINGS
20. Facility management
21. Home applications
22. Construction

10. EDUCATION
23. Education platforms
24. Learning formats
25. Digital skills

11. HEALTH
26. Health information systems
27. Ambient assisted living
28. Telemedicine

12. INFRASTRUCTURE
29. Open data
30. High speed internet
31. Connectivity technology

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2017	**2019**
1. Vienna (AT)	1. Vienna (AT)
2. Chicago (USA)	2. London (UK)
3. Singapore (SG)	3. St. Albert (CA)
4.	4. Singapore (SG)
5.	5. Chicago (USA)
6.	6. Shanghai (CN)
7.	7. Birmingham (UK)
8.	8. Chongqing (CN)
9.	9. Shenzhen (CN)
10.	10. Parigi (FR)

11. Dynamic Cities

L'indice *Dynamic Cities* ha lo scopo di valutare la potenzialità di un investimento immobiliare a lungo termine grazie all'indicizzazione dell'alto potenziale di crescita di una città. L'analisi statistica si serve di 60 indicatori raggruppati in 6 categorie. *Dynamic Cities* esamina il futuro e la vitalità delle città considerando sia fattori quantificabili, basati sulla localizzazione, e una serie di indicatori qualitativi.
La misura del futuro di una città si basa sulla sua capacità di attrarre investimento. Questo avviene mettendo a sistema diversi fattori: politiche comunali, istituzioni culturali, istituzioni regionali, il trasporto internazionale, infrastrutture digitali, oppure spazi stimolanti per le startup innovative e la capacità di ogni città di trovare il modo per far leva sui suoi punti di forza.
l'intenzione è quella di identificare i fattori che rendono una città attraente per i talenti, resistente alla tecnologia dirompente e leader nell'economia della conoscenza.[1]

Promotori	Savills Investment Management
Spazio di analisi	Europa
Anno di istituzione	2017
Anno ultima pubblicazione	2019
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	130 (40 in classifica)
Dimensione delle città analizzate	Città capitali e città medio grandi (almeno 250.000 abitanti)

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

L'indice è stato creato attraverso analisi statistiche e la costruzione di indicatori compositi provenienti *dall'Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD)*. Sono stati raccolti 25 indicatori per 130 città. Queste città comprendono tutte le capitali europee e le città con aree metropolitane di minimo 250.000 abitanti con una prevista crescita positiva della popolazione. I fornitori di dati chiave sono *City Benchmarking Data, GlobalData and Oxford Economics*.
Le sei categorie del modello sono investimenti, innovazione, ispirazione, inclusione, interconnessione e le infrastrutture.
L'indice funziona sulla base che le migliori città per gli investitori immobiliari dimostrano prestazioni equilibrate in tutte queste categorie.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **6** Indici
- 25 Indicatori

[1] https://www.dynamiccities.savillsim.com/

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. INVESTMENT
1. Population growth
2. Commercial real estate score
3. Wealth
4. Property activity

2. INNOVATION
5. Activity
6. Patents
7. Resources

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

3. INCLUSION
8. Manoeuvrability
9. Diversity
10. International diversity&spending power
11. Participation

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

4. INFRASTRUCTURE
12. Current infrastructure
13. Future population
14. Governance
15. Infrastructure spending

5. INTERCONNECTION
16. Transport infrastructure improvements
17. Connectivity
18. Commuting
19. Magnet & pollution
20. Local connectivity

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

6. INSPIRATION
21. Parks & cafes
22. Liveability
23. Arts sector strength
24. Engagement
25. Culture

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2017	**2018**	**2019**
1. London (UK)	1. London (UK)	1. London (UK)
2. Paris (FR)	2. Cambridge (UK)	2. Paris (FR)
3. Cambridge (UK)	3. Paris (FR)	3. Cambridge (UK)
4. Amsterdam (NL)	4. Amsterdam (NL)	4. Berlin (DE)
5. Berlin (DE)	5. Berlin (DE)	5. Amsterdam (NL)
6. Munich (DE)	6. Dublin (IR)	6. Munich (DE)
7. Dublin (IR)	7. Munich (DE)	7. Dublin (IRL)
8. Stockholm (SE)	8. Oxford (UK)	8. Lausanne (CH)
9. Edinburgh (SCO)	9. Basel (CH)	9. Basel (CH)
10. Zurich (CH)	10. Stockholm (SE)	10. Stockholm (SE)
Prima città italiana	**Prima città italiana**	**Prima città italiana**
32. Roma	32. Milano	Milano (fuori dalla classifica delle prime 40)

12. European green city index

Lo European Green City Index misura le prestazioni ambientali di 30 grandi città europee. L'obbiettivo è offrire uno strumento per migliorare la comprensione e le capacità decisionali di tutti coloro che sono interessati alle prestazioni ambientali, dai singoli cittadini fino ai principali responsabili delle politiche urbane. La metodologia è stata sviluppata dall'*Economist Intelligence Unit* in collaborazione con Siemens. Un gruppo indipendente di esperti di sostenibilità urbana ha fornito importanti approfondimenti e feedback sulla metodologia.
L'indice prende in considerazione 30 singoli indicatori per città che toccano un'ampia gamma di aree ambientali - dalla governance ambientale e dal consumo di acqua alla gestione dei rifiuti e alle emissioni di gas serra - e classifica le città utilizzando un processo di punteggio trasparente, coerente e replicabile.[1]

Promotori	The Economist Intelligent Unit+Siemens
Spazio di analisi	Europa
Anno di istituzione	2009
Anno ultima pubblicazione	2009
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Una tantum
Numero di città analizzate	30
Dimensione delle città analizzate	Tutte le capitali Europee

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

L'Indice assegna un punteggio alle città in 8 categorie - emissioni di CO2, energia, edifici, trasporti, acqua, rifiuti e uso del suolo, qualità dell'aria e la governance ambientale - e 30 indicatori individuali. Sedici dei 30 indicatori dell'indice sono derivati da dati quantitativi e mirano a misurare come si sta comportando attualmente una città - per esempio, il livello di emissioni di CO2, la quantità di energia che consuma, quanti rifiuti produce o i livelli di inquinamento atmosferico. I restanti 14 indicatori sono valutazioni qualitative delle aspirazioni o ambizioni delle città – per esempio, il loro impegno a consumare più energie rinnovabili, al miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, alla riduzione del traffico al riciclaggio e il riutilizzo dei rifiuti.
Tra le fonti primarie vi sono le fonti nazionali: le autorità municipali locali e gli uffici nazionali per l'ambiente. Nella maggior parte dei casi i dati sono relativi all'anno 2007, che è l'ultimo anno disponibile per la maggior parte degli indicatori, dato il tempo necessario per raccogliere, registrare e pubblicare i dati ufficiali. Laddove esistevano lacune nei dati, l'*Economist Intelligence Unit* ha prodotto stime da medie nazionali.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **8** Indici
- 30 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

1. ENVIRONMENTAL GOVERNANCE
Comprende aspetti che valutano le politiche per la salvaguardia dell'ambiente e la partecipazione pubblica in tali politiche

1. Green action plan
2. Green management
3. Public participation in green policy

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

2. TRANSPORT
Comprende aspetti della mobilità sostenibile come il non utilizzo dell'automobile privata, promozione della mobilità verde e politiche per la riduzione del traffico

4. Use of non-car transport
5. Size of non-car transport network
6. Green transport promotion
7. Congestion reduction policies

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

3. CO_2
Comprende aspetti che valutano il livello di anidride carbonica nell'aria

8. CO_2 emissions
9. CO_2 intensity
10. CO_2 reduction strategy

4. ENERGY
Comprende aspetti che valutano il consumo di energia rinnovabili e le politiche per le energie pulite

11. Energy consumption
12. Energy intensity
13. Renewable energy consumption
14. Clean and efficient energy policies

5. WATER
Comprende aspetti che valutano la gestione delle acque

15. Water consumption
16. Water system leakages
17. Wastewater treatment
18. Water efficiency and treatment policies

6. WASTE AND LAND USE
Comprende aspetti che valutano la gestione dei rifiuti e l'utilizzo del suolo

19. Municipal waste production
20. Waste recycling
21. Waste reduction and policies
22. Green land use policies

7. AIR QUALITY
Comprende aspetti che valutano la qualità dell'aria, la produzione di agenti inquinanti e le politiche per combattere l'inquinamento

23. Nitrogen dioxide
24. Ozone
25. Particulate matter
26. Sulphur dioxide
27. Clean air policies

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

8. BUILDINGS
Comprende aspetti che valutano l'efficienza energetica degli edifici

28. Energy consumption of resid. buildings
29. Energy-efficient buildings standards
30. Energy-efficient buildings initiatives

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2009
1. Copenhagen (DK)
2. Stockholm (SE)
3. Oslo (NO)
4. Vienna (AT)
5. Amsterdam (NL)
6. Zurich (CH)
7. Helsinki (FI)
8. Berlin (DE)
9. Brussels (BE)
10. Paris (FR)

Prima città italiana
14. Roma

[1] European Green City Index, *Siemens AG Corporate Communications and Government Affairs*, 2009, München

13. European smart city index

Lo *European Smart City Index* è un sistema di ranking che pone a confronto città europee di medie dimensioni fino a 500.000 abitanti. fornisce un approccio integrativo attraverso un'analisi comparativa delle città europee di medie dimensioni ed è considerato uno strumento per processi di apprendimento efficaci per quanto riguarda le innovazioni urbane in campi specifici dello sviluppo urbano. Attualmente è già disponibile la quarta versione del modello di città intelligente (ultima versione 2014). A causa dell'uso di diverse fonti di dati e dei cambiamenti e dei miglioramenti nella definizione degli indicatori, i promotori consigliano di non confrontare direttamente il rango delle città o dei profili tra le diverse versioni.[1]

Promotori	TU - Vienna University of Technology- Department of Spatial Planning
Spazio di analisi	Europa
Anno di istituzione	2007
Anno ultima pubblicazione	2015
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Sporadica
Numero di città analizzate	77
Dimensione delle città analizzate	Città di medie dimensioni (tra 100.000 e 500.000 abitanti)

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Per la classifica è stato selezionato un nuovo campione di città secondo due criteri:

1. le città devono essere di medie dimensioni;
2. le città devono essere coperte da database accessibili e pertinenti. La lista più completa delle città in Europa viene fornita dal progetto *Espon 1.1.1.* Esso copre quasi 1.600 città dello spazio *Espon* (EU27+NO+CH) con dati sulla popolazione e alcuni dati funzionali.

Per queste ragioni sono stati elaborati 3 criteri di knock-out sulla base di queste città:

1. popolazione urbana tra 100.000 e 500.000 abitanti;
2. almeno 1 Università ;
3. bacino di utenza inferiore a 1.500.000 abitanti..

In ogni caso vengono prese in esame città partner *PLEEC* coperte dal database dell'*Urban Audit* - un database europeo sulle città

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **6** Indici
- 28 Indicatori
- 81 componenti

[1] http://www.smart-cities.eu

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA	**PEOPLE** CAPITALE SOCIALE E UMANO	**GOVERNANCE** PARTECIPAZIONE	**MOBILITY** TRASPORTI E ICT	**ENVIRONMENT** RISORSE NATURALI	**LIVING** QUALITA' DELLA VITA
1. SMART ECONOMY (Competitiveness) Comprende fattori che ruotano intorno alla competitività economica come innovazione, imprenditorialità, marchi, produttività e flessibilità del mercato del lavoro come nonché l'integrazione nel mercato (inter)nazionale.	**2.** SMART PEOPLE (Social and Human Capital) Guarda al livello di qualifica o di istruzione dei cittadini, ma anche la qualità delle interazioni sociali per quanto riguarda l'integrazione e la vita pubblica e l'apertura verso il mondo "esterno"	**3.** SMART GOVERNANCE (Participation) Comprende aspetti della politica come la partecipazione, i servizi per i cittadini e il funzionamento dell'amministrazione.	**4.** SMART MOBILITY (Transport and ICT) Comprende l'accessibilità locale e internazionale, la disponibilità di tecnologie dell'informazione, della comunicazione e sistemi di trasporto sostenibili	**5.** SMART ENVIRONMENT (Natural resources) Comprende aspetti che valutano l'ambiente naturale, le condizioni (clima, spazi verdi, ecc.), l'inquinamento, la gestione delle risorse e gli sforzi per la protezione dell'ambiente.	**6.** SMART LIVING (Quality of life) Comprende vari aspetti della qualità della vita come cultura, salute, sicurezza, alloggi e turismo.
1. Innovative spirit (3)	7. Level of qualification (2)	11. Participation in public life (4)	14. Local accessibility (3)	18. Environmental conditions (2)	22. Cultural facilities (3)
2. Entrepreneurship (3)	8. Lifelong learning (3)	12. Public and social services (2)	15. (Inter-)national accessibility (1)	19. Air quality pollution (3)	23. Health conditions (6)
3. Economic image & trademarks (1)	9. Ethnic plurality (2)	13. Transparent governance (3)	16. Availability of IT-infrastructure (3)	20. Ecological awareness (3)	24. Individual security (2)
4. Productivity (3)	10. Open-mindedness (4)		17. Sustainability of transport systems (4)	21. Sustainable resource management (2)	25. Housing quality (3)
5. Flexibility of labour market (3)					26. Education facilities (5)
6. International embeddedness (2)					27. Touristic attractiveness (1)
					28. Economic welfare (5)

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2007	**2013**	**2014**
1. Luxembourg (LU)	1. Aarhus (DK)	1. Luxembourg (LU)
2. Aarhus (DK)	2. Luxembourg (LU)	2. Aarhus (DK)
3. Turku (FI)	3. Aalborg (DK)	3. Umeaa (SE)
4. Aalborg (DK)	4. Umeaa (SE)	4. Eskilstuna (SE)
5. Odense (DK)	5. Tampere (FI)	5. Aalborg (DK)
6. Tampere (FI)	6. Odense (DK)	6. Jönköping (SE)
7. Oulu (FI)	7. Jönköping (SE)	7. Odense (DK)
8. Eindhoven (NL)	8. Salzburg (AT)	8. Jyväskylä (FI)
9. Linz (AT)	9. Ljubljana (SI)	9. Tampere (FI)
10. Salzburg (AT)	10. Linz (AT)	10. Salzburg (AT)
Prima città italiana 45. Trento	**Prima città italiana** 40. Venezia	**Prima città italiana** 46. Venezia

14. EGCA_European Green Capital Award

L'Unione Europea si è sempre impegnata nell'ambito dello sviluppo sostenibile e nella salvaguardia ambientale e, per promuovere e riconoscere ufficialmente tali meriti, è stato istituito nel 2008 l'*EGCA: European Green Capital Award*[1] [2], ovvero un premio per quelle città europee che si sono distinte in termini di sostenibilità ambientale.
L'idea di un *EGCA* arrivò a Tallin, durante un meeting nel Maggio 2006, ed è il risultato di un'iniziativa presa da 15 città europee (Tallin, Helsinki, Riga, Vilnius, Berlino, Varsavia, Madrid, Lubiana, Praga, Vienna, Kiel, Kotka, Dartford, Tartu e Glasgow) e dall'Associazione delle città Estoni. Tali Enti proposero alla Commissione Europea un premio per le città che stessero adottando un comportamento innovativo ed esemplare nei confronti della sostenibilità ambientale e nelle iniziative Green; Questa premiazione fu ufficialmente lanciata, su iniziativa della Commissione Europea, nel Maggio del 2008 e da allora ogni anno viene selezionata una città come *European Green Capital*.
La prima città fu Stoccolma nel 2010, mentre l'ultima è stata la città Finlandese di Lahti già vincitrice per il 2021.

Promotori	UE – Unione Europea, European Commission - Environment
Spazio di analisi	Europa
Anno di istituzione	2010 (pubblicato nel 2008)
Anno ultima pubblicazione	2020 (vincitori per il 2022)
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	Variabile
Dimensione delle città analizzate	Città all'interno di Paesi membri UE (con l'aggiunta di Norvegia, Svizzera, Liechtenstein e Islanda) con più di 100.000 abitanti

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

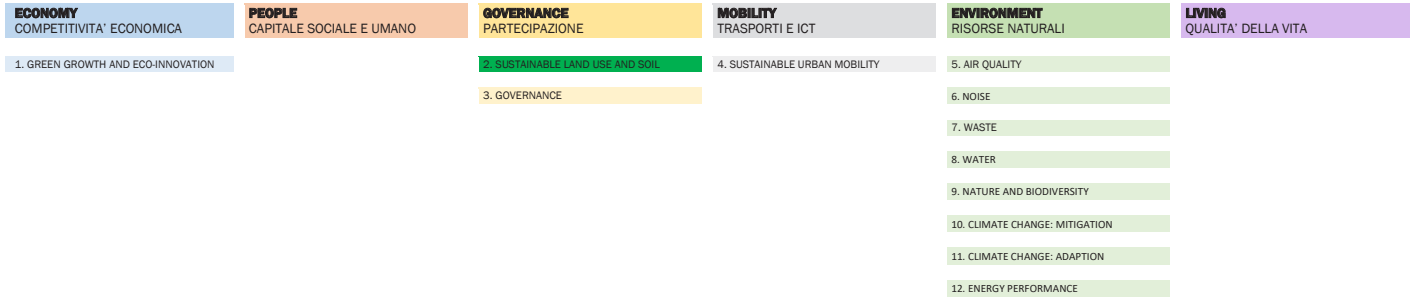
La premiazione è aperta a tutte quelle città europee con più di 100.000 abitanti che si trovano all'interno dei paesi membri dell'UE con l'aggiunta di altre nazioni come la Norvegia, la Svizzera, il Liechtenstein e l'Islanda e, nel caso in cui vi siano paesi in cui le città non superino il numero minimo di abitanti stabilito, è la città più estesa dello stato a diventare eleggibile. La selezione è affidata ad una giuria internazionale con l'appoggio di diversi esperti a livello mondiale nei vari settori.
Le città per puntare al premio di European Green Capital Award devono soddisfare i seguenti parametri:

- Devono avere obiettivi ambiziosi per quanto riguarda lo sviluppo sostenibile
- Devono già aver raggiunto elevati standard ambientali
- Possono essere prese come modello di ispirazione per le altre città europee

CRITERI DI VALUTAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- 30 Indicatori



Nel modulo di candidatura al premio "Capitale verde europea del 2023", le città sono invitate a compilare il modulo di candidatura e a fornire informazioni per ciascuno dei 12 indicatori sopra indicati. Per ogni indicatore, devono essere compilate 4 sezioni per:

- Descrivere la situazione attuale.
- Descrivere le misure attuate negli ultimi cinque o dieci anni.
- Descrivere gli obiettivi a breve e a lungo termine per il futuro e l'approccio proposto per raggiungere questi obiettivi.
- Elencare come le informazioni di cui sopra possono essere documentate, aggiungendo, ove possibile, dei link.

La Segreteria del premio "*European Green Capital*" verifica le domande ricevute in merito ai requisiti.
Le candidature che non soddisfano tali requisiti al momento della preselezione non vengono esaminate ulteriormente e vengono escluse dal concorso.
Un gruppo di dodici esperti esterni riconosciuti a livello internazionale effettua una valutazione tecnica e fornisce una graduatoria delle città candidate insieme a commenti qualitativi su ciascuna candidatura.
Questa classifica è il risultato della valutazione primaria dell'esperto e della revisione tra pari di un altro esperto.

Un elenco ristretto di città sarà determinato dal gruppo di esperti e presentato ai membri della giuria. La valutazione tecnica del gruppo di esperti delle città selezionate è disponibile al pubblico. Essa viene presentata alla giuria sotto forma di "Rapporto di valutazione tecnica" .
Le città selezionate per il premio sono invitate a presentare una strategia di comunicazione supportata da piani d'azione su come intendono sviluppare il loro anno come Capitale Verde Europea e quali progetti/azioni la città intende mettere in atto per migliorare la sostenibilità ambientale della città. A seguito di queste audizioni, la Giuria delibererà sul vincitore del premio.

CITTÀ VINCITRICI

Finaliste 2010 – 2011: Amsterdam, Bristol, Copenhagen, Freiburg, **Hamburg**, Münster, Oslo, **Stockholm**	**2010** – Stockholm
	2011 – Hamburg
Finaliste 2012 – 2013: Barcelona, Malmö, **Nantes**, Nuremberg, Reykjavík, **Vitoria-Gasteiz**	**2012** – Vitoria Gasteiz
	2013 – Nantes
Finaliste 2014: Bristol, **Copenhagen**, Frankfurt	**2014** – Copenhagen
Finaliste 2015: **Bristol**, Brussels, Glasgow, Ljublijana	**2015** – Bristol
Finaliste 2016: Essen, Nijmegen, **Ljubljana**, Oslo, Umeå	**2016** – Ljubljana
Finaliste 2017: **Essen**, Nijmegen, s'-Hertogenbosch, Umeå	**2017** – Essen
Finaliste 2018: **Nijmegen**, s'-Hertogenbosch, Umeå	**2018** – Nijmegen
Finaliste 2019: Ghent, Lahti, Lisbon, **Oslo**, Tallinn	**2019** – Oslo
Finaliste 2020: Ghent, Lahti, **Lisbon**	**2020** – Lisbon
Finaliste 2021: **Lahti**, Lille, Strasbourg (Cagliari)	**2021** – Lahti
Finaliste 2022: Dijon, **Grenoble**, Tallinn, Turin	**2022** – Grenoble
Città in competizione per il 2023: Belgrade (Serbia), Cagliari (Italy), Dublin (Ireland), Gaziantep (Turkey), Gdańsk (Poland), Helsingborg (Sweden), İzmir (Turkey), Košice (Slovakia), Krakow (Poland), Logroño (Spain), Rzeszów (Poland), Skopje (Republic of North Macedonia), Sofia (Bulgaria), Tallinn (Estonia), Warsaw (Poland), Zagreb (Croatia)	**2023**

Cagliari è stata la prima città italiana ad aver superato la selezione per poter partecipare all'European Green Capital Award 2021, accedendo alla cerimonia di Oslo dove, tra le nove città pre-finaliste in gara, viene scelto il vincitore. La città sarda ha gareggiato insieme ad altre otto concorrenti: Budapest (Ungheria), Digione, Lille e Strasburgo (Francia), Lathi (Finlandia), Skopje (Macedonia), Tirana (Albania) e Vasteras (Svezia). Tali città hanno dimostrato di avere i requisiti per poter concorrere al titolo di Capitale Europea per la sostenibilità in materia di ambiente, mobilità, verde e gestione di acqua e rifiuti.[3]

Essere una European Green Capital porta a numerosi benefici alla città che vince il titolo, ciò oltre a dare un ulteriore spinta allo sviluppo sostenibile della capitale serve anche a invogliare le altre città europee ad agire di conseguenza per poter partecipare. Per quanto riguarda i benefici dei vincitori, essi sono molteplici e variano in base alla città; ecco riportati alcuni vantaggi degli scorsi vincitori:

- Aumento del turismo
- Incremento del profilo internazionale della città, con potenziamento di networking ed alleanze.
- Creazione di nuovi posti di lavoro in quanto la capitale verde esporta i propri prodotti e servizi sostenibili; inoltre la messa in opera di nuove iniziative Green porta alla costante necessità di lavoratori specializzati.
- Maggior probabilità di ricevere sponsorizzazioni e sovvenzioni pubbliche e private. Ad esempio Bristol dopo aver vinto il titolo nel 2015 ha ricevuto ben 7 milioni di sterline per finanziare i propri progetti.
- Maggior orgoglio e senso di appartenenza cittadino.
- Valorizzazione della cultura e delle arti

[1] Environment European Green Capital, Winning cities: Requirements & Benefits, 30 Maggio 2008. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/

[2] CASTIELLO V., Associazione ASE, European Green Capital Award. 31 Agosto 2016. https://www.associazionease.eu/european-green-capital-award/ (dicembre 2019)
[3] FANARA M., ComuneCagliariNews.it, Capitale sostenibile d'Europa: Cagliari in gara. 22 Novembre 2018. http://www.comunecagliarinews.it/rassegnastampa.php?pagina=65872

15. EGLA_european green leaf award

In seguito al successo mondiale dell'*EGCA* (*European Green Capital Award*) la Commissione Europea ha introdotto nel 2015 un nuovo premio annuale, l'*EGL*[1] (*European Green Leaf Award*).
Tale concorso, il cui nome significa letteralmente "foglia verde europea", riguarda le città con un numero di abitanti compreso tra i 20.000 e i 100.000, che hanno dimostrato un impegno notevole dal punto di vista ambientale, con particolare attenzione alla creazione di posti di lavoro e alla green economy; le città possono partecipare o all'*EGCA* o all'*EGL*, ma non ad entrambe nello stesso anno.

Promotori	UE – Unione Europea, European Commission - Environment
Spazio di analisi	Europa
Anno di istituzione	2015
Anno ultima pubblicazione	2020 (vincitori per il 2021)
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	Variabile
Dimensione delle città analizzate	Città all'interno di Paesi membri UE (con l'aggiunta di Norvegia, Svizzera, Liechtenstein e Islanda) dai 20.000 ai 100.000 abitanti

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Gli obiettivi dell'*European Green Leaf Award* sono identici all'*European Green Capital Award*, così come anche i benefici dei vincitori; i partecipanti vengono misurati seguendo 6 indicatori universali:

- Cambiamento climatico ed efficienza energetica
- Mobilità sostenibile
- Natura, biodiversità ed uso del suolo sostenibile
- Qualità dell'aria e rumore
- Produzione e gestione dei rifiuti
- Acqua

CRITERI DI VALUTAZIONE

La selezione della città per il titolo di *European Green Leaf Award* viene valutata sulla base aree tematiche (le aree tematiche si basano su una serie di indicatori ambientali). Per stilare la classifica sono stati utilizzate:

- 6 aree tematiche

[1] Environment European Green Capital. European green Leaf Award. 30 maggio 2008. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/europeangreenleaf/

ECONOMY	**PEOPLE**	**GOVERNANCE**	**MOBILITY**	**ENVIRONMENT**	**LIVING**
COMPETITIVITA' ECONOMICA	CAPITALE SOCIALE E UMANO	PARTECIPAZIONE	TRASPORTI E ICT	RISORSE NATURALI	QUALITA' DELLA VITA
			1. SUSTAINABLE URBAN MOBILITY	2. NATURE BIODIVERSITY, SUSTAINABLE LAND USE AND SOIL	
				3. AIR QUALITY AND NOISE	
				4. WASTE AND CIRCULAR ECONOMY	
				5. WATER	
				6. CLIMATE CHANGE AND ENERGY PERFORMANCE	

Nel modulo di candidatura al premio *European Green Leaf Award*, le città sono invitate a compilare il modulo di candidatura e a fornire informazioni per ciascuna delle 6 aree tematiche. Per ogni area tematica, devono essere completate 2 sezioni:

- Descrivere la situazione attuale e l'approccio strategico
- Descrivere la partecipazione dei cittadini e la sensibilizzazione del pubblico

La Segreteria del premio *European Green Leaf Award* verifica le domande ricevute in merito ai requisiti.
Le candidature che non soddisfano tali requisiti al momento della preselezione non vengono esaminate ulteriormente e vengono escluse dal concorso. Un gruppo di dodici esperti esterni riconosciuti a livello internazionale effettua una valutazione tecnica e fornisce una graduatoria delle città candidate insieme a commenti qualitativi su ciascuna candidatura. Questa classifica è il risultato della valutazione primaria dell'esperto e della revisione tra pari di un altro esperto.

Un elenco ristretto di città sarà determinato dal gruppo di esperti e presentato ai membri della giuria. La valutazione tecnica del gruppo di esperti delle città selezionate è disponibile al pubblico. Essa viene presentata alla giuria sotto forma di "Rapporto di valutazione tecnica" .
Le città selezionate per il premio sono invitate a presentare alla giuria i loro risultati e la loro visione futura e quali progetti/azioni la città intende mettere in atto per migliorare la sostenibilità ambientale della città. A seguito di queste audizioni, la Giuria delibererà sul vincitore del premio.

CITTÀ VINCITRICI

	2015 – Mollet del Vallès (Spain) e Torres Vedras (Portugal)
	2016 – /
	2017 – Galway (Ireland)
	2018 – Leuven (Belgium) e Växjö (Sweden)
	2019 – Cornellà de Lobregat (Spain) e Maas in the Netherlands
Finaliste 2020: Lappeenranta (Finland), **Limerick** (Ireland), **Mechelen** (Belgium)	**2020** – Limerick (Ireland) e Mechelen (Belgium)
	2021 – Gabrovo (Bulgaria) e Lappeenranta (Finland)
Città in competizione per il 2022: Arcos de Valdevez (Portugal), Bistrița (Romania), Elsinore (Denmark), Frascati (Italy), Gavà (Spain), Haskovo (Bulgaria), Las Rozas de Madrid (Spain), Oliveira do Hospital (Portugal), Petrinja (Croatia), Pleven (Bulgaria), Sisak (Croatia), Treviso (Italy), Valongo (Portugal), Winterswijk (the Netherlands)	**2022**

VINCITORE EUROPEAN GREEN LEAF AWARD 2020: MECHELEN

Mechelen è una città di 85.789 abitanti situata in Belgio, nel cuore delle Fiandre, a venti minuti di auto tra Bruxelles e Anversa; sviluppata sul fiume Dijle e costruita tra le zone umide del paese, il 27,5 % della popolazione non è di origine belga.
La città, grazie a numerosi investimenti ed alla sua posizione strategica, si è risvegliata nell'ultimo decennio portando ad una crescita demografica e soprattutto economica in quanto essa è ideale per le imprese le quali, dal 2010, sono passate da 5.000 a quasi 6.000. Mechelen è una delle cinque città d'arte delle Fiandre, con oltre 300 edifici storici e ben tre siti patrimonio dell'UNESCO, e possiede un forte settore manifatturiero, all'avanguardia e attento all'ambiente.
Nel 2016 il sindaco della città Bart Somers ha vinto il titolo di sindaco dell'anno sia grazie alle iniziative green intraprese dalla città che alla diversità culturale presente tra la popolazione.
Nel 2017 Mechelen ha ricevuto il premio per la migliore gestione locale belga per quanto riguarda la presenza e l'efficienza dei servizi pubblici.
La città ha come obiettivo per il prossimo futuro la neutralità climatica e per raggiungerlo coinvolge attivamente i cittadini, i quali diventano protagonisti del cambiamento all'interno del proprio territorio, incentivandone la partecipazione attraverso riunioni collettive e i "citylabs", laboratori aperti in grado di convogliare la creatività locale e di indirizzarla verso lo sviluppo di una città sempre più intelligente.[2]

[2] Environment European Green Capital. European Green Leaf, Mechelen. 20 giugno 2019. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/europeangreenleaf/egl-winning-cities/mechelen/

16. iCity Rank

ICity Rank è la classifica della città italiane, elaborata ogni anno da *Forum PA*, che ne misura la capacità di adattamento (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.[1]

Promotori	ICity Lab di Forum PA ANCI – Associazione Nazionale Comuni Italiani
Spazio di analisi	Italia
Anno di istituzione	2012
Anno ultima pubblicazione	2019
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	107
Dimensione delle città analizzate	Città capoluogo di Provincia

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

L'indice e la graduatoria di *ICR 2019* sono costruiti, utilizzando la metodologia della media geometrica (che premia le distribuzioni più equilibrate) a partire da 6 indici (e relative classifiche) dedicati alle 6 dimensioni in cui si può declinare la qualità urbana: solidità economica, mobilità sostenibile, tutela ambientale, qualità sociale, capacità di governo, trasformazione digitale.
I 6 indici sono, a loro volta, elaborati a partire da oltre 100 indicatori (che utilizzano più di 250 variabili) tratti da fonti qualificate o da specifiche indagini e rilevazioni effettuate da *FPA*.
La riduzione del numero degli indici "componenti", da 15 (2018) a 6, ha la primaria finalità di riavvicinare il modello ICR alle caratteristiche dei più diffusi ranking internazionali rendendone ancora più semplice la comprensione e l'utilizzo.
Allo stesso tempo attraverso l'utilizzo di indici settoriali più consistenti in termini di numero di indicatori utilizzati (da un minimo di dieci nel caso della "trasformazione digitale" a un massimo di ventidue per la "qualità sociale") si riduce l'impatto che può derivare dalla presenza di valori eccezionali o anomali nei singoli indicatori e nelle loro variazioni, conferendo ancora maggiore solidità alle elaborazioni e alle successive interpretazioni.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **6** Indici
- 106 Indicatori

[1] Rapporto ICity Rank 2019 (FPA)

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. SOLIDITÀ ECONOMICA

Misura la capacità dei centri urbani di affrontare le trasformazioni produttive del prossimo futuro ed è basato su 21 indicatori di consistenza economica, creazione di opportunità di lavoro, innovazione del sistema imprenditoriale e produttivo.

ECONOMIA
1. Valore aggiunto pro capite
2. Reddito IRPEF per dichiarazione
3. Tasso di imprenditorialità
4. Disponibilità credito
5. Consolidamento produttivo
6. Internazionalizzazione produttiva

LAVORO
7. Tasso di attività
8. Tasso di occupazione
9. Tasso di disoccupazione
10. Equilibrio di genere
11. Qualificazione
12. Irregolarità
13. Infortuni
14. Mancata partecipazione giovani

INNOVAZIONE
15. Diffusione innovazione
16. ICT nelle imprese
17. Imprese alta conoscenza
18. Start up
19. Fab Lab
20. Coworking
21. Servizi innovativi

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

2. CAPACITÀ DI GOVERNO

Utilizza 17 indicatori per misurare i livelli di partecipazione civile, innovazione amministrativa e le condizioni di legalità e sicurezza.

PARTECIPAZIONE CIVILE
22. Fiducia nelle istituzioni
23. Partecipazione elettorale
24. Cooperazione sociale
25. Partecipazione sociale
26. Innovazione sociale
27. Equilibrio di genere nella rappresentanza

INNOVAZIONE AMMINISTRATIVA
28. Amministrazione condivisa
29. Green procurement
30. Pianificazione mobilità
31. Pianificazione energia
32. Progettazione sociale innovativa
33. Autonomia finanziaria

LEGALITÀ E SICUREZZA
34. Microcriminalità
35. Omicidi
36. Criminalità organizzata
37. Efficienza tribunali
38. Presidio territoriale

3. TRASFORMAZIONE DIGITALE

Mediante 10 indicatori misura il livello raggiunto dalle città nel percorso di trasformazione digitale.

CONTESTO
39. Accesso banda larga
40. Diffusione home banking

TRANSIZIONE DIGITALE
41. Digital PA
42. Servizi on line
43. App municipali

APERTURA
44. Trasparenza digitale
45. Digital Openness
46. Social PA

INFRASTRUTTURE DIGITALI
47. Wi Fi pubblico
48. IoT e tecnologie di rete

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

4. MOBILITÀ SOSTENIBILE

Attraverso 16 indicatori relativi al trasporto pubblico, al traffico veicolare, al governo della mobilità e ai processi innovativi esamina la capacità delle città di garantire la propria mobilità interna in forme ambientalmente sostenibili.

TRASPORTO PUBBLICO
49. Posti-km offerti per abitante
50. Passeggeri per abitante
51. Velocità TPL
52. Adeguamento ambientale TPL

TRAFFICO VEICOLARE
53. Tasso di motorizzazione
54. Adeguamento standard emissioni
55. Incidenza alimentazione ecologica
56. Andamento incidentalità

GOVERNO DELLA MOBILITÀ
57. Incidenza aree pedonali
58. Stima incidenza ZTL
59. Promozione intermodalità
60. Promozione ciclabilità

PROCESSI INNOVATIVI
61. Bikesharing
62. Carsharing
63. IT MOB
64. Promozione mobilità elettrica

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

5. TUTELA AMBIENTALE

Valuta l'impegno profuso e i risultati raggiunti nella tutela dell'ambiente urbano attraverso 20 indicatori che riguardano suolo, aria, verde, energia, rifiuti e gestione delle acque.

SUOLO
65. Quota suolo consumato
66. Andamento consumo di suolo
67. Perdita servizi ecosistemici

ARIA
68. PM 10
69. PM 2,5
70. Andamento PM 10
71. Andamento PM 2,5

VERDE
72. Incidenza verde
73. Disponibilità verde
74. Gestione verde

ENERGIA
75. Andamento consumo elettrico
76. Qualità servizio elettrico
77. Adeguamento patrimonio comunale

RIFIUTI
78. Andamento produzione rifiuti
79. Incidenza raccolta differenziata
80. Iniziative per i rifiuti

ACQUA
81. Andamento consumo idrico
82. Depurazione reflui
83. Qualità servizio idrico
84. Dispersione idrica

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

6. QUALITÀ SOCIALE

Impiegando 22 indicatori relativi a criticità culturali e servizi sociali, istruzione, flussi turistici e attività culturali, analizza la vivibilità dei centri urbani.

CRITICITÀ SOCIALI
85. Sofferenza economica
86. Incidenza povertà
87. Disagio abitativo
88. Sfratti

DISPONIBILITÀ DEI SERVIZI
89. Emigrazione ospedaliera
90. Cura infanzia
91. Assistenza anziani
92. Posti letto in istituti di cura

FORMAZIONE
93. Istruzione terziaria
94. Accessibilità scolastica
95. Offerta formativa universitaria
96. Densità istruzione pubblica
97. Formazione continua

CULTURA
98. Partecipazione spettacoli
99. Occupazione culturale
100. Imprenditoria culturale
101. Internazionalizzazione culturale
102. Patrimonio culturale

TURISMO
103. Imprese storiche
104. Attrattività
105. Tasso di turisticità
106. Spesa turistica culturale

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2017	2018	2019
1. Milano	1. Milano	1. Milano
2. Bologna	2. Firenze	2. Firenze
3. Firenze	3. Bologna	3. Bologna
4. Venezia	4. Trento	4. Bergamo
5. Trento	5. Bergamo	5. Torino
6. Bergamo	6.Torino	6. Trento
7. Torino	7. Venezia	7. Venezia
8. Ravenna	8. Parma	8. Parma
9. Parma	9. Pisa	9. Modena
10. Modena	10. Reggio nell'Emilia	10. Reggio nell'Emilia

17. Smart City Index

Lo *Smart City Index* è un ranking delle città intelligenti che si propone di misurare il livello di smartness dei 109 comuni capoluogo di provincia definiti «primari» dall'*ISTAT*. Il nuovo *Smart City Index* rielabora gli indicatori delle edizioni precedenti secondo una ulteriore vista che prende in considerazione quattro driver: sostenibilità, resilienza, accessibilità e inclusività. [1]
Nelle prime edizioni del report il principale indicatore su cui ci si concentrava era l'intelligenza delle città, dando molto rilievo alle infrastrutture abilitanti, alle tecnologie e alle applicazioni. Invece l'ultima edizione (2020), non ancora pubblicata integralmente, mostra un leggero cambio di rotta e porta l'attenzione sul concetto più ampio di sostenibilità urbana.

Promotori	EY (in precedenza Between)
Spazio di analisi	Italia
Anno di istituzione	2012
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Biennale
Numero di città analizzate	109
Dimensione delle città analizzate	Città capoluogo di provincia

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Le infrastrutture delle città sono esaminate sotto la lente di questi driver:

- Quanto le infrastrutture delle città sono sostenibili, nelle diverse componenti del trasporto, dell'energia, dell'ambiente (acque, verde e rifiuti).
- Quanto le infrastrutture sono resilienti, cioè sensorizzate e governate, per resistere agli stress ambientali e anche quelli derivanti dagli eventi che le stesse città organizzano. Ovviamente, il tema della resilienza è quanto mai attuale in relazione alla situazione di emergenza che le città italiane stanno vivendo a causa degli effetti del COVID-19. In merito al tema Coronavirus, lo Smart City Index 2020 – Resilienza contiene un focus sulle infrastrutture sanitarie delle città italiane.
- Quanto le infrastrutture sono accessibili, in termini di mobilità facilitata e reti di comunicazione fissa e mobile.
- Quanto le infrastrutture sono inclusive, cioè sono progettate coinvolgendo i cittadini e con meccanismi di ascolto, attraverso processi partecipati delle principali scelte urbanistiche delle città.

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- 4 Driver (accessibilità, sostenibilità, inclusività, resilienza)
- 4 Strati e 3 Ambiti
- **14** Indici
- 485 Indicatori

[1] Smart City Index EY 2020

ECONOMY COMPETITIVITA' ECONOMICA	**PEOPLE** CAPITALE SOCIALE E UMANO	**GOVERNANCE** PARTECIPAZIONE	**MOBILITY** TRASPORTI E ICT	**ENVIRONMENT** RISORSE NATURALI	**LIVING** QUALITA' DELLA VITA
1. SMART ECONOMY	**2.** SMART CITIZENS	**3.** GOVERNMENT	**7.** MOBILITÀ	**9.** AMBIENTE	**11.** BROADBAND
		4. SERVICE DELIVERY PLATFORM	8. TRASPORTO	**10.** ENERGIA	**12.** TURISMO E CULTURA
		5. SENSORISTICA			**13.** SANITÀ
		6. VISION E STRATEGIA			**14.** SCUOLA

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2016	2018	2020 (Accessibilità)	2020 (Sostenibilità)	2020 (Inclusività)	2020 (Resilienza)
1. Bologna	1. Milano	in corso di pubblicazione	1. Trento	in corso di pubblicazione	1. Milano
2. Milano	2. Torino		2. Torino		2. Venezia
3. Torino	3. Bologna		3. Bologna		3. Torino
4. Mantova	4. Modena		4. Mantova		4. Firenze
5. Parma	5. Trento		5. Milano		5. Genova
6. Trento	6. Bergamo		6. Bolzano		6. Parma
7. Brescia	7. Roma		7. Brescia		7. Bologna
8. Reggio nell'Emilia	8. Firenze		8. Bergamo		8. Bergamo
9. Roma	9. Parma		9. Pordenone		9. Cagliari
10. Firenze	10. Brescia		10. Ferrara		10. Padova

18. Qualità della vita del Sole 24 ore

Qualità della vita è una classifica pubblicata annualmente, dal 1990, da *Il Sole 24 Ore* 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.[1]

Promotori	Il Sole 24 Ore
Spazio di analisi	Italia
Anno di istituzione	1990
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	107
Dimensione delle città analizzate	Tutte le province italiane

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Le classifiche finali sono state elaborate dal *Sole 24 Ore* a partire dai valori originali dei diversi indicatori, rilevati da fonti ufficiali, pesando ciascun indicatore in modo uguale.

Il sistema di ranking utilizzato:

1. per ciascuna graduatoria, mille punti vengono dati alla provincia con il valore migliore e zero a quella con il peggiore;
2. il punteggio per le altre città si distribuisce di conseguenza in funzione della distanza rispetto agli estremi;
3. in seguito, per ognuna delle sei macro-categorie si individua una graduatoria di tappa, determinata dal punteggio medio riportato nei 15 indicatori tematici, ciascuno pesato in modo uguale all'altro;
4. si arriva alla classifica finale costruita sulla media aritmetica semplice delle sei graduatorie di settore.

Il metodo è stato aggiornato nel 2019 in modo da rendere più omogena l'attribuzione alle singole province del punteggio conseguito in base ai valori registrati in ogni singolo indicatore. Ogni parametro viene giudicato dalla redazione "positivo" o "negativo" in base al suo impatto sulla qualità della vita: in alcuni casi il punteggio maggiore viene attribuito ai valori più alti, in altri casi vengono premiati i valori più bassi.

I dati delle provincie mancanti, qualora indisponibili, sono stati ricavati tramite elaborazioni dell'ufficio studi e analisi del *Sole 24 Ore*. Laddove impossibile, sono stati attribuiti gli stessi valori, punteggi e ranking delle province maggiori confinanti se ritenuti idonei, oppure restano "non disponibili" (nd).

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **6** Indici
- 90 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. RICCHEZZA E CONSUMI
1. Valore aggiunto per abitante
2. Depositi bancari pro capite
3. Rata media mensile dei mutui
4. Finanziamenti attivi-esposizione media
5. Prezzo medio di vendita delle case
6. Canoni medi di locazione
7. Assorbimento del settore residenziale
8. Importo medio delle pensioni di vecchiaia
9. Spesa delle famiglie per consumo di beni
10. Protesti pro capite
11. Rata media mensile rimborsata
12. Rischio dei finanziamenti
13. Popolazione con crediti attivi
14. Reddito medio complessivo
15. Variazione reddito medio contribuenti

2. AFFARI E LAVORO
16. Immigrati regolari residenti
17. Tasso di disoccupazione
18. Tasso di disoccupazione giovanile
19. Il trend dell'imprenditorialità giovanile
20. Quota di export sul PIL
21. Sofferenze lorde su impieghi
22. Tasso di inattività
23. Imprese registrate ogni 100 abitanti
24. Imprese straniere
25. Imprese che fanno E-Commerce
26. Banda larga – copertura a 30 e 100 Mb
27. Imprese in rete
28. Startup innovative
29. Differenza tra tasso di occupazione m/f
30. Tasso iscrizione netto registro imprese
31. Imprese in fallimento

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

3. DEMOGRAFIA E SOCIETÀ
32. Saldo migratorio interno
33. Tasso di mortalità
34. Mortalità per infarto miocardico acuto
35. Mortalità per tumore
36. Speranza vita alla nascita
37. Famiglie numerose
38. Aumento della speranza di vita
39. Famiglie e convivenze
40. Tasso di natalità
41. Indice di dipendenza degli anziani
42. Indice di vecchiaia
43. Nuovi iscritti all'AIRE
44. Numero medio di anni di studio
45. Acquisizioni di cittadinanza

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

4. GIUSTIZIA E SICUREZZA
46. Furti di autovetture
47. Furti in abitazione
48. Violenze sessuali
49. Indice di criminalità – totale dei delitti
50. Rapine
51. Estorsioni
52. Reati legati agli stupefacenti
53. Truffe e frodi informatiche
54. Indice di litigiosità
55. Quota cause pendenti ultratrentennali
56. Durata media delle cause civili
57. Indice di rotazione delle cause
58. Riciclaggio e impiego di denaro
59. Incendi
60. Incidenti stradali

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

5. AMBIENTE E SERVIZI
61. Spesa sociale degli Enti locali
62. Emigrazione ospedaliera
63. Capacità di depurazione dell'acqua
64. Indice del clima
65. Passeggeri del trasporto pubblico
66. Consumo di farmaci per ipertensione
67. Qualità dell'aria – PM10
68. Consumo di farmaci per diabete
69. Produzione di rifiuti urbani pro capite
70. Raccolta differenziata
71. Offerta del trasporto pubblico
72. Medici di medicina generale
73. Pediatri
74. Consumo di farmaci per asma e BPCO
75. ICity Rank

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

6. CULTURA E TEMPO LIBERO
76. Sale cinematografiche
77. Biblioteche
78. Ristoranti e bar
79. Concerti – l'offerta
80. Densità dell'offerta culturale
81. Qualità ricettiva strutture alberghiere
82. Indice di sportività
83. Librerie ogni 100.000 abitanti
84. Palestre ogni 100.000 abitanti
85. Spettacoli-spesa pro capite botteghino
86. Penetrazione della banda ultra larga
87. Indice sport e natura
88. Indice sport e bambini
89. Mostre ed esposizioni – l'offerta
90. Densità di posti letto strutture ricettive

PRIME 10 CITTÀ IN CLASSIFICA

2017	2018	2019	2020
1. Belluno	1. Milano	1. Milano	1. Bologna
2. Aosta	2. Bolzano	2. Bolzano	2. Bolzano
3. Sondrio	3. Aosta	3. Trento	3. Trento
4. Bolzano	4. Belluno	4. Aosta	4. Verona
5. Trento	5. Trento	5. Trieste	5. Trieste
6. Trieste	6. Trieste	6. Monza e Brianza	6. Udine
7. Verbano-Cusio-Ossola	7. Bologna	7. Verona	7. Aosta
8. Milano	8. Pordenone	8. Treviso	8. Parma
9. Gorizia	9. Treviso	9. Venezia	9. Cagliari
10. Udine	10. Gorizia	10. Parma	10. Pordenone

[1] https://lab24.ilsole24ore.com/qualita-della-vita/index.php

19. Rapporto BES

Il rapporto *BES* è uno strumento che l'*Istat* offre affinché le scelte collettive e individuali, nazionali e territoriali siano il più possibile orientate alla promozione del benessere nelle sue molteplici dimensioni. fornisce un'analisi dei dati sulla qualità della vita, sia a livello nazionale che a livello regionale. l'inclusione di una selezione di indicatori di benessere equo e sostenibile tra gli strumenti di programmazione e valutazione della politica economica nazionale hanno portato alla creazione di questo rapporto.
La raccolta di informazione statistica è stata resa possibile grazie alla crescita dell'autonomia e della responsabilità dell'autorità locali che ha permesso di monitorare al meglio i territori.

Promotori	Istat – Istituto Nazionale di Statistica
Spazio di analisi	Italia
Anno di istituzione	2013
Anno ultima pubblicazione	2020
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Annuale
Numero di città analizzate	107
Dimensione delle città analizzate	Base regionale (19 regioni + 2 province autonome di Trento e Bolzano)

CRITERI E TENDENZE

Il rapporto *BES* si struttura in 12 indici e 130 indicatori. Gli indici sono: salute, istruzione e formazione, lavoro e conciliazione dei tempi di vita, benessere economico, relazioni sociali, politica e istituzioni, sicurezza, benessere soggettivo, paesaggio e patrimonio culturale, ambiente, innovazione ricerca e creatività, qualità dei servizi. In questa edizione del Rapporto si è rafforzato l'approccio analitico utilizzato per misurare l'evoluzione dei diversi indici del benessere, attraverso la valutazione complessiva delle variazioni registrate tra gli indicatori per ripartizione, sia in confronto all'anno precedente sia, in un'ottica di medio periodo, rispetto al 2010. In questo modo è possibile ottenere prime e immediate misure di sintesi, facilmente scalabili tra gli indici. Anche le analisi territoriali vengono estese considerando, all'interno dei capitoli dedicati all'analisi degli indici, misure di performance basate sulla distribuzione degli indicatori a livello regionale. All'interno degli indici l'analisi degli indicatori per regione, genere e classi di età è stata integrata, ove misurabile, con quella per livello d'istruzione in modo da poter descrivere meglio le differenze tra gruppi di popolazione negli outcome di benessere. L'analisi per titolo di studio riguarda 52 indicatori e considera tre modalità: "basso" nel caso in cui il titolo di studio più alto conseguito sia la licenza secondaria inferiore, elementare o nessun titolo, "medio" nel caso sia stato conseguito il diploma di scuola secondaria superiore, "alto" se in possesso di laurea o altri titoli terziari. Anche l'analisi regionale è stata ulteriormente sviluppata, con l'introduzione di una nuova rappresentazione grafica che fornisce una visualizzazione dell'eterogeneità territoriale degli indicatori di benessere, misurata come variazione percentuale degli indicatori per regione rispetto alla media Italia. [1] Nell'ultimo rapporto (2019) gli indicatori segnano un deciso incremento del benessere su tutto il territorio nazionale sia rispetto al 2010 sia rispetto all'anno precedente. In un decennio segnato da un forte rallentamento della crescita economica, anche la pressione che il sistema economico, nel suo insieme, esercita sull'ambiente è diminuita in alcune delle sue componenti fondamentali (emissioni di gas serra, consumo materiale interno).[2]

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

Per stilare il rapporto sono stati utilizzati:

- **12** Indici
- 130 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. BENESSERE ECONOMICO
1. Reddito medio disponibile pro capite
2. Disuguaglianza del reddito disponib.
3. Rischio di povertà
4. Ricchezza netta media pro capite
5. Vulnerabilità finanziaria
6. Povertà assoluta
7. Grave deprivazione materiale
8. Grave deprivazione abitativa
9. Grande difficoltà economica
10. Bassa intensità lavorativa

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

2. RELAZIONI SOCIALI
11. Soddisfazione per le relazioni familiari
12. Soddisfazione per le relazioni amicali
13. Persone su cui contare
14. Partecipazione sociale
15. Partecipazione civica e politica
16. Attività di volontariato
17. Finanziamento delle associazioni
18. Organizzazioni non profit
19. Fiducia generalizzata

3. BENESSERE SOGGETTIVO
20. Soddisfazione per la propria vita
21.Soddisfazione per il tempo libero
22.Giudizio positivo sulle prospettive future
23.Giudizio negativo sulle prospettive future

4. INNOVAZIONE, RICERCA E CREATIVITÀ
24. Intensità di ricerca
25. Propensione alla brevettazione
26. Lavoratori della conoscenza
27. Innovazione del sistema produttivo
28. Investimenti in proprietà intellettuale
29. Occupati in imprese culturali e creative
30. Mobilità dei laureati italiani (25-39 anni)

5. ISTRUZIONE E FORMAZIONE
31. Partecipazione alla scuola dell'infanzia
32. Persone con almeno il diploma
33. Laureati e altri titoli terziari
34. Passaggio all'università
35. Uscita precoce dal sistema di istruzione e formazione
36. Giovani che non lavorano e non studiano
37. Partecipazione alla formazione continua
38. Competenza alfabetica non adeguata
39. Competenza numerica non adeguata
40. Competenze digitali
41. Partecipazione culturale

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

6. POLITICA E ISTITUZIONI
42. Partecipazione elettorale
43. Fiducia nel Parlamento italiano
44. Fiducia nel sistema giudiziario
45. Fiducia nei partiti
46. Fiducia nelle Forze dell'ordine e nei Vigili del fuoco
47. Donne e rappresentanza politica in Parlamento
48. Donne e rappresentanza politica a livello locale
49. Donne negli organi decisionali
50. Donne nei consigli d'amm. delle società quotate in borsa
51. Età media dei parlamentari italiani
52. Durata dei procedimenti civili
53. Affollamento degli istituti di pena

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

7. PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE
54. Spesa corrente dei comuni per la cultura
55. Densità e rilevanza del patrimonio museale
56. Indice di abusivismo edilizio
57. Erosione dello spazio rurale da dispersione urbana
58. Erosione dello spazio rurale da abbandono
59. Pressione delle attività estrattive
60. Impatto degli incendi boschivi
61. Diffusione delle aziende agrituristiche
62. Densità di verde storico
63. Insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita
64. Preoccupazione per il deterioramento del paesaggio

8. AMBIENTE
65. Emissioni di C02 e altri gas clima alteranti
66. Consumo materiale interno
67. Dispersione da rete idrica comunale
68. Conferimento dei rifiuti urbani in discarica
69. Qualità dell'aria urbana - PM10
70. Qualità dell'aria urbana - Biossido di azoto
71. Coste marine balneabili
72. Disponibilità di verde urbano
73. Soddisfazione per la situazione ambientale
74. Siti contaminati
75. Popolazione esposta al rischio di frane
76. Popolazione esposta al rischio di alluvioni
77. Trattamento delle acque reflue
78. Aree protette
79. Preoccupazione per la perdita di biodiversità
80. Energia elettrica da fonti rinnovabili
81. Raccolta differenziata dei rifiuti urbani
82. Impermeabilizzazione del suolo da copertura artificiale

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

9. QUALITÀ DEI SERVIZI
83. Posti letto nei presidi resid. socio-assistenziali e socio-sanitari
84. Bambini che hanno usufruito dei servizi comunali per l'infanzia
85. Anziani trattati in assistenza domiciliare integrata
86. Difficoltà di accesso ad alcuni servizi
87. Copertura della banda larga
88. Irregolarità nella distribuzione dell'acqua
89. Irregolarità del servizio elettrico
90. Posti-km offerti dal Tpl
91. Tempo dedicato alla mobilità
92. Soddisfazione per i servizi di mobilità

10. SALUTE
93. Speranza di vita alla nascita
94. Speranza di vita in buona salute alla nascita
95. Indice di salute mentale
96. Mortalità infantile
97. Mortalità per incidenti stradali (15-34 anni)
98. Mortalità per tumore (20-64 anni)
99. Mortalità per demenze e malattie del sistema nervoso (65anni +)
100. Speranza di vita senza limitazioni nelle attività a 65 anni
101. Eccesso di peso
102. Fumo
103. Alcol
104. Sedentarietà
105. Adeguata alimentazione

11. SICUREZZA
106. Omicidi
107. Furti in abitazione
108. Borseggi
109. Rapine
110. Violenza fisica sulle donne
111. Violenza sessuale sulle donne
112. Violenza nella coppia sulle donne
113. Preoccupazione di subire una violenza sessuale
114. Percezione di sicurezza camminando da soli quando è buio
115. Paura di stare per subire un reato
116. Presenza di elementi di degrado nella zona in cui si vive

12. LAVORO E CONCILIAZIONE DEI TEMPI DI VITA
117. Tasso di occupazione (20-64 anni)
118. Tasso di mancata partecipazione al lavoro
119. Trasformazioni da lavori instabili a lavori stabili
120. Occupati in lavori a termine da almeno 5 anni
121. Dipendenti con bassa paga
122. Occupati sovraistruiti
123. Tasso di infortuni mortali e inabilità permanente
124. Occupati non regolari
125. Rapporto tra i tassi di occupazione (25-49 anni) delle donne con figli in età prescolare e delle donne senza figli
126. Occupati (15-64 anni) che svolgono più di 60 ore sett. di lavoro
127. Asimmetria nel lavoro familiare
128. Soddisfazione per il lavoro svolto
129. Percezione di insicurezza dell'occupazione
130. Part time involontario

[1] Bes 2019, il benessere equo e sostenibile in Italia, Istat, Roma, 2019

[2] Verso una smart city delle citta' emiliane. Reggio Emilia e Modena citta' future. per una città verde, accessibile ed accogliente. Tesi di laurea Università degli Studi di Parma, Dipartimento di Ingegneria e Architettura. Relatore: D. Costi, tutor: E. Ortolan, A. Fanfoni, laureandi: M. Canella, A. De Padova, S. Gobbi, E. Magnani, 2019

20. SmartER index

SmartER ha l'obiettivo di misurare e capire per ogni comune dell'Emilia-Romagna chi, come e cosa influenza l'innovazione di un territorio, con l'obiettivo di arrivare nel 2025 a una regione 100% digitale, con zero differenze tra luoghi persone e città. Le dimensioni analizzate e gli indicatori affrontati sono variamente attinenti alle dimensioni *smart* che comprendono non solo una dimensione tecnologica, ma anche di qualità della vita, di sviluppo del capitale umano ed economico, in ottica di sostenibilità ambientale.
L'obiettivo che ha spinto la Regione a creare una propria metodologia è stata la necessità di misurare, con diversi approcci valutativi, tutto il territorio regionale e non solo i grandi centri: l'indice infatti è basato su indicatori per i quali sono disponibili dati per ogni Comune emiliano-romagnolo, pur non dimenticando la necessità di mantenere uno sguardo sull'Europa e sull'Italia per non perdere la "direzione
giusta".
I capisaldi di *SmartER* sono la valorizzazione delle strategie e le azioni di tutto il territorio, l'integrazione di diversi aspetti (tecnologici, ambientali, istituzionali) per comprendere chi, come e cosa influenza la *smartness* di un territorio, la valutazione dell'evoluzione nel tempo e gli impatti delle politiche a sostegno dell'innovazione ed infine l'individuazione dei divari da colmare, gli ambiti prioritari su cui intervenire e le buone pratiche da diffondere e disseminare. Per iniziative progettuali di Smart City si intendono prassi, esperienze, metodologie, sistemi organizzativi e gestionali innovativi eventualmente supportati da sistemi tecnologici, o una combinazione di questi, realizzati da un Ente. Strategie che grazie all'utilizzo di applicazioni, dati e informazioni aggiornate costantemente rendono il mondo attorno a noi più fluido e adattabile alle esigenze delle persone e che ci permettono di sapere sempre da cosa siamo circondati e quali strumenti sono disponibili in quel momento.

Promotori	Regione Emilia-Romagna e ART-ER ed Ernst & Young
Spazio di analisi	Regione Emilia-Romagna
Anno di istituzione	2017 inizio analisi SmartER 2019 prima edizione SmartER Race
Anno ultima pubblicazione	2019
Cadenza di pubblicazione del rapporto	Una tantum
Numero di città analizzate	331
Dimensione delle città analizzate	Tutti i comuni della Regione Emilia-Romagna

CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE CITTÀ

Vengono analizzati tutti i comuni della Regione Emilia Romagna (331 totali), questi vengono divisi in diverse categorie, ciascuna delle quali ha una propria classifica. Le categorie sono:

- Comuni di pianura con meno di 5.000 ab
- Comuni con meno di 15.000 abitanti
- Comuni capoluogo
- Comuni di pianura fra 5.000 e 15.000 ab.
- Comuni montani fino a 15.000 ab.
- Unione di Comuni

CRITERI DI CLASSIFICAZIONE

L'indice *SmartER* è elaborato sulla base di 132 indicatori, con lo scopo di valorizzare le strategie e le azioni di tutto il territorio indirizzate all'obiettivo di coniugare innovazione tecnologica con sostenibilità ambientale e collaborazione civica. Questi indicatori rientrano all'interno di 14 indici generali che sono: smart economy, mobilità, trasporto, ambiente, energia, smart citizens, governemnt, service and delivery platform, sensoristica, visione strategica, telecomunicazioni, turismo e cultura, sanità e scuola. Per stilare la classifica sono stati utilizzati:

- **14** Indici
- 132 Indicatori

ECONOMY
COMPETITIVITA' ECONOMICA

1. SMART ECONOMY
1. Spazi per Coworking, FABLAB, incubatori e acceleratori di start up nel territorio comunale
2. Numero start-up totali
3. Milioni di € di contributi approvati relativi a interventi con finanziamenti S3 (tutti gli anni disponibili) per Comune
4. Imprese green
5. % Unità locali innovative connesse all'economia digitale sul totale UL
6. % Unità Locali del settore ICT sul totale UL
7. % Unità locali nel settore R&S sul totale UL
8. % Unità locali nel settore medium-high tech sul totale UL
9. % Addetti nelle Unità locali innovative connesse all'economia digitale sul totale addetti
10. % Addetti nel settore ICT sul totale addetti
11. % Addetti del sistema produttivo culturale e creativo sul totale degli addetti
12. % Imprese femminili attive sul totale delle imprese attive
13. % Imprese giovanili attive sul totale delle imprese attive
14. % Imprese straniere attive sul totale delle imprese attive
15. Numero imprese per 100 abitanti
16. Imprese che hanno aderito ad almeno un contratto di rete
17. Numero medio unità locali per impresa presente sul territorio
18. % addetti sulla popolazione residente
19. Persone 15-64 anni occupate (stimato)
20. Differenziale fra le persone con almeno un contratto di lavoro rispetto all'anno precedente (dipendente, intermittente, parasubordinato)
21. Reddito IRPEF complessivo medio (ultimo anno disponibile)
22. Andamento reddito IRPEF complessivo medio rispetto all'anno precedente rispetto all'ultimo disponibile

PEOPLE
CAPITALE SOCIALE E UMANO

2. SMART CITIZENS
23. Numero di iniziative comunali di gruppo di acquisto solidali, mercato del contadino; mercato a km0; centri comunali del riuso
24. Andamento della raccolta differenziata rispetto all'anno precedente (% sul totale rifiuti prodotti) ponderata sull'andamento della produzione complessiva di rifiuti
25. Numero di allievi formati con i corsi PEI sul totale degli esclusi digitali
26. % di autovetture Euro IV o superiore sul totale delle autovetture
27. Numero di dipendenti con laurea (almeno breve e/o quadriennale) sul totale dei dipendenti del Comune
28. Partecipanti a corsi di formazione finanziati da FSE con almeno un modulo "digitale" ogni 1000 abitanti 14-64 anni
29. Afflusso alle elezioni comunali
30. Veicoli elettrici per Comune sul totale dei veicoli
31. Media uso pratiche SUAP (on line: piattaforma + pec)
32. Media utilizzo servizio interattivo di richiesta certificati anagrafici (on line: piattaforma + pec)
33. Media utilizzo servizio interattivo di presentazione delle domande di SCIA edilizia residenziale
34. Media di utilizzo del servizio interattivo di iscrizione al nido
35. Media di utilizzo del servizio interattivo di pagamento della retta del nido
36. Media utilizzo servizio interattivo di iscrizione alla mensa scolastica
37. Media utilizzo servizio interattivo di pagamento della retta della mensa scolastica
38. Media utilizzo servizio on line pagamento contravvenzioni comunali
39. Media utilizzo servizio on line pagamento rinnovo abbonamento autobus
40. Indice di utilizzo dei servizi interattivi
41. Utenti FEDERA ogni 100 abitanti
42. Numero di giorni in cui la media giornaliera di PM10 di fondo supera il limite normativo di 50 µg/m3
43. Numero di giorni in cui il massimo giornaliero della media mobile su 8 ore di ozono di fondo supera i 120 µg/m3
44. Numero di incidenti ogni 1000 veicoli circolanti
45. Numero case della salute presenti e/o di riferimento per 1000 abitanti
46. Numero Medici di Medicina Generale per 1000 abitanti
47. % di anziani trattati in Assistenza Domiciliare Integrata (ADI) rispetto al totale della popolazione anziana (>= 65 anni)
48. Indice presa in carico asili nido (Utenti per 100 bambini tra 0 e 2 anni)
49. Bambini stranieri iscritti al nido sul totale degli iscritti
50. Punti di prenotazione CUP per Comune
51. Numero Musei per 1000 abitanti
52. Esercizi ricettivi totali per comune
53. Biblioteche per 1000 abitanti

GOVERNANCE
PARTECIPAZIONE

3. GOVERNMENT
54. Indice di interattività dei servizi comunali
55. Servizi interattivi anagrafici, demografici ed elettorali
56. Servizi interattivi per la fiscalità locale
57. Totalità dei servizi interattivi rilevati per territorio comunale in diverse aree tematiche
58. Servizi interattivi comunali attinenti all'edilizia
59. Servizi interattivi comunali attinenti all'urbanistica, alla sismica ed all'ambiente
60. Servizi interattivi scolastici in % (nido, scolastici integrativi, pagamenti rette, ecc.)
61. Audio - video delle sedute comunali
62. E-Gov: Indice di Social PA
63. Numero di APP locali
64. Numero di fan degli account Facebook generali attivi dei Comuni

4. SERVICE DELIVERY PLATFORM
65. Open Data: numero di dataset pubblicati
66. Numero dataset ambiente (e meteo)
67. Numero dataset trasporti e mobilità
68. Numero dataset energia
69. Numero basi dati open data ambiente e meteo in regione DATI.REGIONE
70. Numero basi dati open data traffico e mobilità in DATI.REGIONE
71. Numero basi dati open data energia in DATI.REGIONE
72. Numero di servizi interattivi comunali con FEDERA e/o SPID sul totale dei servizi interattivi comunali attivati
73. Numero di servizi interattivi comunali di pagamento con PAYER o altra piattaforma conforme sul totale dei servizi interattivi comunali di pagamento on line attivati
74. Comuni aderenti ad ANACNER e/o ANPR
75. Prenotazione visite online
76. Referti online
77. Fascicolo elettronico sanitario
78. Piattaforma regionale pagonline sanità
79. Travel planner regionale
80. Sistema di bigliettazione integrata per mezzi di trasporto pubblico locale
81. Comuni aderenti alla piattaforma regionale MI MUOVO IN BICI
82. Comuni aderenti alla piattaforma SUAPER
83. Comuni aderenti alla piattaforma SIEDER
84. Comuni aderenti alla piattaforma SIS (sistema informativo sismica)
85. Comuni aderenti a piattaforma regionale IBC - SEBINA (prestito libri on line)
86. Piattaforma regionale ERGO SCUOLA per chiedere contributi libri testo

5. SENSORISTICA
87. Numero di stazioni di rilevamento della qualità dell'aria (ARPAE)
88. Rete di monitoraggio inquinamento fiumi arpae
89. Comuni con varchi ztl
90. Numero di sensori relativi al monitoraggio dei flussi di traffico
91. Numero (medio) di telecamere di videosorveglianza per Comune (PM / corpo intercomunale)

6. VISION E STRATEGIA
92. Andamento reddito IRPEF complessivo medio rispetto all'anno precedente rispetto all'ultimo disponibile
93. Pressione tributaria pro capite
94. Pagamenti pro capite su infrastrutture telematiche (spese in conto capitale) - comparto Comuni e Unioni
95. Attivazione di bandi ed iniziative di cittadinanza attiva
96. Numero di funzioni previste dal programma di riordino territoriale regionale conferite alle unioni e finanziate
97. Comuni con PAES approvato dal Consiglio Comunale
98. Comuni che hanno avviato (o terminato) il percorso di adozione dell'Agenda Digitale Locale
99. Adozione di iniziative di inclusione e alfabetizzazione digitale (progetto regionale PEI)
100. Adozione di iniziative di inclusione e alfabetizzazione digitale (iniziative autonome del territorio)
101. Numero di comunità tematiche partecipate dal comune (direttamente o tramite unione) sulle 11 COMTEM attivate
102. Numero di processi partecipativi che hanno avuto la certificazione regionale del Tecnico di Garanzia negli ultimi 3 anni (presentati a bandi regionali)
103. Numero di processi partecipativi negli ultimi 3 anni non presentati a bandi regionali di finanziamento

MOBILITY
TRASPORTI E ICT

7. MOBILITA'
104. Pagamento della sosta con il cellulare
105. Servizi interattivi relativi alla mobilità pubblica e privata

8. TRASPORTO
106. Numero di colonnine per ricarica auto elettrica per Comune
107. Densità piste ciclabili (km ciclabili per 100 kmq di superficie comunale)
108. Disponibilità bike sharing
109. Comuni con servizio car sharing
110. Numero di fermate TPL per kmq
111. Stazioni RFI: punteggio per platinum, gold, silver e bronze presenti nel comune
112. Comuni con ZTL (zona a traffico limitato)

ENVIRONMENT
RISORSE NATURALI

9. AMBIENTE
113. Non consumo di suolo (% di suolo non utilizzato sul totale del suolo comunale disponibile) in attività
114. Superficie boscata in kmq sul totale della superficie del comune (%)
115. Verde urbano sul totale della superficie comunale in kmq
116. Numero centri di raccolta RAEE (Rifiuti da apparecchiature elettriche e elettroniche) per 1000 abitanti
117. % kg raccolta differenziata sul totale dei rifiuti prodotti

10. ENERGIA
118. Fotovoltaico: Pot. Nom. (KW) di impianti fotovoltaici per kmq

LIVING
QUALITA' DELLA VITA

11. BROADBAND (TELECOMUNICAZIONI)
119. Popolazione coperta dai servizi di telefonia 4g
120. Numero di aree produttive connesse sul totale delle aree industriali rilevate (piano regionale banda ultralarga e l.r. 14/2014)
121. Scuole connesse a Lepida sul totale delle scuole
122. Quota di popolazione coperta per larghezza di banda 2-30 mega
123. Quota di popolazione coperta per larghezza di banda 30 mega
124. Quota di popolazione coperta per larghezza di banda 100 mega
125. Numero di access point wi-fi pubblici per 1000 abitanti rete EmiliaRomagnaWiFi
126. Numero di access point wi-fi pubblici per 1000 abitanti di altri operatori

12. TURISMO E CULTURA
127. Esercizi ricettivi per Comune con sito web sul totale degli esercizi ricettivi
128. Presenza di almeno un account Facebook comunali su turismo e/o eventi culturali
129. Comuni in cui è possibile consultare i cataloghi delle biblioteche e/o prenotare il prestito
130. Indice di Biblioteca comunale come punto di diffusione della conoscenza digitale

13. SANITÀ
131. Servizi interattivi in materia di sanità
132. Banche del tempo per Comune

14. SCUOLA

CLASSIFICA SMARTR RACE 2019

Comuni di pianura con meno di 5.000 abitanti	Comuni con meno di 15.000 abitanti	Comuni capoluogo
1. Bagnara di Romagna (RA)	1. Cervia (RA)	1. Bologna (BO)
2. Sant'Agata sul Santerno (RA)	2. Imola (BO)	2. Modena (MO)
3. Tresigallo (FE)	3. Sassuolo (MO)	3. Parma (PR)
		4. Reggio nell'Emilia (RE)

Comuni di pianura fra i 5.000 e i 15.000 abitanti	Comuni montani fino a 15.000 abitanti	Unione di Comuni
1. Alfonsine (RA)	1. Langhirano (PR)	1.Unione dei Comuni della Bassa Romagna
2. Anzola dell'Emilia (BO)	2. Monte San Pietro (BO)	2. Unione dei Comuni Valle del Reno, Lavino e Samoggia
3. Massa Lombarda (RA)	3. Sasso Marconi (BO)	3.Unione Reno Galliera

Apparato VII

Esperienze di Progetto Urbano Strategico per le città emiliane
Estratti dalla pubblicazione del Manuale

I testi riportati costituiscono le schede di analisi delle applicazioni della metodologia del Progetto Urbano Strategico in Italia alla scala dei luoghi e delle architetture.

I testi saranno pubblicati in:
D. Costi, *Manuale di Progetto Urbano Strategico*, LettraVentidue, 2023 (in corso di pubblicazione)
e in D. Costi, *Manual of Strategic Urban Design*, Spinger, 2023 (in corso di pubblicazione).

Parma Città Futura
I progetti che compongono la strategia di intervento per Parma condividono delle questioni essenziali in termini di approccio metodologico e obiettivi finali. Sebbene rappresentino la volontà di mettere a disposizione della città il patrimonio storico per una "città futura" dove le persone siano al centro delle dinamiche urbane, si interrogano continuamente sul passato e su come valorizzare la sequenza continua di tracce definite dall'analisi e dalla reinterpretazione in chiave contemporanea, in termini di funzioni e di linguaggio, dei segni stratificati del tempo. I progetti accolgono e fanno parte di un sistema continuo di spazi pubblici che raccorda idealmente il centro con la periferia, gli anelli di circonvallazione, la geografia del torrente, il territorio agricolo esterno e l'ambiente costruito. Il progetto dello spazio pubblico rappresenta anche lo sfondo fisico che predispone una possibile applicazione delle tecnologie abilitanti del digitale, divenendo così la concretizzazione di una visione di rigenerazione fisica e sociale dove la riqualificazione dei percorsi urbani, tra i parchi e le piazze, diviene l'occasione per riconnettere itinerari quotidiani protetti e piacevoli che collegheranno i quartieri periferici con il centro storico.
La questione del recupero diviene poi di primaria importanza come occasione per rimettere in mostra i segni di un passato che la città sperimenta ancora nella sequenza dei luoghi e nella successione delle preesistenze che guidano la trasformazione del tessuto. In parallelo è stato anche svolto un lavoro di esplorazione della quota ipogea che consente la lettura delle tracce evolutive della forma urbana come occasione di dialogo tra l'identità figurativa dei monumenti e lo spazio pubblico. Gli itinerari ducali, ad esempio, vengono riabilitati in chiave turistico-culturale attraverso il recupero dei resti oggi interrati del Palazzo Ducale organizzando un Atrio Urbano dei Musei della Pilotta nell'attuale Piazzale della Pace e ancora, i segni dell'antica via Emilia vengono fatti riaffiorare per la creazione di spazi espositivi che mettono in mostra i luoghi della Parma Romana.
La messa a disposizione del patrimonio collettivo, esito diretto della sistematizzazione dei singoli progetti, rappresenta la volontà di ripensare la città come conseguenza delle mutate esigenze della società contemporanea servendosi della dote materiale e immateriale che ancora oggi viene conservata. Infine, la volontà dichiarata di trasformare le tracce del passato in una grande occasione di utilizzo come alternativa alla città delle automobili, consentirà il cambio di paradigma degli spostamenti urbani favorendo il passaggio ad una mobilità più sostenibile e sicura.





Piacenza Futura
La proposta di Progetto Urbano Strategico per Piacenza trova un campo applicativo nel quadrante sud-est della città dove l'attuale parco delle mura farnesiane viene collegato con le nuove polarità attestate lungo il tracciato storico delle fortificazioni. Il progetto prevede di dotare il parco di nuovi servizi che mettono in comunicazione il ring con il Palazzetto dello Sport, il Liceo Scientifico Respighi e le strutture sportive adiacenti. A nord, il pubblico passeggio viene ricollegato con la via Emilia e con il complesso della stazione ferroviaria attraverso alcune operazioni di ricucitura urbana che favoriscono l'accessibilità a luoghi dotati di nuovi usi, oggi situati sul bordo di infrastrutture complesse. A sud, la riconnessione dello spazio pubblico e il recupero del tracciato delle vecchie tramvie consente la chiusura del sistema dell'anello di circonvallazione del centro storico oltre alla creazione di un corridoio ecologico in sede protetta verso il centro sportivo dello stadio Garilli. In ultimo, viene prefigurata l'opportunità di migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria attraverso la creazione di un sottopasso carrabile in prossimità di piazzale Marconi che favorirebbe la creazione di uno spazio pubblico continuo con i Giardini Margherita verso il centro storico.
Nel dettaglio, nei pressi del Palasport è stata proposta la riapertura del bastione di Sant'Antonio grazie al collegamento con il parco delle mura farnesiane reso possibile dalle trasformazioni operate sugli edifici del mercato rionale. Il progetto utilizza il livello ribassato alla base delle fortificazioni murate per ricollocare le strutture commerciali in uno spazio situato al di sotto della quota di campagna e il piano superiore per posizionare i servizi integrati al parco affacciati su una terrazza panoramica. L'intervento, oltre a fornire il mercato di nuovi locali situati in un contesto di pregio, facilita la creazione di un ring continuo delle mura dotando la città, alla quota ipogea, di un parcheggio scambiatore al servizio del centro.
Nelle vicinanze del crocevia con la via Emilia, il progetto propone di valorizzare il fabbricato delle vecchie rimesse dei tram liberandolo dalle strutture improprie non previste nel progetto originale dell'architetto Pietro Berzolla per destinare il comparto ad un polo della gastronomia piacentina collegato da un lato, alla quota ipogea, con il tracciato delle antiche tranvie riconvertito a parco lineare e dall'altro lato, alla quota della città, con il parco delle mura di Borgo Faxhall verso il centro commerciale. Nuovi spazi espositivi, per eventi e per attività commerciali forniranno Piacenza di un centro per la promozione delle eccellenze del territorio favorendo la continuità degli spazi pubblici attraverso il recupero di strutture dismesse che rappresentano un patrimonio da valorizzare per l'intera città.



Reggio Emilia Futura
La proposta di Progetto Urbano Strategico per Reggio Emilia trova un campo applicativo verificabile nel quadrante nord-ovest, da porta Santo Stefano al parco del Popolo. La strategia progettuale prevede la trasformazione del sedime stradale dei viali, prospettando una sezione costante con due corsie per senso di marcia, affiancate, in alcuni nodi, da golfi di manovra per la futura mobilità automatica collettiva ed individuale su gomma. Questa operazione consente di delimitare i flussi automobilistici ad alto scorrimento sul perimetro esterno del centro storico consentendo, sul lato interno, il movimento protetto a piedi o in bicicletta.
L'interruzione della via Emilia nel suo tratto finale del centro storico e il riposizionamento della rotonda di piazza Duca d'Aosta permetterebbe inoltre la creazione di un grande parco archeologico, grazie alla riscoperta del bastione di porta Santo Stefano e dei resti della via consolare romana che diventerebbero luoghi collettivi percorribili grazie a camminamenti attestati sui reperti. Proseguendo il percorso, il progetto immagina di dotare la città di un parco delle mura, ovvero un grande giardino che tramite l'inclinazione del terreno renderà possibile l'emersione degli storici basamenti murari del bastione in sostituzione del parcheggio della caserma Zucchi, che verrebbe rimpiazzato da un parcheggio ipogeo in piazzale Lancieri d'Aosta, al di sotto delle attuali strutture universitarie. Questa operazione consente il ridisegno degli spazi pubblici tra la sede dell'Università e la scuola per l'infanzia Diana, attraverso il nuovo giardino, e metterebbe in valore l'asse della cultura che conduce al teatro Ariosto.
In ultimo il progetto intende trasformare una porzione del parco del Popolo attraverso la riemersione della cinta muraria ducale e modificando l'affaccio su viale Isonzo dove sono previsti alcuni stalli per la sosta breve.

Modena Futura
Il Progetto Urbano Strategico ha visto una verifica dimostrativa nel quadrante sud-est dove la scelta di spostare il traffico veloce dal viale interno al controviale esterno ha consentito di ridisegnare un parco lineare tra i segni recuperati delle antiche mura. 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. Il volume di traffico a scorrimento veloce viene così trasferito nell'attuale viale Muratori, la

cui sezione è stata ampliata da due a quattro corsie, due per ogni senso di marcia, predisponendo le condizioni affinché le automobili rimangano sempre al di fuori dell'anello del centro storico e non vi siano interferenze tra gli spazi destinati al traffico veicolare di scorrimento e gli spazi per la mobilità lenta. Questa operazione, oltre a favorire l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili e a incoraggiare gli spostamenti a piedi o in bicicletta in ambito urbano, andrebbe a ridurre il numero di incidenti dovuti dall'intersezione dei due tipi di mobilità nei punti di attraversamento. Il parco, liberato dalla presenza delle automobili viene impreziosito e valorizzato dall'intenzione di riscoprire la porzione di mura ancora esistente sotto l'attuale area verde grazie ad un sistema di pendenze che consentono di recuperare la parte basamentale della cinta difensiva ducale, la cui presenza al di sotto della quota di campagna è testimoniata da documenti storici. Il parco viene attraversato solamente da tre strade a traffico limitato al fine di collegare la via Emilia e piazza Grande con la periferia. Negli incroci tra le strade interne e il viale di scorrimento vengono immaginate rotatorie capaci di diminuire la velocità delle auto interrompendo la continuità del flusso viabilistico.
Il progetto di sistemazione urbana immagina anche di poter predisporre in futuro dell'implementazione di veicoli a guida autonoma che consentirebbero di ridurre l'area di suolo destinata alla sosta come parte della strategia di disincentivazione al "parcheggio facile e gratuito" a favore di una mobilità sostenibile privata e collettiva.
Il progetto integra, alla sistemazione degli spazi pubblici, due interventi architettonici minimi. Il primo è un nuovo teatro all'aperto situato all'interno del bastione riscoperto nei pressi del Monumento ai Caduti con un sistema di gradonate che creano le condizioni per ospitare eventi e spettacoli. Il secondo è il ridisegno della piazza del teatro Storchi, al di sotto della quale viene posizionato un parcheggio ipogeo che andrebbe ad ammortizzare la perdita degli stalli di sosta a raso lungo i viali. In superficie, un dispositivo architettonico di piccole dimensioni, ospita il sistema dei collegamenti verticali con il parcheggio e una caffetteria al servizio del teatro, come fondale architettonico abitato del nuovo spazio pubblico recuperato.



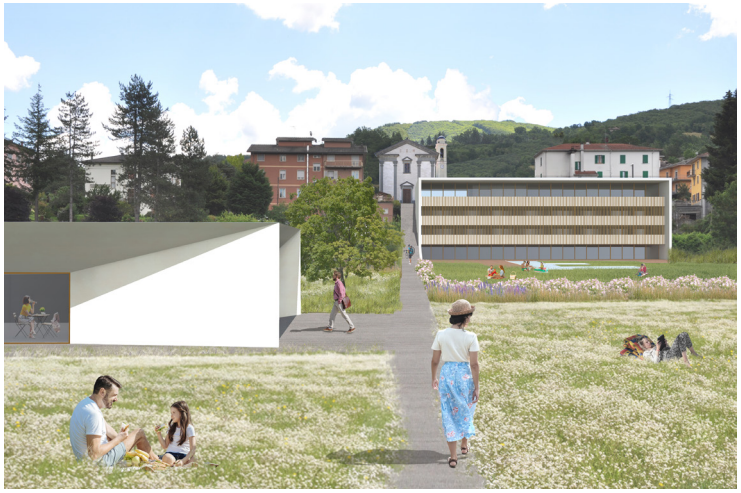
Sorbolo
La prima prefigurazione architettonica proposta dal Progetto Urbano Strategico è situata nell'area della stazione ferroviaria del paese, tra la fabbrica dismessa Silver e via Mantova, in un luogo che costituisce un nodo nevralgico delle relazioni urbane attualmente interrotte dall'infrastruttura, tra la città consolidata e il quartiere Venezia. L'intervento prevede il superamento della ferrovia grazie ad un sottopasso capace di mitigare la concentrazione del traffico pesante ma anche di collegare due porzioni di città oggi percettivamente separate. Il progetto, che si articola in due soluzioni possibili, in entrambi i casi intende recuperare il valore patrimoniale del fabbricato industriale riconvertendolo ad un uso commerciale dotando la nuova stazione di spazi pubblici di relazione e sosta piacevoli e accessibili oltre che di attraversamenti protetti da un lato all'altro dei binari per garantire la fruizione sicura delle nuove strutture.
Come in altri casi documentati in questa pubblicazione, anche in Sorbolo Edu City, i progetti si servono di sottrazioni e di innesti per consentire la continuità degli spazi di relazione e per facilitare la fruizione delle funzioni proposte.
È in quest'ottica che vengono quindi pensati gli interventi per la sede municipale, dove l'obiettivo è la riattivazione del sistema del verde pubblico per facilitare una mobilità lenta e protetta all'interno del paese, e per la ex-scuola secondaria, dove un dispositivo architettonico accessorio di nuova costruzione consentirebbe la ridistribuzione del fabbricato aprendo nuovi scenari di fruizione collettiva. L'innesto, oltre ad essere elemento capace di organizzare lo spazio per nuovi usi, è anche presidio segnaletico di nuove potenzialità della città, al cui interno, spazi architettonici dal linguaggio contemporaneo, consentono l'istallazione di funzioni capaci di promuovere la nuova idea di città proposta dal Progetto Urbano Strategico. Ne è ancora una volta dimostrazione il progetto per Casa Anzolla, tipico edificio rurale ottocentesco tripartito con casa, stalla e porta morta, che diventa presidio fondamentale per il nuovo assetto urbano della mobilità ciclopedonale tra la piazza del paese e il campus scolastico. Qui, un padiglione con un solo piano di altezza, sul retro del fabbricato rurale, consente di organizzare gli spazi della nuova fattoria didattica e di creare luoghi di relazione per la fruizione del parco in continuità con il sistema degli spazi verdi.
In ultimo il PUS immagina due edifici capaci di completare l'assetto articolato degli spazi a vocazione sportiva. Il Palasport polifunzionale è stato inteso come un luogo delle attività indoor e outdoor, favorendo le connessioni visive e spaziali tra il campo esistente, la pista di atletica e il centro città. La piscina è stata pensata come uno spazio di mitigazioni tra le azioni che possono essere svolte al chiuso e all'aperto nelle diverse stagioni dell'anno. In entrambi i casi i progetti fanno riferimento al disegno complessivo urbano, dove la forma risponde alle esigenze di continuità dei luoghi di cui la città delle relazioni ha necessariamente bisogno.





Mezzani

Il porto fluviale di Mezzani è situato lungo un tratto rettilineo del fiume di poco a valle rispetto alla confluenza del torrente Parma con il Po. Adatto per lo sbarco di imbarcazioni turistiche e private costituisce una straordinaria occasione come punto di approdo dall'acqua verso il sistema golenale interno. Il Progetto Urbano Strategico immagina di rafforzare la vocazione turistica del luogo tramite un intervento, che presenta due soluzioni distinte, ma che garantisce in entrambi i casi il rafforzamento delle dotazioni turistiche e delle infrastrutture portuali essenziali attraverso una struttura sospesa al di sopra della quota di campagna, perfettamente integrata nel paesaggio, che diventa elemento segnaletico al di sopra della banchina.
Ancora all'interno del territorio golenale, tra l'argine maestro e la Riserva naturale della Parma Morta, si trova una configurazione di specchi d'acqua formatasi dalla dismissione di antiche cave di estrazione di argilla. Il progetto immagina di mettere a valore il patrimonio naturalistico e la biodiversità attraverso un intervento rispettoso del luogo in grado di offrire le condizioni per lo sviluppo di un turismo lento, ambientale e sostenibile. Una serie di elementi architettonici galleggianti per abitazioni temporanee, vengono messe in comunicazione da un pontile che prolunga la lingua di terra realizzata a seguito del progetto di rinaturalizzazione della cava dismessa. Le residenze e il pontile, abbassandosi e alzandosi con il livello dell'acqua, consentono la fruizione della riserva senza intaccare il valore dell'ecosistema e garantendo l'accessibilità a questa porzione di territorio. Per completare i nodi architettonici del sistema d'acqua si prevede la realizzazione di un parco lineare di collegamento paesaggistico tra l'edificio della chiusa del canale Parmetta e la sponda occidentale del fiume Enza attraverso una serie di interventi puntuali lungo il corso del canale come strutture di supporto alle attività di canottaggio, un osservatorio sul paesaggio in prossimità del torrino di ispezione e una rete di sedute e percorsi tra l'argine e i pioppeti.
Nel sistema di terra il primo ambito è rappresentato dal Municipio di Mezzani dove il progetto immagina di recuperare il rapporto tra l'edificio e il parco attraverso lo spostamento del campo sportivo in un'altra sede e la demolizione del corpo di fabbrica incongruo del magazzino comunale. Grazie a queste mosse iniziali è stato possibile prevedere una riorganizzazione del parco in settori distinti ma comunicanti dove al centro è previsto uno spazio attrezzato per le feste e per la comunità. Lo spostamento del campo sportivo è l'occasione per dotare il polo scolastico di una struttura complementare all'attività didattica dove il progetto prevede l'inserimento di un elemento di paesaggio che possa accogliere servizi e fruitori. Un argine artificiale parallelo ai lati del campo diventa una tribuna naturale per gli spettatori, ma anche, sotto di esso, uno spazio per gli spogliatoi e per le strutture accessorie.



Albareto

Come in altri ambiti appenninici anche Albareto sta soffrendo una condizione di spopolamento che sollecita una strategia integrata di riorganizzazione delle attività di marketing e di rigenerazione urbana. La sfida che il Progetto Urbano Strategico propone è quella di mettere in valore il carattere identitario dei luoghi tramite l'architettura e attraverso la dotazione di nuove funzioni che permettano il successo del programma di riattivazione del contesto. La prima parte di questa proposta si concentra sul grande prato compreso tra l'alveo del torrente e la massicciata viaria della Strada Provinciale, al di sopra della quale si articola il nucleo storico dell'insediamento. Il Campo di Albareto diviene quindi lo scenario che accoglie una serie di interventi puntuali, elementi collaboranti per un nuovo sistema di servizi al turismo e di valorizzazione dell'ambiente naturale. Inoltre, la dialettica di relazione visiva e fisica tra il comparto alla quota bassa dell'alveo e quello alla quota alta del nucleo consolidato permette di intervenire su alcuni edifici oggi isolati ma che grazie al ridisegno dei rapporti urbani ciclopedonali possono diventare i nodi di una rete di relazioni dello spazio pubblico.
Il primo punto del nuovo assetto è l'Albergo "Berzolla", struttura alberghiera oggi in disuso, il cui recupero funzionale garantirebbe nuovi spazi per l'ospitalità all'interno dell'Alta Valle del Taro ma anche l'apertura di un passaggio diretto tra il sagrato della chiesa e il corso del torrente nonché la restituzione di un affaccio perduto sul paesaggio.
Sotto la scarpata, nel Campo di Albareto, si trovano tre preesistenze sulle quali il progetto interviene in una logica di sistema: Il Palafungo, l'ex magazzino comunale e la Casa dell'Alpino. Per ognuno degli interventi è stata verificata la compatibilità tra il mantenimento delle strutture disponibili e le nuove destinazioni ipotizzate con azioni di addizione e sottrazione che hanno provato a cambiare il carattere dei singoli episodi architettonici facendo al contempo un'operazione di recupero dell'esistente. Il Palafungo, struttura ibrida per feste e manifestazioni, diviene, grazie all'adeguamento degli spazi, un polo di tutela e di valorizzazione del fungo Porcino, il recupero dell'ex magazzino consente il posizionamento di un centro eventi culturali sul Gotra mentre la casa dell'Alpino viene adattata a un centro servizi dove trovano luogo uno spazio ricreativo per il parco fluviale e una nuova centralità sociale e di accoglienza turistica.

In posizione baricentrica tra i centri urbani dell'Alta Valle del Taro è localizzata la frazione di Pieve di Campi dove il Progetto Urbano Strategico immagina di recuperare un complesso residenziale abbandonato a seguito di un fallimento. Situati nella zona più alta del centro abitato i fabbricati, che oggi vertono in stato di abbandono, costituiscono una straordinaria occasione di rilancio del comprensorio territoriale attraverso la realizzazione di un nucleo di accoglienza valorizzato dalla presenza di strutture didattiche altamente qualificate nel campo agroalimentare. Il coinvolgimento di ALMA, Scuola Internazionale di Cucina Italiana, qualifica la proposta di realizzare un polo di formazione culinaria sul Fungo Porcino e sui prodotti del sottobosco, con ovvi riflessi di promozione di tutto il contesto.

Carpi

Il primo intervento proposto dal Progetto Urbano Strategico immagina di recuperare le aree situate ad est del comparto doganale della stazione di Carpi pensando ad una riconversione dei magazzini in spazi culturali e riordinando il sistema della corte rurale sul limite del parco Lama. Per le dotazioni culturali il progetto lavora sulla riorganizzazione dei grandi volumi del magazzino e della dogana trasformandoli in contenitori per spazi espositivi connettendoli tra di loro con un ponte sospeso perpendicolare al tracciato del canale riscoperto. Il collegamento, che diviene una passerella sul paesaggio, oltre a consentire l'unione dei due volumi per trasformarli in un unico contenitore flessibile, costituisce un elemento segnaletico del nuovo distretto culturale e una soglia per i fruitori in arrivo dal Parco. Internamente il progetto riorganizza il sistema della corte sfruttando le preesistenze dell'edificio delle Ferrovie Creative e della manica della cascina che viene riabilitata come struttura ricettiva dotata di stanze per l'accoglienza turistica e di un ristorante affacciato sulla campagna. Il sistema è poi completato da un coperto appoggiato su pilotis che perimetra l'area centrale occupata da un volume adibito a centro congressi che organizza lo spazio e completa il sistema dei luoghi per l'accoglienza. Sul retro, una stecca di attività commerciali segna il limite verso il nuovo parcheggio alberato di progetto completando la configurazione di un luogo protetto vocato all'ospitalità turistica permeabile dai percorsi che confluiscono dal centro storico. Proseguendo il tracciato della ferrovia, due diverse soluzioni, individuano due possibili scenari di recupero delle strutture legate alla stazione ferroviaria e dell'edificio dell'ex consorzio per il collegamento tra la città e il parco Lama. In entrambi i casi i progetti sono legati al riordino viabilistico di viale Darfo Dallai che diviene la principale spina di collegamento tra il paesaggio oltre la ferrovia e il centro storico grazie alla razionalizzazione della sezione stradale e al recupero dell'assialità perduta con i portici di corso Cabassi che conducono in piazza Martiri. In prossimità della stazione una rotatoria organizza i flussi del traffico e controlla gli accessi favorendo la pedonalizzazione del Piazzale che diventa lo spazio di fruizione collettiva delle nuove funzioni insediate nei locali recuperati. Qui le soluzioni progettuali, seppur con approcci e linguaggi molto diversi, prospettano di dotare il comparto delle strutture in disuso di nuove funzioni come una caffetteria, un terminal per le autolinee, un link museale del territorio oltre che a nuovi luoghi per l'attesa. All'interno dell'attuale terminal passeggeri l'intervento principale sta nel prolungamento del sottopasso pedonale tra la stazione e l'Ex Consorzio come segmento di ricucitura tra la città e la campagna. Passati i binari le due diverse soluzioni progettuali prospettano due modi distinti di recupero della quota di campagna legato alla forma dell'insediamento del nuovo campus universitario e ripensano al ruolo dell'edificio dell'ex consorzio dotandolo di strutture accessorie all'attività didattica e mettendo in valore la preesistenza come fatto architettonico fondativo del contesto rurale.
Il primo intervento si sviluppa ortogonalmente ad un asse di progetto parallelo a Via Corbolani, lungo il quale si attestano una successione di stanze affacciate sulla campagna ai vari livelli. Il secondo intervento prospetta invece di distribuire le funzioni attorno e all'interno di una collina artificiale, dalla quale emergono una sequenza di volumi collegati da passaggi in quota e da percorsi proiettati sullo spazio a corte ricavato nel nuovo organismo. Entrambi gli interventi, nonostante prefigurino due scelte insediative molto diverse, rispondono all'esigenza di stabilire una nuova struttura polifunzionale universitaria come centro delle relazioni urbane tra la città di Carpi, il parco Lama e la campagna aperta. Le proposte dislocate lungo il tracciato della linea ferroviaria vengono completate dal progetto di rigenerazione di un'area attestata su via Roosevelt, dopo il nuovo sottopasso di via Tre Ponti, dove un comparto industriale attualmente abbandonato viene recuperato come sede di nuove funzioni ricreative e commerciali.
L'architettura assume la forma triangolare del lotto conformando uno spazio interno verde collegato con i nuovi percorsi ciclopedonali di collegamento territoriale. La permeabilità dell'edificio ai piani terra facilita l'accessibilità a un nuovo spazio pubblico di relazione mentre la continuità ai piani superiori consente una lettura unitaria dell'intervento.
Il progetto viene inoltre caratterizzato dalla presenza di un volume a sbalzo, proiettato verso il centro storico che diventa elemento segnaletico di una nuova centralità urbana.



L'ultima area di trasformazione prospettata dal Progetto Urbano Strategico è situata nell'area della ex cantina sociale dove si prevedono nuove funzioni residenziali, direzionali e di promozione delle eccellenze locali. Un nuovo parcheggio ipogeo sarà occasione di insediare un centro di scambio intermodale lungo l'asse che dal bordo occidentale del centro storico conduce a Barriera Fanti e il recupero della palazzina storica, dei bastioni e della cantina sociale diverranno il pretesto per collocare nuovi spazi di promozione turistica territoriale e delle eccellenze enogastronomiche di Carpi. L'intervento viene poi completato dalla dotazione di nuovi alloggi ed uffici integrati in una nuova area a parco della città.

Formigine

Il primo scenario di azione proposto dal Progetto Urbano Strategico è situato nel comparto delle dotazioni sportive, lungo il percorso ciclopedonale di ricucitura territoriale individuato tra la frazione di Corlo e i quartieri residenziali posti sul limite occidentale del centro. Il nuovo asse, che si attesta parallelamente alla traccia del canale di Formigine riportata alla luce, costituisce un importante alternativa alla viabilità veicolare proponendosi come principale collegamento tra la campagna verso il fiume Secchia e il capoluogo.
Il progetto ipotizza due interventi, uno più paesaggistico e uno più architettonico, per completare il sistema delle relazioni. Il primo prevede l'inserimento di un ponte ciclopedonale di congiunzione tra il parco di Via Cherubini a Corlo e il parco di Via Pietri a Formigine, attualmente separati dal tratto di tangenziale che porta da Modena a Sassuolo, sfruttando il passaggio in trincea dell'infrastruttura rispetto alla quota di campagna e posizionando un'asola verde di ricucitura territoriale la cui accessibilità è favorita dagli argini di protezione presenti nei parchi.
Il secondo è un intervento di completamento e di riordino dei prospetti e degli spazi pubblici delle attuali strutture sportive affacciate sul parco lineare di progetto attraverso un innesto architettonico ancorato sul retro della palestra che completa la fornitura dei servizi per l'atletica leggera dotando il palazzetto di un secondo fronte urbano, aperto su nuovi luoghi di relazione pubblica. L'architettura, che perimetra i due lati cechi dell'edificio, è formata da una sequenza di ambiti e di aperture sul paesaggio che accompagnano il percorso ciclopedonale di progetto e costituiscono il fondale di una nuova cittadella sportiva integrata con strutture per gli eventi all'interno del parco.
Proseguendo il tracciato, al termine del canale, è situata un'ulteriore area di trasformazione che completa il campo delle dotazioni sportive: il circolo del tennis. In questo luogo il progetto propone di collocare una successione di spazi complementari alle installazioni esistenti che arricchiscano l'offerta di servizi, migliorino l'accessibilità al comparto e aprano alla fruizione pubblica i retri inutilizzati delle strutture disponibili. L'intervento architettonico è composto da un unico coperto che trova negli appoggi a terra una sequenza di funzioni accessorie all'attività sportiva, sociale e ricreativa.
Al termine del parco lineare la sistemazione degli spazi urbani si articola dentro il centro storico per favorire la continuità dei luoghi di incontro e per migliorare l'accessibilità degli spazi pubblici superando gli ostacoli rappresentati dalla viabilità e dell'infrastruttura ferroviaria immaginando passaggi pedonali rialzati rispetto alle strade che possano facilitare gli incontri tra le persone e un tipo di mobilità lenta, piacevole e sicura. È in questa logica che, tra piazza del Castello e strada Giardini, i sagrati della Chiesa della Madonna del Ponte e della Chiesa della Santissima Annunciata diventano parte della rete degli spazi pubblici mentre, più a sud, vengono riconfigurati gli accessi al parco di Villa Gandini e gli usi della piazza del Mercato con l'inserimento di un fondale architettonico rappresentato da un coperto che ospita sale civiche al servizio delle attività svolte all'interno del parco.
L'ultimo intervento riguarda il riordino viabilistico e delle portualità del polo delle scuole di via Cavazzuti. Il progetto immagina, grazie alla pedonalizzazione dello spazio tra gli edifici, di creare una nuova piazza delle scuole dove collocare un elemento architettonico, una sequenza di stanze urbane, per i servizi al comparto. La sistemazione dello spazio pubblico, oltre a creare le condizioni per nuovi utilizzi dei vuoti urbani tra gli edifici, consente di razionalizzare gli accessi al campus scolastico, diminuendo il carico automobilistico e favorendo le condizioni affinché le strutture educative possano essere raggiunte a piedi e in bicicletta in maniera protetta anche dagli utenti più giovani.

Sassuolo

La prima area che il Progetto Urbano Strategico intende recuperare è rappresentata dagli spazi pertinenziali al Palazzo Ducale, all'interno di una strategia volta alla valorizzazione dell'intero borgo antico, con il miglioramento dell'accessibilità attraverso la riscoperta di porzioni di città oggi non utilizzabili perché chiuse o ridotte in stato di abbandono. Il primo punto riguarda la nuova distribuzione delle portualità che consente di lasciare le automobili al di fuori del nucleo storico facilitando la promozione di circuiti turistici. Secondo tema è l'eliminazione di edifici

incongrui all'interno del borgo e l'apertura degli accessi ai giardini pertinenziali a nord della reggia e dei passaggi interni al tessuto. Terza questione è la messa in valore degli spazi pubblici e dei fatti urbani della città di Sassuolo come il sistema delle piazze, la peschiera e i musei del comparto. Ultimo tema è la messa a disposizione di nuove architetture capaci di creare luoghi per la fruizione collettiva a vocazione turistico-culturale all'interno di una strategia volta alla promozione di un'identità della città. Il progetto immagina di occupare il vuoto urbano rappresentato dal parcheggio situato in Piazzale Avanzini con un nuovo volume che ristabilisce i rapporti spaziali esistenti prima delle demolizioni, attraverso la reinterpretazione contemporanea delle tracce dell'antico fossato e dei percorsi del borgo. Il nuovo edificio diventerà un atrio urbano dei servizi culturali che ospiterà spazi per lo svolgimento dell'importante Festival della Filosofia e aree accessorie per la scuola di musica e la biblioteca.
Proseguendo nella sequenza di luoghi messi a sistema si trovano il Parco Vistarino, dove è stata ipotizzata la delocalizzazione di una porzione della biblioteca infantile con l'apertura di uno spazio per la lettura nel parco, il Cimitero Monumentale, dove viene ripensato il sistema degli accessi e degli spazi pubblici esterni attraverso l'inserimento di un piccolo dispositivo architettonico che ospiterà spazi per la comunità, e lo Stadio Enzo Ricci, che da recinto chiuso diviene campo aperto alla città. Proprio lo stadio, che oggi rappresenta una grande discontinuità nel tessuto della prima periferia, viene ripensato come un luogo aperto, connesso e attrattivo grazie all'abbattimento delle barriere, all'inserimento di nuove funzioni sportive e alla collocazione del museo del Sassuolo Calcio all'interno dell'edificio storico del campo.
Al termine del tratto urbano della Via Claudia il progetto immagina di dare continuità al sistema delle connessioni verso Fiorano grazie inserimento di un sovrappasso ciclopedonale situato nell'area di recupero dell'Ex Cisa Cerdisa, valicando l'infrastruttura tangenziale che oggi costituisce una cesura tra Sassuolo e i tessuti limitrofi.

Maranello
Il primo intervento proposto dal Progetto Urbano Strategico è rappresentato dall'ampliamento del Museo Ferrari. Il progetto individua la possibilità di inglobare l'edificio del museo esistente, occupando, con un volume sospeso su pilastri, l'area attualmente destinata a parcheggio, che viene interrato, e la strada di accesso, che viene spostata parallelamente al nuovo corpo.
Il volume, che si inserisce in asse con l'attuale Via Ferrari, permette di conservare la permeabilità del piano urbano diventando elemento segnaletico per i flussi in arrivo dalla Via Giardini e dalla ciclabile del Mito. La nuova occupazione dello spazio pubblico consente al museo di trasformarsi in un dispositivo aperto alla città, creando relazioni su tutti i fronti. A sud il progetto dialoga con il parco degli artisti rafforzando il collegamento diretto con la Via Claudia, consolidando l'intenzione di aumentare i volumi turistici verso il centro storico.
Al lato dell'area del museo sono stati proposti due interventi che andrebbero ad implementare il parco dei servizi e l'offerta recettiva relativa al mondo Ferrari. Il primo consiste nell'ampliamento dell'Istituto di Istruzione Superiore con nuovi spazi didattici collettivi per i tecnici che si formano sul territorio. Il secondo propone l'inserimento di un hotel di lusso che consentirebbe di trattenere molti visitatori in città dando una risposta alla domanda ricettiva del comparto industriale.
L'ultima area di rigenerazione prevista dal Progetto Urbano Strategico è situata nella piazza centrale, dove viene proposta la sostituzione del volume incongruo situato al centro della piazza con un'architettura capace di relazionarsi in maniera più convincente con i fronti urbani, con i flussi di traffico e con le funzioni prospettate. L'idea del progetto nasce dalla volontà di recuperare la memoria di un antico distributore di carburanti esistente all'epoca di Enzo Ferrari. Il nuovo corpo potrebbe così ospitare ricordi e reperti della vita del fondatore della casa automobilistica, rievocando la traccia di un fatto urbano perduto e creando l'occasione per portare i visitatori di Maranello nel cuore della città.

Fiorano Modenese
Nel centro di Fiorano il Progetto Urbano Strategico immagina di dotare la città di nuove strutture capaci di aumentare l'accessibilità turistica, l'attrattività commerciale e la fornitura di servizi per la culturale e per il tempo libero attraverso una serie di innesti sugli edifici esistenti e di modifiche dello spazio pubblico. La presenza di un importante santuario situato sul promontorio più alto della città consente di ripensare il sistema degli accessi alla collina, per aumentare il numero delle visite dei pellegrini, con evidenti risvolti positivi per tutto il sistema città. Le soluzioni individuate sono tre: due prevedono un ascensore e una prevede l'utilizzo di rampe mobili e tutte partono dalla possibilità di recuperare un fabbricato abusivo situato alla base del colle trasformandolo in un nuovo accesso alle risalite meccaniche. I progetti, con soluzioni e linguaggi differenti, sono concordi nella volontà di recuperare i segni e gli elementi che hanno sempre caratterizzato l'immagine del santuario. Viene ripristinato, ad esempio, l'assetto morfologico e altimetrico del sagrato,



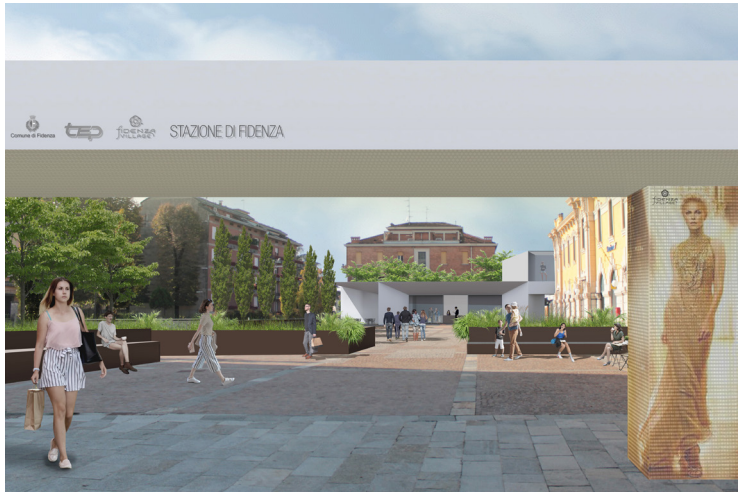


ristabilendo l'aspetto e la quota di fine Ottocento. Vengono riscoperte e messe in valore le mura di sostegno della spianata, memoria di un antico castello medievale, e viene recuperato l'aspetto originario delle pendici, ripulendole da una vegetazione cresciuta nel corso degli ultimi settanta anni in maniera indiscriminata, senza progetto. L'analisi delle immagini storiche ha consentito di visualizzare l'assetto originale della collina che ospitava un uliveto pensile e un orto terrazzato dove crescevano capperi e carciofi autoctoni. Il recupero di questi antichi prodotti locali potrebbe rappresentare un ulteriore occasione di rilancio turistico e di dialogo con il sistema produttivo del territorio fioranese oltre a costituire un punto di partenza per la formazione di un "idea di città" promovibile nel contesto internazionale.
Nel centro di Fiorano è stato previsto poi il recupero delle strutture del Teatro Astoria e dei retri della biblioteca Bla, in una logica volta ad aumentare la dotazione di servizi, incrementando la qualità degli spazi di relazione pubblica.
Questa volontà ha fatto sì che il Progetto Urbano Strategico si occupasse delle continuità tra il centro di Fiorano e il cuore agricolo del distretto trovando un punto di connessione nell'attuale area del mercato. Questo luogo, oggi spazio promiscuo tra un parcheggio e un'area verde, potrebbe diventare un parco capace di ospitare funzioni collettive e rappresentare il punto di congiunzione con il territorio del distretto. Sono state individuate anche in questa occasione due soluzioni: una che passa al di sotto della strada circondariale, recuperando la memoria dell'antica cava, e una che passa al di sopra, sfruttando l'argine esistente come punto di appoggio di un sovrappasso ciclopedonale.
Nella frazione di Spezzano il Progetto Urbano Strategico indaga le relazioni paesaggistiche tra il centro abitato e il torrente Fossa individuando una serie di luoghi dove insediare spazi per i servizi scolastici, sportivi e sociali. Da nord a sud, seguendo il tracciato del torrente, vengono infatti ripensati gli spazi del bocciodromo, della scuola media, della nuova scuola primaria e del percorso che conduce fino alle Salse di Nirano. In ultimo, lungo Via Motta, viene riconsiderata un'area sottoposta a vincolo paesaggistico, alla base del Castello di Spezzano, che viene riutilizzata come un parco tematico, capace di mettere a sistema Villa Rossi, Villa Ciro Menotti e la Via al Castello.

Sant'Ilario d'Enza
Nell'ambito urbano della stazione ferroviaria di Sant'Ilario si osservano una serie di criticità e di questioni irrisolte per la presenza di edifici in stato di abbandono e per un'accessibilità inadeguata che non consente l'utilizzo degli spazi pubblici da parte di pedoni e ciclisti. Il progetto propone un'inversione della portualità carrabile dal prospetto 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. È stata individuata un'area intermedia tra la via Emilia bis e la linea ferroviaria adriatica come nuovo parcheggio intermodale che attraverso il prolungamento del sottopasso diviene un collegamento diretto con la banchina ma anche tra città e campagna, dupplicando e rafforzando quello esistente tra Sant'Ilario e Gattatico.
Nel piazzale antistante la stazione il progetto immagina la riorganizzazione della viabilità attraverso un circuito che consente la sosta breve ma alleggerisce il carico di mezzi favorendo la mobilità lenta e l'installazione di servizi al pubblico attraverso il riutilizzo delle strutture in disuso. Il fabbricato storico del Baracchino viene affiancato da una struttura leggera che potrà ospitare un ristorante, il coperto ferroviario abbandonato viene riadattato a spazio eventi e gli edifici della stazione vengono ripensati per ospitare i servizi ai passeggeri, un punto di bike sharing e un link museale del territorio. Questo diviene il luogo del racconto di Sant'Ilario e della Valle d'Enza attraverso la messa in valore delle eccellenze locali con una narrazione per immagini dell'identità storica, della geografia e del paesaggio oltre ad una sezione dedicata agli itinerari e ai luoghi della resistenza reggiana. La sala, al piano primo, viene poi predisposta per diventare anche uno spazio riunioni per le associazioni e la cittadinanza.
In ultimo, il progetto immagina due ampi coperti con pannelli interattivi per la messa in valore dell'attesa che integrano schermi led capaci di dare indicazioni sull'intermobilità, notizie su iniziative ed eventi culturali, ma anche informazioni commerciali, sociali e ambientali. I due coperti, l'uno situato nel terminal ferroviario e l'altro nel terminal degli autobus, integrano punti di smart grid, pannelli fotovoltaici e una stazione di monitoraggio della qualità dell'aria e delle polveri sottili.

Fidenza
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. La piazza viene dotata di vasche verdi e di alberature che favoriscono la sosta e consentono la suddivisione del grande vuoto in comparti dedicati ad attività diversificate. Sui due lati corti il progetto inserisce il nuovo terminal per la navetta dal Fidenza Village e trasforma l'edicola esistente in stato di abbandono in un nuovo ingresso al link museale del territorio con annessi servizi di ristorazione. Le sedute protette, le caffetterie, gli spazi per eventi all'aperto, i luoghi dell'informazione turistico-culturale, le sale di attesa e le aree per la sosta e lo scambio intermodale contribuiscono a creare una nuova centralità urbana per Fidenza, assumendo i luoghi della stazione ferroviaria, oggi percepiti insicuri e privi di valore, come nuovi ambiti di socialità, di incontro e di relazione. Al piano superiore dell'edificio ferroviario viene collocato il link museale del territorio al quale si accede dall'adeguamento della vecchia edicola attraverso un volume ruotato rispetto la facciata dell'edificio della stazione che ospita le risalite verticali, attua da fondale per lo spazio della piazza e consente il passaggio protetto verso i binari dall'esterno. Sull'altro lato un lungo coperto con due appoggi rivestiti da pannelli informativi multimediali definisce la soglia dello spazio pubblico e permette di promuovere il pendolarismo tra il Fidenza Village e il centro, aumentando l'indotto turistico proveniente dall'outlet situato in periferia e conducendo parte dei visitatori in città con evidenti benefici commerciali per le attività del centro storico.
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. Il progetto ridefinisce il prospetto della scarpata ferroviaria lavorando sul dislivello tra la quota di campagna e i binari, contribuendo a definire un nuovo fronte di accoglienza per i visitatori che raggiungono Fidenza da nord.



Collecchio
La stazione ferroviaria di Collecchio si trova al termine del largo viale rettilineo costruito ad inizio Novecento per collegare in maniera diretta l'approdo passeggeri con la via Spezia. Nel corso dei primi decenni del secolo si sono attestate sul viale stesso numerose abitazioni di pregio, alcuni stabilimenti industriali e il Palazzo comunale. Oggi il viale è soprattutto un asse viabilistico che mette in comunicazione i flussi provenienti dai quartieri residenziali, dalle frazioni e dalla Via Emilia con il centro cittadino e con le piazze del paese.
Il progetto immagina di recuperare la funzione di luogo di aggregazione del viale, 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. Come per gli altri progetti, l'edificio della stazione viene ripensato come un hub intermodale dove trovare spazi dedicati al racconto del territorio e luoghi per l'attesa piacevoli e attrezzati.
Il progetto lavora sui due fronti del fabbricato, quello affacciato sulla città e quello affacciato sulla campagna. Dal momento che a Collecchio la linea ferroviaria costituisce una cesura netta tra il nucleo abitato e il paesaggio rurale, il progetto indaga questo rapporto invertendo la posizione dell'approdo passeggeri, oggi situato sul fronte urbano, sul retro dell'edificio. Questa scelta è la diretta conseguenza della ravvisata possibilità 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. 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, che vengono messi in comunicazione con il piano superiore tramite un vano scale che ospita un'installazione di alcuni oggetti raccolti nel Museo Ettore Guatelli. Inoltre, le pareti dell'area ristoro e degli spazi commerciali vengono accompagnati dal racconto che il pittore Claudio Cesari ha fatto del territorio collecchiese e da fotografie che illustrano le eccellenze ecologiche locali come la Riserva del Parco del Taro. Questa proposta, assieme al link museale situato al piano rialzato dell'antico fabbricato della stazione, intende raccontare gli itinerari naturali e delle eccellenze culturali locali ai visitatori, fornendo spazi adeguati all'accoglienza, all'informazione turistica ma anche dotazioni che favoriscono l'intermodalità, per la visita del territorio con mezzi sostenibili.



Borgo Val di Taro
L'intervento proposto per la stazione di Borgo Val di Taro coinvolge l'Edificio passeggeri, le adiacenti strutture accessorie ad uso tecnico, i locali del servizio bar e il torrino adibito a serbatoio dell'acqua. Il progetto prevede il recupero delle strutture ferroviarie, le quali vengono ripensate per 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 vengono poi unite da uno spazio che funge da ingresso e filtro ai binari ma anche da luogo di mediazione e di distribuzione tra i link.





Al piano terra l'atrio, una teca vetrata che ospita un info point e un piccolo bookshop, è schermato da un coperto continuo che prosegue sul fronte urbano della stazione diventando spazio di attesa protetto all'aperto. Al termine dell'edificio, con un gesto ininterrotto, la copertura diventa un volume segnaletico come punto di partenza delle escursioni del territorio: da qui sarà possibile noleggiare una bicicletta nel punto di bikesharing predisposto o attraversare i binari in trincea per raggiungere i treni nelle due direzioni Parma e La Spezia.
Nell'edificio storico della stazione trovano spazio la biglietteria, la sala d'attesa ma anche un'interfaccia informativa sul fungo IGP di Borgotaro dove vengono raccontati gli eventi relativi e dove sarà possibile ricevere informazioni sulle aree di raccolta regolamentate e sulla cultura gastronomica che riguarda il prodotto. L'edificio sul lato opposto dell'atrio accoglie invece una piccola caffetteria che diventa parte del percorso di illustrazione turistica mettendo in mostra un'ampia documentazione fotografica del territorio che prosegue all'interno della torre dell'acqua dove trovano spazio le installazioni di artisti locali. Ai piani superiori il recupero delle strutture consentirebbe inoltre di dotare la città di nuovi spazi aggregativi per i giovani, per gli enti e per le associazioni oltre ad una piccola sala conferenze.
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.

Sassuolo
Il progetto di riqualificazione della Stazione Sassuolo Radici si basa sulla razionalizzazione della viabilità esistente e si serve del recupero delle strutture ferroviarie per innescare un processo di creazione di una nuova centralità sul limite settentrionale del centro storico della città. Il progetto prevede l'inserimento di una nuova rotonda di accesso a Piazza della Libertà insieme a nuovi passaggi pedonali in sede protetta verso il centro, oltre ad un golfo di sosta per gli autobus urbani e ad un parcheggio di scambio intermodale inserito nel paesaggio. L'intervento restituisce complessivamente, in questo modo, porzioni di suolo urbano per l'utilizzo di pedoni e ciclisti garantendo inoltre le condizioni necessarie per la creazione di un collegamento territoriale che partendo dallo spazio pubblico recuperato nel piazzale si sviluppa parallelamente alla massicciata ferroviaria lungo via Radici in Monte verso il Parco del fiume Secchia, aprendo così scenari di implementazione della mobilità dolce tra il territorio e la città.
Un arretramento di 50 metri del tratto finale dei binari consente poi la collocazione di una piazza sulla quale affacciano nuovi servizi culturali e ricreativi, oltre a spazi protetti per l'attesa sia nel terminal ferroviario sia nel terminal delle autolinee. È infatti previsto l'inserimento di una pensilina che lambisce l'attuale edificio passeggeri e si ramifica da un lato verso il coperto ferroviario dismesso fino ai binari e dall'altro verso un volume permeabile di nuova costruzione affacciato sullo spazio pubblico. Il progetto ripensa anche alle funzioni delle strutture immaginando un utilizzo per eventi culturali del magazzino e destinando l'attuale edificio passeggeri, dotato di nuova centralità, a link museale del territorio come luogo di informazione turistica sugli itinerari storici, architettonici e naturalistici e sull'identità industriale formatasi nell'attività di produzione delle ceramiche della città di Sassuolo.
La proposta di intervento sull'area della Stazione Sassuolo Terminal nasce dalla volontà di creare uno spazio pubblico continuo tra le due stazioni oltre alla necessità di aumentare l'accessibilità dei collegamenti pedonali verso il centro. Viene perciò immaginato il ridimensionamento della rotatoria su Via della Stazione che permette di ripensare al ruolo e alla posizione di un'area commerciale in sostituzione dell'edificio "ex Gegè" che attualmente costituisce un limite alle relazioni visive e di attraversamento tra tutto il comparto. Viene quindi proposto l'inserimento di un borgo commerciale nello spazio liberato dalla viabilità sovradimensionata che si andrà a legare con la nuova piazza antistante il terminal passeggeri e con un parco, ricavato dall'arretramento dei binari, in uno spazio già oggi a vocazione pubblica ma inutilizzato. Il progetto prevede l'inserimento, come fondale del borgo, di un edificio a due piani che potrà ospitare nuovi servizi in dotazione al parco e che estendendosi andrà a formare un coperto per l'attesa dei passeggeri della tratta Modena-Sassuolo. Inoltre, a nord, vengono ipotizzate due nuove rotonde in grado di smistare il traffico in avvicinamento e di favorire lo scambio intermodale. La prima, su via Radici in Piano, consentirà l'ingresso all'area terziaria limitrofa alla stazione, la seconda, su via Tien An Men, permetterà l'ingresso al terminal delle autolinee extraurbane e al golfo di servizio dei taxi.

Bibliografia

Libri e saggi in volume

Aa.Vv., *Avenida da Ponte*, Porto 2001, 2001.

Aa. Vv., *Casa pubblica e città. Esperienze europee, ricerche e sperimentazioni progettuali*, (a cura di) D. Costi, MUP Monte Parma, 2009.

Aa.Vv., *Fernando Távora*, Departamento Autonomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Macron, 2002.

Aa.Vv., *Fernando Távora. Percurso – A life long trail*, Centro cultural de Belém, 1993.

Aa.Vv. *La continuità nell'insegnamento della progettazione architettonica*, Seminari di studio del dottorato e compendio dell'attività svolta dai dottorandi dei cicli X, XI e XII, (a cura di) E. Palazzotto, L'EPOS, Palermo, 2000.

Agenzia Europea per l'Ambiente, *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Technical Report 10, European Environment Agency, Copenhagen, 2006.

A. Alves Costa, *1974-1975, o SAAL e os Anos da Revolução*, in A. Becker, A. Tostoes, W. Wang et al, *Portugal: arquitectura do século XX*, Prestel/PF 97, Munchen, New York, Lisbona, 1997.

G. Amendola (a cura di), *Paure in città*, Liguori Editore, Napoli, 2003.

ANCI, *Il potenziale delle Città Medie nel Sistema Italia*, (a cura di) R. Florio, IFEL Fondazione Anci, 2019.

S. Annunziata, *Urbanità e Desiderio*, in *Tracce di Quartiere, il legame sociale nella città che cambia*, (a cura di) Marco Cremaschi, Franco Angeli, Milano, 2008.

F. J. Ansuátegui Roig, *Nuove tecnologie e spazio pubblico*, in S. Salardi, M. Saporiti (a cura di), Le tecnologie 'morali' emergenti e le sfide etico-giuridiche delle nuove soggettività, Giappichelli Editore, 2020.

Associação dos Arquitetos Portugueses, *Arquitectura Popular em Portugal*, Associação Arquitectos Portugueses, 1980.

ASvis & Urban@it, *L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte*, 2017.

M. Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1996.

A. Aymonlno, V. P. Mosco, *Spazio pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, 2006.

C. Aymonino, *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio, Padova, 1965. Edizione consultata Marsilio Editori, Venezia, 2009.

J. A. Bandeirinha, *Arquitectura a praça da autonomia, pedagogia, epistemologia, pensamento crítico*, Fundação Instituto Arquitecto José Marques da Silva, Porto, 2017.

J. A. Bandeirinha, *Fernando Távora. Modernidade permanente*, Associação Casa da Arquitectura, 2012.

J. A. Bandeirinha, *O Processo SAAL e a Arquitectura no 25 de Abril de 1974*, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011.

S. Battilossi, *Le rivoluzioni industriali*, Carocci editore, Roma, 2002.

Z. Bauman, *Vita liquida*. Laterza, Roma-Bari, 2008.

L. Bellicini, R. Ingersoll, *Periferia Italiana*, Meltemi, Roma, 2001.

G. Bertelli, *Estensione versus Contrazione, un inatteso "ritorno all'urbano"*, in A. Falzetti (a cura di), *La città in estensione*, Gangemi Editore, 2017.

G. Bertelli (a cura di), *Paesaggi fragili*, Aracne Editrice, 2018.

S.N. Bossio, F. Mancuso, S. Storchi, F. Toppetti (a cura di), *Dialoghi sullo spazio pubblico tra Europa e America Latina*, ALINEA Editrice, Firenze, 2013.

M. Bressan, S. Tosi Cambini (a cura di), *Zone di Transizione, Etnografia urbana nei quartieri e nello spazio pubblico*, Il Mulino, Bologna, 2011.

P. Brugellis, F. Pezzulli, *Spazi comuni, Reinventare la città*, Bevivino editore, 2006.

F. Cairncross, *Death of Distance: How the Communications Revolution Will Change Our Lives*, Harvard Business School Press, 1997.

Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile, Approvata dai partecipanti alla Conferenza europea sulle città sostenibili tenutasi ad Aalborg, Danimarca il 27 maggio 1994.

Carta di Cracovia, Principi per la conservazione ed il restauro del patrimonio costruito, 2000.

Carta di Venezia, Venezia, 1964.

Carta internazionale per la salvaguardia delle città storiche, Washington, 1987.

V. Casali, *Le Corbusier. Scritti e pensieri*, Mancosu Editore, 2014.

M. Castells, *La città delle reti*, Marsilio, 2004.

S. Cebrián Renedo, *La organización del espacio portugués contemporáneo*, in AA.VV., *Apropriações do Movimento Moderno*, Encontros do CEAA/7. Livro de Actas, Centro de Estudos Arnaldo Araújo da CESAP/ESAP, Porto, 2012.

G. Clement, *Manifesto del Terzo paesaggio*, (a cura di) F. De Pieri, Quodlibet, 2005.

M. Clemente, G. Esposito De Vita, *Città interetnica, Spazi, forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione*, Editoriale scientifica, Napoli, 2008,

Commissione di lavoro del Consiglio Italiano per le Scienze Sociali sul "Governo delle città", *Società e territori da ricomporre, Libro bianco sul governo delle città italiane*, Sintesi del rapporto conclusivo, aprile 2011.

Commissione Europea, *Il partenariato con le città, L'Iniziativa comunitaria URBAN*, Brochure 2003, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, Lussemburgo, 2003, ISBN 92-894-5108-4.

Commissione Europea, *Libro Verde Sull'Ambiente Urbano: comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento*, Bruxelles 25 luglio 1990.

Commission of the European Communities, *Towards a Thematic Strategy on the Urban Environment,* COM (2004) 60, EC, Bruxelles, 2004.

G. Consonni, *La difficile arte. Fare città nell'era della metropoli*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2008.

D. Costi, *Albareto Urban Act, Il Progetto Urbano Strategico per la valorizzazione turistica e gastronomica dell'Alta Valle del fiume Taro*, Collana Strumenti n. 10, pp. 160, MUP Editore, Parma, 2020.

D. Costi, *Designing the City of People 4.0, Reflections on strategic and sustainable urban design after Covid-19 pandemic*, Springer Berlin, 2021.

D. Costi, *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.

D. Costi, *Manual of Strategic Urban Design*, Spinger, 2023 (in corso di pubblicazione).

D. Costi, (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.

D. Costi, *Sorbolo Edu City, Il Progetto Urbano Strategico partecipato per la città dei corretti stili di vita*, Collana Strumenti n. 8, MUP Editore, Parma, 2018.

D. Costi, F. Magri, C. Mambriani, (a cura di), *Parma città d'oro. Progetto Urbano Strategico e Atlante Civile dell'Architettura*, LetteraVentidue, Siracusa, 2021.

D. Costi, F. Manfredi, *Rigenerare le comunità urbane. Atlante europeo e linee guida per le città italiane*, Collana Bianco n.3, LetteraVentidue, Siracusa, 2022.

V. Cruz, *Retratos de Siza*, Campo das Letras, Porto, 2005.

L. Daconto, *Lo spazio pubblico nella città contemporanea. Evoluzioni e cambiamenti nella relazione tra urbano e dimensione pubblica*, in M. Castrignanò, M. Bergamaschi (a cura di), *La città contesa. Popolazioni urbane e spazio pubblico tra coesistenza e conflitto*, Milano, FrancoAngeli, 2014.

R. P. Dameri, A. Cocchia, *Smart City and Digital City: Twenty Years of Terminology Evolution*, 2013.

R. P. Dameri, L. Giovannacci, *Smart city e Digital city. Strategie urbane a confronto*, Franco Angeli, Milano, 2015.

G. De Carlo, *L'architettura della partecipazione*, Royal Australian Institute of Architects, Melbourne, Australia, 1971. Edizione consultata S. Marini, (a cura di), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet, Macerata, 2015.

G. De Carlo, *Viaggi in Grecia*, (a cura di) A. De Carlo, Quodlibet, Macerata, 2010.

Declaración Vasca, Nueva hoja de ruta para ciudades y pueblos europeos creando municipios productivos, sostenibles y resilientes para una Europa habitable e inclusiva, 2016, sustainablecities.eu.

D. De Kerckhove, *Brainframes: mente, tecnologia, mercato. Come le tecnologie della comunicazione trasformano la mente umana*, Baskerville, Bologna 1993.

D. De Kerckhove, *L'architettura dell'intelligenza*, Testo & Immagine, Torino, 2001.

Dichiarazione di Toledo sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee, 22 giugno 2010.

C. Dickens, *Tempi difficili (Hard Times - For These Times*), Londra, 1854.

Directorate-General of Urban Development and Spatial Planning, *National Urban System – Medium sized cities and territorial dynamics*, Lisbona, 2002.

A. Esposito, G. Leoni, R. Maddaluno, (a cura di) *Fernando Távora diario di bordo*, LetteraVentidue, 2022.

A. Esposito, G. Leoni, *Eduardo Souto de Moura*, Electa, Milano 2003.

European Commission, *Green Infrastructures (GI) - Enhancing Europe's Natural Capital,* the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Bruxelles. 2013, May 3.

EU2020, *The New Leipzig Charter*, Adopted at the Informal Ministerial Meeting on Urban Matters on 30 November 2020.

European Spatial Planning Observation Network (ESPON), *The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO)*, Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning, Vienna, Maggio, 2006.

A. Falzetti (a cura di), *La città in estensione*, Gangemi Editore, 2017.

S. Fernández, *Arquitectura Portuguesa. 1961-1974*, in A. Becker, A. Tostões, W. WANG, *Portugal: Arquitectura do século XX*, Prestel/PF 97, Munchen, New York, Lisbona, 1997.

J. Flores, *Estudo de Renovação Urbana do Barredo, Porto 1969*, in A. Costa et al (a cura di), Congresso da Reabilitação do Patrimonio, Universidade de Aveiro – Departamento de Engenharia Civil, 2017, pp.621-630.

G.M. Flick, *Elogio della città? Dal luogo delle paure alla comunità della gioia*, Paoline, Milano, 2019.

T. Fonseca, *A escrita dos arquitetos, as palavras da arquitectura*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Marzo 2018.

R. Giffinger, C. Fertner, et al, Smart cities. *Ranking of European medium-sized cities*, Vienna, Austria: Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, 2007.

S. Graham, S. Marvin, Città e comunicazione, spazi elettronici e nodi urbani, Baskerville, 2002.

V. Gregotti, *L'architettura nell'epoca dell'incessante*, Laterza, Bari 2006.

V. Gregotti, *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino 1991, p. 81.

E. Guidoni, *La storia delle Piazze*, in *Le piazze. Lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea, Storia della città* n°54-55-56, Electa, Milano, aprile-dicembre 1990.

INTELI, *Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for local Authorities*, Lisbona, 2011.

INU, *Carta dello Spazio Pubblico*, Adottata a Roma a seguito della sessione conclusiva della II Biennale dello Spazio Pubblico, 18 maggio 2013.

J. Jacobs, *Vita e morte delle città americane*, 1961, edizione consultata Piccola Biblioteca Einaudi, 2009.

S. Kousidi (a cura di), *Viaggi e viste. Mediterraneo e modernità*, Altralinea, 2021.

M. Kundera, *L'immortalità*, Adelphi, 1990.

K. R. Kunzman, *Medium sized towns, Strategic planning and creative governance in the south Baltic Arc*, XXXIXa Conferenza dell'International Urban Fellows' Association (IUFA), 2009.

Le Corbusier, *La Carta di Atene*, 1942, Edizione consultata Ghibli editore, Milano, 2014.

H. Lefebvre, *Il diritto alla città (Le Droit à la ville)*, Anthropos, Parigi, 1968.
Edizione consultata di ombre corte, Verona, 2014.

G. Leoni, *Cosmopolitanism versus Internationalism: Távora, Siza and Souto Moura*, in F. Bethencourt, *Cosmopolitanism in the Portuguese-Speaking World*, Brill, 2017, pp. 161–219.

G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

S. Lima, T. Fonseca, *Uma ideia de arquitetura de paisagem na obra de Fernando Távora*, 2013.

D. Lichfield, *Urban regeneration for the 1990s*, London Planning Advisory Committee, 1992.

K. Lynch, *L'immagine della città*, edizione consultata Marsilio 2021, Edizione originale 1960.

E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, 2021.

G. Mazzeo, *Città a meno del piano, l'indifferenza delle strutture urbane alla pianificazione*, FrancoAngeli, 2011.

M. Mcluhan, *Gli strumenti del comunicare*, Il Saggiatore, Milano 2015, orig. 1964, prima ed. italiana 1967.

M. Mcluhan, *La galassia Gutenberg. Nascita dell'uomo tipografico*, Armando, Roma 2000, orig. 1962, prima ed. italiana 1976.

M. McLuhan, *Understanding Media: The Extensions of Man*, McGraw-Hill, New York, 1964.

P. Mei, *Spazi pubblici e luoghi condivisi. Progetti, architettonici per le città europee*, Maggioli Editore, 2016.

M. Mendes (a cura di), *Fernando Távora : minha casa : da organização do espaço : da harmonia do nosso espaço : da harmonia do espaço contemporâneo : uma porta pode ser um romance*, FIAJMS Faup, contiene 22 fascicoli, 2013.

R. Moneo, *L'altra modernità. Considerazioni sul futuro dell'architettura*, Christian Marinotti Edizioni, 2017.

O. Newman, *CIAM'59 in Otterlo*, Stuttgart, Karl Kramer, 1961.

J. Ortega y Gasset, *La ribellione delle masse*, 1930, edizione consultata TEA, 1988.

J. Ortega y Gasset, *Meditaciones del Quijote*, Publicaciones de la residencia de estudiantes, 1914.

G. Pagano, G. Daniel, *Architettura rurale italiana*, Quaderni della Triennale, Ulrico Hoepli Editore, 1936.

R. Panikkar, *Pluralismo e interculturalità*, Jaca book, 2009.

A. Picon, *Smart cities, Teoria y critica de un ideal autorealizzador,* Relactores Urbanos, 2019.

T. Pires de Carvalho, C. Guimarães, M.J. Barroca, *Bairro da Sé - contributo para a sua caracterização Histórica*, Câmara Municipal do Porto, Porto, 1996.

N. Portas, M. Mendes, *Portogallo. Architettura gli ultimi vent'anni*, Electa, 1991.

N. Portas, *A cidade como arquitectura*, edizione consultata Livros Horizonte 2021, edizione originale 1969.

M.L. Prista, A *memória de um Inquérito na cultura arquitetónica portuguesa*, in Colóquio Internacional Arquitetura Popular, Município de Arcos de Valdevez, 2016, pp. 273-288.

C. Ratti, *La città di domani, Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Einaudi, 2017.

M. L. Real, M. H. Gil Braga (a cura di), *A Ponte e a Avenida. Contradições urbanisticas no Centro Histórico do Porto*, Artes e Edições, 2001.

A. Riegl, *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*, Vienna e Lipsia, 1903, edizione consultata Machado Libros, Madrid, 2008.

E. N. Rogers, *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, 1958, edizione consultata Skira editore, 1997.

E.N. Rogers, J. L. Sert, J. Tyrwhitt. (a cura di), *El Corazón de la Ciudad. Por una vida más humana de la comunidad*, (CIAM 8, Hoddesdon, 1951), Hoepli,S.L., Barcellona, 1955.

A. Rossi, *l'architettura della città*,1966, Edizione consultata Città Studi Edizioni, Torino, 1995.

B. Rudofsky, *Architecture without architects, an introduction to nonpedigreed architecture*, The Museum of Modern Art: Distributed by Doubleday, Garden City, N.Y., 1964.

A. Sciascia, *Dimenticare Palermo?*, in A. Sarro, R. Lecardane, F. De Simone (a cura di), *Modificazioni urbane. Architetture e connessioni a Palermo*, Aracne editrice, 2017.

K. Schwab, *La quarta rivoluzione industriale*, Franco Angeli, Milano, 2016.

B. Secchi, *Un progetto per Prat*o, Alinea, Firenze, 1996.

G. Semi, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Il Mulino, 2015.ù

Á. Siza, *01 Textos*, Civilização Editora, Porto, 2009.

Á. Siza, I*maginar a evidência*, Edições 70, Lisbona, 2000.

Á. Siza, C. Castanheira, *As Cidades de Álvaro Siza*, Lisbona, Livraria Figueirinhas, 2001.

S. Storchi, M. Kustermann, (a cura di), *Le Città della Memoria*, antologia didattica, 2009.

D. Tavares, *Fernando Távora em Aveiro*, Dafne, 2022.

F. Távora, *Da organização do espaço*, 1962, edizione consultata 7.ª Edição. N.º 13 - Série 2. FAUP Publicações, Porto, 2007.

F. Távora, *Diario de "bordo"*, Associação Casa da Arquitectura, Porto, 2012, data originale 1960.

F. Távora, *Diário*, Foz, 24 Ottobre 1945, Agenda IPL nº 8, manoscritto.

F. Távora, *Diário*, Foz, 6 Febbraio 1950, in "Scritta 3", manoscritto.

F. Távora, *Teoria Geral da Organização do Espaço, Arquitectura e Urbanismo, a lição das costantes*, FAUP publicações, Porto, 1993.

G. Tocci, *Città, politiche e strumenti di governance : la pianificazione strategica in alcune città medie italiane*, Aracne, Roma, 2010.

C. Torricelli, (a cura di) *Fernando Távora. Dell'organizzazione dello spazio*, Nottetempo, 2021.

A. Tostões, *Sob o Signo do Inquérito*, in H. Roseta et al, IAPXX – Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal, OA, Lisbona, 2003.

M. C. Treu (a cura di), Per una città socievole, Le alterne fortune di piani e progetti, Palazzo Bonaretti Editore srl, 2015.

L. Trigueiros, *Fernando Távora*, blau, 1993.

United Nations, *New Urban Agenda. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development (Habitat III)*, Quito, 2016, October 20.

United Nations, *Report of The United Nations Conference on the Human Environment*, Stockholm, 5-16 June 1972.

United Nations, *Sustainable Development Goals 2030*.

United Nations Department of Economic and Social Affairs Population Division, *World Urbanization Prospects, The 2018 Revision,* United Nations New York, 2019.

D. van der Heuvel, M. Risselada, *Team 10: In Search of a Utopia of the Present 1953-1981*, NAi Publishers, Rotterdam, 2005.

B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna*, Einaudi, 2004, p.390.

P. Zumthor, *Atmosfere. Ambienti architettonici. Le cose che ci circondano* (2006), dizione consultata Electa, 2012.

Articoli in riviste e interventi in conferenze

A. Alves Costa, J. Figueira, *Terreiro da Sé – ideias e transformações*, «*Monumentos*» n° 14, pág. 78, 2001.

L. Ann Minciacchi, F*rom casabella to arquitectura. The Italian influence on Portuguese post CIAM debate*, in «Revisiting Post-Ciam Generation: debates, proposals and intellectual framework», Proceedings. Porto, April 11-13, 2019.

R. Aristides, *Fernando Távora and the production of modernity*, Paper presented at the International PhD Conference "Within the Limits of Scarcity: Rethinking Space, City and Practices", 27th of February, 2013, University of Westminster, London.

J. A. Bandeirinha, R. Aristides, *De visita ao "museu americano", Távora, 1960*, Paper presentato all'International Colloquium "Alice, Strange Mirrors, Unsuspected Lessons – Epistemologies of the South" in 10 to 12 of July, 2014, session DH9, "Human Rights."

J. A. Bandeirinha, *Three buttons on the sleeves, United States 1960 and Távora's strangeness*, in Revisiting Post-Ciam Generation: debates, proposals and intellectual framework, Proceedings. Porto, April 11-13, 2019.

J. A. Barash, *La memoria collettiva e la configurazione dello spazio pubblico nell'epoca dei mass media*, «Lessico di etica pubblica», N°2, ISSN 2039-2206, 2018.

F. Barata, *La regola e l'eccezione. Due progetti di Távora a Porto*, in «*DPA*», Documents de Projectes de Arquitectura, n°14, Revista del Departement de Projectes Arquitectonicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, Dicembre 1998.

G. Byrne, *el Anfiteatro de Coimbra. De aula magna a lección magistral*, in «*DPA*», Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998.

G. Canto Moniz, L. M. Correia, A. Gonçalves, *Fernando Távora Oporto's Urban Renewal: A Changing Moment in Urban Rehabilitation Policy Debate*, «Journal of Urban History», 1–21, 2017.

M. Carta, *Contro i piani strategici solitari per progetti bandiera senza vento*, «*Infolio*» n°22, Dicembre 2008, pp.3-4.

M. Charitonidou, *An action towards humanization. Doorn manifesto in a transnational perspective*, in *Revisiting Post-Ciam Generation: debates, proposals and intellectual framework*, Proceedings. Porto, April 11-13, 2019.

A. Coderch, *No son genios lo que necesitamos ahora*, 1960, Pubblicato in «*Domus*», novembre 1961.

D. Costi, A. Fanfoni, E. Ortolan, *Il Progetto Urbano Strategico come modello per la rigenerazione urbana dei centri minori e della città media italiana. Alcune evidenze*, in «*ASUR-Archivio di Studi Urbani Regionali*», 2022. (in corso di pubblicazione).

D. Costi, G. Carpi, A. Fanfoni, E. Ortolan, *A model of innovative participation in urban regeneration processes of venues born from a collective vocation. Parma città d'oro experience*. (in corso di pubblicazione).

E. Covelinhas, Avenida da Ponte Congelada, «*JN Journal de Noticias*», Porto, 30 maggio 2001.

P. Culotta, Le radici dell'architettura, «*Casabella*» n°742, marzo 2006, p.102-103.

C. F. Colombo, *La città come una sequenza di interni: un approccio ecologico alla progettazione dello spazio pubblico*, «BDC», Università degli Studi di Napoli Federico II, Vol. 15, 2/2015.

F. Dal Co, *Fernando Tàvora: il mondo osservato da un aristocratico architetto borghese*, «*Casabella*» n°833, Gennaio 2014, pp. 104-107.

F. Dal Co, *Scienziati del restauro e architetti felici*, in «*Casabella*», n°830, ottobre 2013, pp. 18-19.

C. De Castro, *Collage, Fernando Távora e a Casa dos 24 do Porto*, «*Arqtexto*» n°15, 2009

P. V. Dell'Aira, *La superficie dello spazio pubblico. Il lavoro sul piano nel progetto dei vuoti urbani*, in «*L'ADC L'architettura delle città* ». The Journal of the Scientiic Society Ludovico Quaroni, n. 10, 2017.

P. Di Biagi, *I CIAM verso Atene: spazio abitabile e città funzionale*, in *EL GATCPAC Y SU TIEMPO, política, cultura y arquitectura en los años treinta*, intervento presentato in occasione del convegno V Congreso Internacional DOCOMOMO Ibérico, Barcellona, 26 - 29 ottobre 2005.

A. Esposito, G. Leoni, *Architetti a Porto: una "scuola"?*, «*Casabella*» n°700, Maggio 2002, pp. 4-5.

R. Fistola, R.A. La Rocca, *Realtà aumentata e Smart City: verso la nuova visione della città*, in F. D. Moccia, M. Sepe, «*Urbanistica online dossier*», territori competitivi e progetti di rete, INU Edizioni, Novembre 2017.

C. Fochs, *El Cedro*, in «*DPA*», Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998.

T. Fonseca, *Ela (A Sé) e o monstro*, «*Publico*», 14 dicembre 2000, Opinião.

K. Frampton, *Anti tabula rasa: verso un Regionalismo critico*, in «*Casabella*» n. 500, marzo 1984, p.22.

J. Frechilla, *Fernando Tavora. Conversaciones en Oporto*, «*Arquitectura*» n°261, Julio-Agosto 1986, Madrid.

C. Garau, *Citizen participation in public planning: A literature review*, «*International Journal of Sciences*», dicembre 2012.

R. Hambleton, *From smart cities to wise cities*. Paper for the *AAG Annual Meeting*, Chicago, 2015.

F. Keil do Amaral, *Uma Iniciativa Necessária*, in «*Arquitectura*», 2° Serie, n. 14, Lisbona, Aprile 1947.

C. Korkmaz, O. Balaban, *Sustainability of urban regeneration in Turkey: Assessing the performance of the North Ankara Urban Regeneration Project*, in «*Habitat International*», 2020, vol.95.

G. Leoni, *Siza prima di Siza*, in «*Casabella*» n°896, Aprile 2019, pp. 6-21.

G. Leoni, *Távora e la conoscenza dello spazio*, «*Casabella*» n°693, Ottobre 2001, pp. 56-57

R. Maddaluno, *Fernando Távora: The Journey as an Instrument of Experience and Transmission of the Architectural Discipline*, «*Athens Journal of Architecture*», Vol. 4, No. 1, 2018.

C. Magnani, *Fernando Távora*, «*Casabella*» n°713, luglio 2003, p.6.

E. Moretti, *La rinascita dei centri urbani*, «*Domus*» supplemento a n°985 Novembre 2014, pp. 7-9.

E. Mumford, *El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928-1960*, in «*Revista Bitácora Urbano Territorial*», vol. 11, num. 1, gennaio-dicembre, 2007, pp. 96-115, Universidad Nacional de Colombia.

E. Mussinelli*, Il progetto ambientale dello spazio pubblico*, «*Eco Web Town*» n°18 - Vol. II, 2018.

J. A. Ortiz Orueta, *Influencia de Pessoa en el discurso de Fernando Távora*, «*Cuadernos de Proyectos Arquitectónicos*», n. 6, pp. 50-61, 2016

N. Portas, *Arquitecto Fernando Tavora: 12 anos de actividade profesional*, «*Arquitectura*» n°71, Luglio 1961, Lisbona.

N. Portas, *Crónica de Arquitectura: Pioneiros de uma Renovação*, in «J*ornal das Letras e Artes*», Lisbona, 13 dicembre 1961, 18 aprile 1962, 30 gennaio 1963, gennaio 1964.

N. Portas, I*nterpretazioni del progetto urbano*, «*Urbanistica*» n°110, 51-60, 1998.

C. Portela, *Perfil de Fernando Tavora*, in «DPA», Revista del Departament de Projectes Arquitectónicos de la Universitat Politecnica de Catalunya, n°14, 1998.

J. Rison, *Un'urbanistica per le persone*, «Domus» supplemento a n°985 Novembre 2014, pp. 10-13.

E. N. Rogers, *Continuità o Crisi?*, in « *Casabella-Continuità*», n° 215, aprile-maggio 1957, p.3-4.

J. Sainz, *Monografia de Oporto: De Távora a Souto Moura*, «*Arquitectura viva*» n°37, julio-agosto 1994, p.77.

M. Savino, *Lo spazio pubblico è un problema*, in «*Spazio Pubblico Eutanasia e Rinascita*», n°08/09, Trimestrale dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Messina, 2012.

B. Secchi, *Progetto di suolo*, «*Casabella*» n.520, 1986.

R. Seco, *Antes do recomeço: a cidade nas revistas Arquitectura e Binário*, in «*Cidades, Comunidades e Territórios*», n°33, Diciembre 2016, pp. 133 –143.

Á. Siza, Recupero dell'Avenida da Ponte e progetto per il museo della città, «CASABELLA» n°700, maggio 2002, p.58-63.

Á. Siza, *una conversazione con Francesco Dal Co, Porto, 6 febbraio 2019, 'A Arquitectura moderna não é um estilo, mas uma atitude'*, in «*Casabella*» n°896, Aprile 2019, pp. 6-21.

E. Souto de Moura, *La torre di Távora*, «Casabella» n°700, Maggio 2002, p.64.

F. Távora, *A Arquitectura é o dia-a-dia*, Boletim da Universidade do Porto, n° 19/20,1993.

F. Távora, *Ano do Jubilato do Professor Fernando Távora*, Aula n°18 (excertos sobre a obra de Nicolau Nasoni), Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 15 Giugno 1993.

F. Távora, *A proposito di Royaumont*, Testo scritto nel dicembre 1962 e pubblicato su «*Arquitectura*» n°73, 1963.

F. Távora, *Architettura e urbanistica: la lezione delle costanti*, testo pubblicato in «*Lusiada, Revista ilustrada de Cultura*», vol. 1, n°2, novembre 1952. Ripubblicato in F. Tàvora, *Teoria Geral da Organização do Espaço. Arquitectura e Urbanismo, a lição das constantes*, FAUP, ottobre 1993. consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

F. Távora, *As raízes e os frutos*, «*Diário de Lisboa*», Ano 66, n.º 22101, 3 Jul. 1986, p. 12-13.

F. Távora, *Conversaciones en Oporto*, «*Revista Arquitectura*», n.° 261, Luglio/Agosto 1986. p.23.

F. Távora, *Entrevista a Fernando Távora*. «*Arquitectura*», 4.ª Série, n.º 123, Set./Out. 1971, p. 150-154.

F. Távora, *Il problema della casa portoghese*, Saggio pubblicato nel settimanale «*ALEQ*» il 10 novembre 1945. Lo stesso articolo, rielaborato e ampliato, inaugura la collana dei *Cadernos de Arquitectura*, Porto, 1947, consultato in G. Leoni, A. Esposito, Fernando Távora. Opera completa, Electa, Milano, 2005, pp. 290-291.

F. Távora, *La mia opera, da un incontro con Fernando Távora nel suo studio*, in G. Leoni, A. Esposito, Fernando Távora. Opera completa, Electa, Milano, 2005, pp. 8-13.

F. Távora, *La scuola delle belle arti di Porto*, da un'intervista di Raffaella Maddaluno, in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005, pp. 288-289

F. Távora, *Per un'armonia del nostro spazio*, Testo pubblicato in «*Commercio di Porto*» il 10 agosto 1954 e l'8 marzo 1955. Consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

F. Távora, *Per un'urbanistica portoghese*, Testo pubblicato in «*Commercio di Porto*» il 24 marzo 1953, il 25 maggio 1953 e il 13 dicembre 1955. Consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

F. Távora, *Porto e il suo spazio*, Testo pubblicato in «*Commercio di Porto*» il 20 febbraio 1964. Consultato in G. Leoni, A. Esposito, *Fernando Távora. Opera completa*, Electa, Milano, 2005.

F. Távora, *Scuola elementare della Quinta do Cedro*, Vila Nova de Gaia, 1958, testo dell'aprile 1963.

F. Távora, *Trabalhos de conservação e adaptação*, in «*Boletim*» da DGEMN, Pousada de Santa Marinha da Costa, Guimarães, n.130, Lisbona 1985, p.77.

F. Távora, Á. Siza, *Lavorare "insieme", Conversazione tra Álvaro Siza e Fernando Távora sui progetti per Avenida da Ponte*, «CASABELLA» n°700, maggio 2002, p.54-57.

A. Tostões, *A diáspora ou a arte de ser português*, in «*CAMÕES*», n°22, 2013, pp. 23-40.

D. Van den Heuvel, Jaap Bakema and the open society, in «*Archis*», 25 aprile 2018.

W. Wang, Távora, Siza, Souto-Moura. Una identidad no lineal, «ARQUITECTURA» n°261, Luglio/Agosto 1986, Madrid.

M. Weiser, *The computer for the 21st Century, Scientific American*, September, 1991, pp. 94-104.

"*X Congresso CIAM*", in «*Arquitectura*» N°64, Lisbona, 1959.

M. Yasuoka, T. Ishida, A. Aurigi, *The Advancement of World Digital Cities*, in «Handbook of Ambient Intelligence and Smart Environments» pp.939-958, Springer US, November 2010.

A. Zamboni, *La città intelligente, l'uomo è rinsavito?*, in «*Domus*» supplemento a n°985 Novembre 2014, pp. 23-25.

Articoli online

T. Abdel-Ghani, *Using Film Images to Understand Our Cities*, Academia Letters, Article 2510, 2010. https://doi.org/10.20935/AL2510.

Augé M., *I non-luoghi vent'anni dopo*, Intervista di Marco Aime a Marc Augé in occasione della 6^ edizione di Pistoia: "Dialoghi sull'uomo", Pubblicato il 24 maggio 2015 in www.dialoghisulluomo.it

A. Aymonino, V. P. Mosco, *Zero cubatura per una architettura ancora pubblica*, Area, 8 settembre 2014, https://www.area-arch.it/zero-cubatura-per-una-architettura-ancora-pubblica/

F. Barré, *Quando l'industria diventa paesaggio*, Fondazione Mast, Édition Xavier Barral

C. Gagliardi, *Villaggio globale*, in F. Lever, P.C. Rivoltella - A. Zanacchi (a cura di), La comunicazione. Dizionario di scienze e tecniche, www.lacomunicazione.it (13/05/2022).

J. Link, *Aldo Van Eyck: A Playground For Every Neighborhood*, www.goric.com, 25 luglio 2017

J. Perazzoli, *Le lunghe conseguenze delle rivoluzioni industriali*, https://fondazionefeltrinelli.it/

B. Phelps, *The Future of Public Space Analytics*, https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/future-public-space-analytics/1048426/

F. Portugal e Gomes, *Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24*, Aprile 2008, https://vitruvius.com.br/

B. Sterling, *Stop Saying "Smart Cities" (Le città intelligenti non esistono)*, The Atlantic, versione in italiano in Internazionale periodico online, 10 aprile 2018, https://www.internazionale.it/notizie/bruce-sterling/

L. Traldi, *Dare voce al popolo senza essere populisti si può*. Intervista a Francesca Bria, CTO di Barcellona Smart City, www.designlarge.it, 13 agosto 2018, https://www.designatlarge.it/barcelona-smart-city-francesca-bria/

F. Visconti, *Ernesto Natahan Rogers e il Cuore della città*, http://www.festivalarchitettura.it/

J. Walljasper, *Public Space Powered Democracy*, https://www.smartcitiesdive.com/

Prodotti accademici

E. Afonso, *Anfiteatro da Faculdade de direito da Universidade de Coimbra : Fernando Távora*, Dissertação de Mestrado Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2009, Relatore: Prof. Marta Oliveira.

S. A. Canelas Ferreira, *Avenida da Ponte - Memória e Revitalização Urbana. Arquitetura, Presente e Passado*, Dissertação de Mestrado Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2012, Relatore: Prof. Francisco Barata.

J. C. Costa de Sousa, *O impacto de alguns arquitetos do norte de portugal no panorama da arquitetura contemporânea*, Tesi di dottorato, Universidade da Coruña, Relatore: Prof. José Carlos Costa de Sousa, 2015.

D. A. Cunha, *Fernando Távora : tradição e modernidade*, Universidade Lusiada de Lisboa, Faculdade de Arquitectura e artes, Tesi di Maestrado integrado em Arquitectura, Relatore: Prof. Bernardo d'Orey Manoel, 2014.

B. M. da Rocha Correia, *A experiência do Espaço Público: Paisagem, Urbanismo, Arquitectura e Design*, Tesi di Mestrado Integrado em Arquitectura, , Relatore: Prof. ssa: Teresa Fonseca, 2013.

O. M. Fernandes Lopes de Sá, *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística*, Tesi di Mestrado integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof. Rui Tavares, 2007.

M. Figueiredo, *ODAM: valores modernos e a confrontação com a realidade produtiva*, Tesi di dottorato Escuela Tecnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Relatore: Teresa Rovira Llobera, 2005.

S. Gomes, *O problema (e algumas soluções) das casas portuguesas. Modelli di organizzazione dello spazio dell'abitare sociale in Portogallo [1989-2007],* Tesi di dottorato Del Politecnico di Torino, XXIII Ciclo, Relatore: Prof. Marco Trisciuoglio, 2012.

M. T. M. Hilário, *Giovanni Muzio e Fernando Távora : projectos para a avenida da Ponte e para o Campo Alegre*, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Universidade de Coimbra, Relatore: Prof. C. Martin, 2014.

V. Lattante, *Ernesto Nathan Rogers e le preesistenze ambientali, Itinerario teorico, 1948 – 1964*, Tesi di dottorato, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, a.a. 2012/2013, Relatori: prof.ssa M. Casciato, prof. V. Balducci.

G. Liverani, *Contesto e progetto, Influenze italiane sull'architettura di Fernando Távora*, Tesi di Dottorato di ricerca in architettura, Università di Bologna, relatore: Prof. Antonio Esposito, 2017.

L. Lopes Ribeiro Ramos Clementino, *Fernando Távora, De O Problema da Casa Portuguesa ao Da Organização do Espaço*, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, FCTUC, Relatore: Jorge Figueira, 2013.

H. Machado da Silva, A*venida da Ponte. Impasse em Continuidade*, Prova Final para Licenciatura em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof. Domingos Tavares, 2007.

S. R. Meleiro Lima, *Fernando Távora e o Espaço Público Português,* Tesi di Mestrado integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof.ssa Maria Teresa Fonseca.

B. Santos Sousa, *Intervir no património: A Casa dos 24 enquanto paradigma*, Tesi di Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof.ssa Gisela Lameira, 2018.

R. Tavares de Almeida Besteiro, *Avenida da Ponte 1968/2000. Álvaro Siza, Arquitectura e Cidade*, Tesi di Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Relatore: Prof. Carlos Machado, 2012.

G. Zerillo, *La (Anti)Scuola di Oporto*, Tesi di Dottorato di ricerca in composizione architettonica, Università degli Studi di Napoli Federico II, relatore: Prof. Alberto Cuomo, XXIII ciclo.

Filmati e Video

J. A. Bandeirinha, intervista realizzata da G. Niles nell'ambito dell'esposizione SAAL realizzata a Parigi nel 2016.
https://arqmultimedia.cd25a.uc.pt/en/mmcs/1380

A. Siza, Obras e Projectos – Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques, 2001,
https://espacodearquitetura.com/

A. Silva, Fernando Távora, Documentario, RTP Arquivos,
https://arquivos.rtp.pt/conteudos/fernando-tavora-2/

Fernando Távora - Discursos sobre arquitectura #1, 17 Gennaio 1990, FAUP, Porto,
https://www.youtube.com/watch?v=FxRw8TunGYw

Mostra 'I viaggi di Fernando Tavora', Conferenza inaugurale della mostra 'I viaggi di Fernando Tavora'
presso Aula Magna della Biblioteca Malatestiana, Cesena, 23 settembre 2022
https://www.youtube.com/results?search_query=fernando+tavora

A. Esposito, G. Leoni, Intervista a Fernando Távora, Porto 1999
https://www.youtube.com/watch?v=SPe39MTpF3g

El carácter de la tradición en la arquitectura de Barney | Távora | Coderch
https://www.youtube.com/watch?v=AlmB8mzl75g

Videointervista all'economista Stefano Zamagni per il convegno "Smart City? A critical position."
https://www.youtube.com/watch?v=eAkUx9heQYw

Videointervista al sociologo Derrick De Kerckhove, per il convegno "Smart City? A critical position"
https://www.youtube.com/watch?v=VlBVOhKQaKs

Videointervista all'ingegnere Alberto Broggi per il convegno "Smart City? A critical position"
https://www.youtube.com/watch?v=kCi6jR3aksE

Videointervista al giurista Giovanni Maria Flick per il convegno "Smart City? A critical position"
https://www.youtube.com/watch?v=P3UAUH51zNg

Videointervista a Sébastien Marot, filosofo studioso dell'etica del paesaggio
https://www.youtube.com/watch?v=jc1jvChwDqw

Sitografia

https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/agenda-2030-per-lo-sviluppo-sostenibile/
http://www.archipicture.eu/
https://arqmultimedia.cd25a.uc.pt/en/mmcs/1380
https://www.domusweb.it/it/portfolio/2014/09/02/fotografie_mediterranee.html
https://www.greencitynetwork.it/green-city-approach/
https://www.smartcitiesdive.com/
https://sustainablecities.eu/
https://www.e-zigurat.com/blog/en/smart-city-barcelona-experience/
https://arquivoatom.up.pt/index.php/fundacao-instituto-arquitecto-jose-marques-da-silva
https://casabellaweb.eu/
http://arquivos.serralves.pt/details?id=72490