

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

06

il
trasversale
gioco dei
saperi
nel progetto e
nella promozione
della città



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.



Edizioni Scientifiche Italiane

il trasversale gioco dei saperi nel progetto e nella promozione della città

Sommario

Editoriale

Il Sapere ... è

Libere dissertazioni sul trasversale gioco dei saperi nella promozione sociale e culturale del ben vivere urbano

di Mario COLETTA

5

Interventi

L'irresistibile fascino della trasversalità

di Pierluigi GIORDANI

17

La città plurale, sintesi di civiltà

di Concetta FALLANCA DE BLASIO

25

Il trasversale gioco dei saperi nella ricerca di sostenibilità della città

di Francesco FORTE

35

Architettura e città. La misura civile tra comunicazione e interpretazione

di Giancarlo CONSONNI

45

Urban green spaces and their impact in the health of a population

Paula SANTANA, Rita SANTOS, Cláudia COSTA, Adriana LOURIERO

57

Città plurali e ridisegno della cittadinanza:

il trasversale gioco dei saperi e le responsabilità disciplinari

di Francesco LO PICCOLO

71

L'interetnia e la rivoluzione sociale e demografica della città contemporanea:
nuovi scenari e vecchie strategie.

di Davide LEONE

81

La fruizione degli spazi pubblici quale occasione per l'integrazione

di Domenico PASSARELLI, Nicola TUCCI

91

L'incrocio dei saperi nella pianificazione della città e del territorio.

L'esperienza del dottorato di ricerca in *Luoghi e tempi della città e del territorio*

di Roberto BUSI

99

Città e conoscenza, il sapere per fare e le conoscenze scientifiche alla origine della città

di Luigi SCARPA

107

Contenuti strategici della pianificazione ed esperienze di partecipazione ai processi decisionali

di Piergiuseppe PONTRANDOLFI

115

El urbanismo ecológico

por Salvador RUEDA

127

Rubriche

Studi, Piani e Progetti

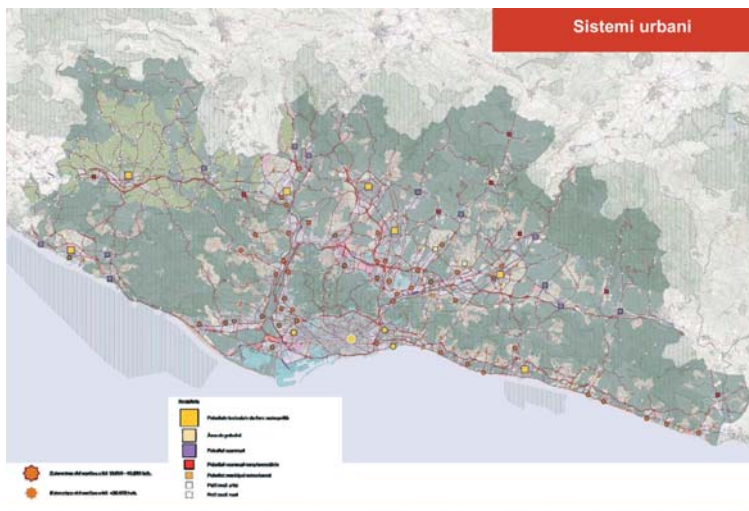
Il Piano Territoriale Metropolitano di Barcellona modello di riorganizzazione urbanistica di crescita della Regione Metropolitana

di Angelino MAZZA

Il Governo della Catalunya ha portato a termine due delle sue sfide più importanti del proprio programma politico: una prima riguardante la nuova scala urbana estesa a tutto il territorio metropolitano (attraverso la Legge che istituisce e regola le funzioni dell'Ambito Metropolitano di Barcellona) e una seconda quella di riorganizzare urbanisticamente il suo ambito di influenza (attraverso l'approvazione del PTMB). Con l'approvazione del PTMB (20/04/2010) si è concluso un processo che ha cercato di dare risposte all'attuale modello tendenziale di crescita urbana della R.M.B. L'approvazione definitiva è avvenuta dopo il periodo di adozione dove sono state presentate circa 2.500 osservazioni. Il documento finale apporta importanti novità riguardanti gli ambiti per gli spazi aperti, come ad esempio la protezione specifica del Parco Agricolo del *Valles*, e per le infrastrutture. In quest'ultimo caso, l'inclusione di quattro alternative al tracciato dell'ultimo tratto del *Quart Cinturò* (il quarto raccordo) è diventato l'elemento più problematico e dibattito sia per i politici che per gli ecologisti. La Regione Metropolitana di Barcellona (RMB) è uno degli ambiti funzionali definiti dal Piano Territoriale Generale della Catalunya (PTGC), con una estensione pari a 3.236 kmq occupa il 10% del territorio catalano. È integrata da 164 comuni ed ospita circa 5 milioni di abitanti con una concentrazione pari al 68% della popolazione residente in Catalunya e seconda come densità superata solo da Parigi.



Piano Territoriale Metropolitano di Barcellona



Piano Territoriale Metropolitano di Barcellona

Il 22 maggio del 2009 il Governo della Catalunya ha approvato il documento preliminare del Piano che aveva tra i principali obiettivi quello di garantire la funzionalità degli spazi aperti, attendere alla domanda di abitazioni, aree ed infrastrutture per le nuove attività economiche, promuovendo un modello di città basato sulla

compatezza, la coesione sociale e la mobilità sostenibile. Il documento seguiva lo stesso impostazione metodologica di tutti i Piani territoriali parziali (tutti approvati a fine legislatura) a quel tempo in elaborazione, raggruppando i propri obiettivi in tre grandi ambiti di attuazione: spazi aperti, insediamenti urbani e infrastrutture

di mobilità. Dopo la prima approvazione iniziale, tutta la documentazione del Piano ha osservato il periodo previsto dalla normativa per la presentazione delle osservazioni, ovvero per la società civile (persone fisiche e giuridiche) 3 mesi e per i comuni 6 mesi. Durante questo periodo sono state presentate 2.570 osservazioni provenienti principalmente da tre fonti: i partitici dell'ambito territoriale (*vegueria*) del *Panades*, le organizzazioni ecologiste e i comuni che considerano il piano non adeguato alle proprie necessità. L'iter procedurale di approvazione definitiva si è concluso il 20 aprile scorso. Il Piano ha parzialmente accolto delle osservazioni anche se la struttura portante del documento elaborato dalla DPTOP (Dipartimento delle Politiche Territoriali ed Opere Pubbliche della Generalitat della Catalunya) non ha avuto grandi cambiamenti, e sono state apportate poche modifiche alla versione iniziale. Nei contenuti, per gli spazi aperti, oltre ad incrementare di 1.000 ha la superficie rispetto alla prima proposta di Piano, il documento include anche una interessante proposta di elaborazione da parte del Dipartimento di Agricoltura della Catalunya di un Piano territoriale di settore per le aree con particolare valore agricolo e, da parte del Dipartimento dell'Ambiente, di un Piano territoriale di settore per le aree classificate come corridoi ecologici. Inoltre, si prevede l'elaborazione di un Piano Direttore urbanistico della piana agroforestale del *Valles*. Per le infrastrutture viarie, il Piano prevede quattro alternative al contestato tracciato del *Quart Cinturò* (il quarto raccordo) e per le infrastrutture ferroviarie nuove proposte come la creazione di nuovi accessi ferroviari per la rete del trasporto merci verso il Porto di Barcellona ed il miglioramento delle linee esistenti del FGC tra *Sant Cugat e Plaça Catalunya* (Barcellona) e tra *Martorell e Igualada* incrementandone la velocità e la capacità. In definitiva, con l'approvazione del PTMB a forte valenza territoriale si cerca di dare risposte all'assenza di pianificazione nella Regione Metropolitana di Barcellona per tre situazioni particolarmente a rischio: la dispersione urbana, la

congestione delle infrastrutture e la segregazione socioeconomica. La differenza sostanziale rispetto agli altri Piani Territoriali Parziali della Catalunya è senz'altro l'innovativa metodologia, frutto di un accurato lavoro di partecipazione, e la specificità del territorio che rappresenta solo il 10% della Catalunya dove risiede il 70% della popolazione. Il concetto di spazio aperto come elemento strutturante assume rilevanza in un'area densamente popolata, queste aree "preservate" sono di grande valore ambientale, paesaggistico ed agrario, ed annesse alle zone già protette (PEIN, Rete Natura 2000, Parchi, etc.) rappresentano circa 250.000 ha di spazi aperti e salvaguardati dall'espansione urbana. In questo modo circa il 75% del territorio metropolitano si configurerà come un sistema coerente di spazi aperti evitando l'attuale frammentazione in isole protette. Infine, rispetto agli insediamenti urbani, il Piano ha cercato di rispondere ad importanti sfide come la promozione di una città compatta di fronte all'occupazione estensiva di suolo, favorendo la crescita in continuità e spingendo verso la città complessa come risposta alla richiesta di edificazione. In questo senso il Piano propone due distinte strategie: una per l'Area Metropolitana "piccola" di Barcellona (Barcellona ed i comuni confinanti), dove non si prevedono nuovi insediamenti di grandi dimensioni. In cambio si prevede la polarizzazione della crescita delle città dell'Arco Metropolitano. Si tratta dei comuni di *Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedes, Martorell, Granollers, Sabadell, Terrassa e Matarò* configurando un sistema di città articolate e compatte attraverso l'elaborazione di 13 Piani Direttori Urbanistici. Questo per la città di Barcellona supporrà la revisione del Piano Generale Metropolitano (PGM) del 1976 che ha regolamentato il processo di metropolizzazione della città negli ultimi 30 anni. Questo senz'altro rappresenta forse la sfida più importante e lungimirante del PTMB, un nuovo modo di concepire l'intervento urbanistico inteso come impulso in grado di determinare la risposta autonoma di un luogo, ossia di far riacquistare alle diverse realtà urbane la dinamica

necessaria per affrontare le loro situazioni peculiari. Sviluppare, proprio a partire dalla multi-problematicità dell'Area Metropolitana (piccola), che è una innegabile risorsa per la città stessa, delle strategie sinergiche, dei cittadini, dal basso, per la trattazione di alcune problematiche tipiche degli insediamenti urbani di ingenti dimensioni, inerenti l'ottimizzazione delle risorse e l'applicazione di tecnologie innovative anche a processi industriali esistenti. In definitiva, il Piano ricerca non un territorio specializzato funzionalmente in aree tematiche, ma luoghi plurifunzionali tesi a favorire un'idea policentrica di un territorio fortemente metropolitano.

Piani e progetti urbani a Viladecans nell'area metropolitana di Barcellona

di Antonio ACIERNO

La città di Viladecans è situata nell'area metropolitana di Barcellona, nel delta del fiume Llobregat che ne caratterizza significativamente il paesaggio con la presenza diffusa di torrenti e rivoli. La città è cresciuta notevolmente negli ultimi decenni superando oggi i 63.000 abitanti, in considerazione della sua vicinanza alla metropoli spagnola. Fino agli inizi del '900 Viladecans è stata prevalentemente un villaggio agricolo, la cui economia era condizionata e favorita dalla presenza dei corsi d'acqua del bacino imbrifero, che hanno costituito una risorsa per la fertilità dei terreni coltivabili e allo stesso tempo la causa di impaludamento di molte aree con conseguenti diffusioni di epidemie malariche. Nel XX secolo la città trasforma la propria economia da agricola in industriale con l'insediamento di numerosi opifici ed attività artigianali che hanno segnato anche l'espansione e la forma della città. La disponibilità occupazionale ha determinato l'attrazione nell'area di popolazione spagnola ed immigrante (prevalentemente marocchini) che hanno contribuito al forte inurbamento del territorio. In passato la città ha sempre sofferto una carenza infrastrutturale che ne limitava le relazioni con il



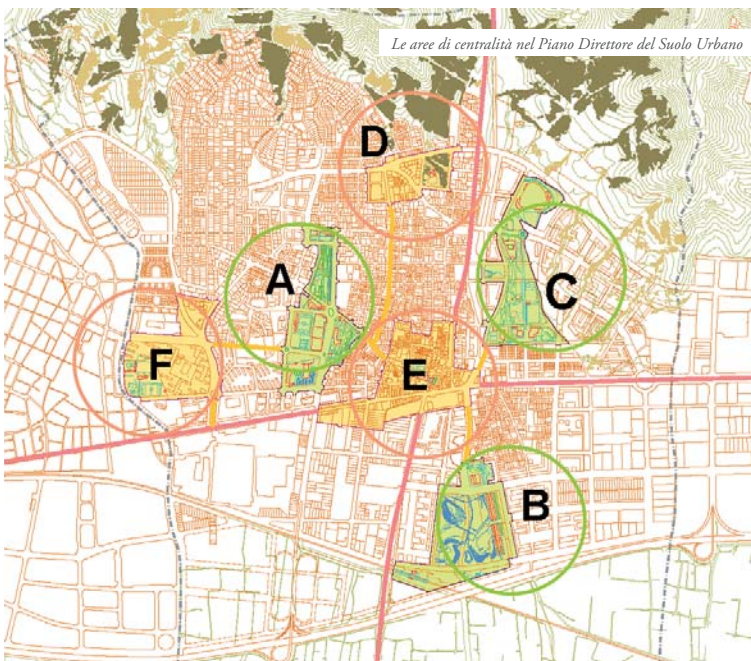
Plastici del progetto su la Riera de Sant Climent



Il progetto de La Vileta nel contesto urbano

resto del territorio, e solo negli ultimi anni i sistemi di trasporto sono migliorati notevolmente con la costruzione della rete ferroviaria regionale e il potenziamento della rete di autobus urbani ed extraurbani. Tuttavia la città, così come i comuni ubicati nella zona meridionale del corso del Llobregat, risulta complessivamente deficitaria nei sistemi di comunicazione, motivo per il quale è stata già prevista la realizzazione di una linea metropolitana in grado di collegare la città all'area metropolitana di Barcellona. Il delta del Llobregat costituisce una delle aree di maggiore concentrazione di attività industriali ed è caratterizzata dalla presenza del nuovo aeroporto, e dal porto commerciale di Barcellona in corso di notevole espansione. Il territorio comunale di Viladecans si presenta vario negli usi del suolo avendo uno sviluppo longitudinale che parte dalle aree boschive montane fino a raggiungere la spiaggia che si affaccia sul mar Mediterraneo. Gli usi del suolo sono pertanto classificabili secondo fasce sequenziali che vanno da quello forestale in collina, seguito dalla zona residenziale e da quella industriale mentre quello agricolo si interpone all'ultimo della fascia costiera. La struttura economica prevalente è quella terziaria (65%) mentre l'industria (15%) e il settore delle costruzioni (21%) completano quasi interamente il resto delle attività e solo l'1% della forza lavoro è oggi occupato nell'agricoltura. Lo sviluppo urbano della città è avvenuto prevalentemente attorno all'attuale Avinguda de la Generalitat, in passato principale strada di attraversamento del territorio, prima a nord e successivamente invadendo anche l'area meridionale con l'insediamento dei complessi industriali. Quest'asse oggi costituisce una frattura all'interno del tessuto urbano, cui si è cercato di porre rimedio con uno dei progetti di trasformazione di cui si dirà in seguito. La crescita demografica è avvenuta soprattutto a partire dagli anni '60 quando la popolazione si attestava ancora a circa 7.500 abitanti dell'allora villaggio agricolo, fino ad arrivare ai 43.000 del 1980 e agli attuali 63.252. Un ritmo di crescita che ha rapidamente trasformato e stravolto gli assetti precedenti e che

pone oggi la necessità di un ulteriore cambiamento nella riconversione degli spazi industriali dismessi, processo che si è avviato già da circa un decennio. La città di Viladecans, infatti, è stata teatro di interessanti trasformazioni urbane e territoriali negli ultimi anni che sicuramente costituiscono esempi di felice integrazione con il paesaggio, tra i quali il recupero della *Riera de Sant Climent*. Questo intervento ha recuperato un'ampia superficie territoriale occupata dal corso del torrente, e da aree incolte o destinate al pascolo, che separava due estese aree urbanizzate, destinandola ad usi collettivi e risolvendo anche la canalizzazione delle acque inscatolandone il corso in un condotto in cemento armato. Tutte le aree contermini sono state trasformate al fine di creare un grande parco verde con attrezzature pubbliche ed edifici residenziali capace di integrare e ricucire un tessuto urbano distante e marginale. Il progetto, risalente agli anni 1996-97, si è proposto i seguenti obiettivi: riconoscere e mantenere il torrente di Sant Climent come riferimento geografico del territorio, pianificare il potenziale strutturante del torrente a vantaggio dell'intero territorio comunale, creare un asse civico verde quale elemento di integrazione urbana. Le strategie adottate per il successo dell'operazione sono state: l'elaborazione e l'applicazione di un piano di riferimento per la gestione delle trasformazioni previste nell'ambito, la concertazione con l'iniziativa privata per la modernizzazione dell'intera città, il coordinamento e la modifica della pianificazione vigente nei differenti settori urbanistici, la semplificazione della gestione urbanistica, la realizzazione preventiva delle opere infrastrutturali e la programmazione temporale del processo di trasformazione. L'ambito di intervento è stato frazionato in 8 settori distinti, con la stipula di 10 convenzioni urbanistiche, la redazione di 14 piani, la realizzazione di 15 ha di spazio verde, 2 vivai, 1 centro socio sanitario geriatrico, 1 centro multiuso per l'impresa, 1 centro commerciale urbano, 2150 abitazioni, 80.000 mq per uffici, 800 m di canalizzazione fluviale coperta e 6 ponti. L'attuazione del piano è stata completata



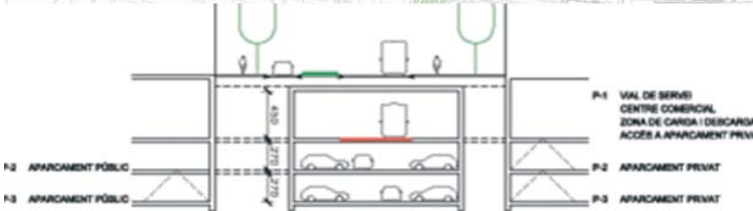
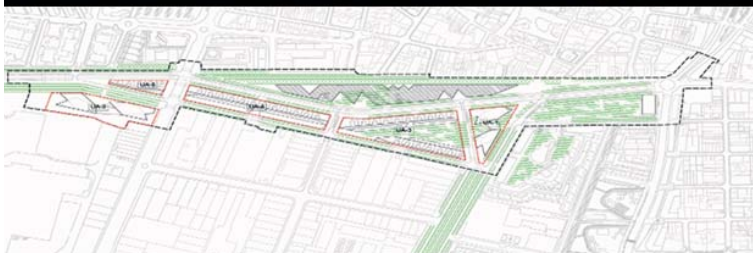
recentemente e accanto a questo molti altri progetti sono stati avviati, benché frenati dalla crisi economica che ha investito la Spagna negli ultimi tre anni. Il modello proposto per il futuro della città tiene conto della convergenza della pianificazione esistente su una visione comune, che è stata identificata con la sigla *Viladecans 21*, riferita allo sviluppo della città nel XXI secolo. Attualmente esistono un Piano Locale delle abitazioni, l'Agenda 21 Locale, il Piano Strategico e il Piano della Mobilità che forniscono obiettivi e processi perseguibili. Questa visione strategica si concretizza nella pianificazione degli usi del suolo attraverso i Piani Direttori del suolo urbano, del suolo non urbanizzabile e del suolo urbanizzabile, che costituiscono rispettivamente il tessuto urbano consolidato, le aree protette interdette all'edificazione e le aree agricole di potenziale urbanizzazione. Nel *Piano Direttore del Suolo Urbano* sono state individuate tre direttrici progettuali: la suddivisione del centro edificato in settori, l'individuazione di aree di

centralità e la pianificazione della mobilità. Il tessuto urbano è stato suddiviso in cinque settori: nord (l'area di espansione ottocentesca), centro (area del centro storico), ponente (zona occidentale), levante (zona orientale con aree periurbane in cui sono presenti ancora suoli liberi interstiziali) e marina (zona prevalentemente occupata da attività industriali). La pianificazione degli assi infrastrutturali e della mobilità ha previsto la realizzazione di un chiaro sistema gerarchico della viabilità esistente cui si aggiungono le recenti costruzioni di tronchi ferroviari. Il tessuto urbano è lambito tangenzialmente a sud da una strada a scorrimento veloce statale, e parallelamente a questa si sviluppano all'interno del tessuto tre strade intercomunali, e una rete di strade secondarie ortogonali alle precedenti che completano il sistema. Il trasporto pubblico su ferro è sostenuto dall'asse della rete regionale e dalla costruenda linea metropolitana L3 del Delta che a breve vedrà l'apertura di una stazione. Una serie di

parcheggi pubblici costellano diffusamente l'intero centro urbano. Sulla base della delimitazione in settori e della rete dei trasporti sono state individuate le zone di centralità, ubicate non solo dove erano ancora disponibili suoli liberi ma prioritariamente nelle aree di confine tra un settore e l'altro, in modo da costruire un sistema continuo di spazi aperti attrezzati capaci di integrare le distinte parti della città e costituire un tessuto connettivo di servizi. Tra queste, di particolare rilevanza l'area del Torrent Ballester che si caratterizza come polo della Salute e della Cultura con la previsione di un ospedale, un centro di riabilitazione, un teatro, una zona sportiva, alcuni cinema, una biblioteca e un'area commerciale; l'area del Levant 21, destinato allo svago e lo sport con un complesso sportivo, uno stadio per l'atletica, uno stadio per il baseball, un cimitero, un centro civico, un mercato e 3250 nuove abitazioni; infine, l'area Marina 21 destinata alle attività economiche con l'insediamento di hotel, uffici, negozi, attrezzature, industrie e circa 1400 nuove abitazioni. Attualmente sono in corso numerosi interventi di trasformazione nel tessuto urbano previsti dal Piano Direttore ed altri sono in corso di elaborazione, più o meno avanzata, di progettazione. Tra questi ultimi è di particolare interesse il *Progetto de La Vileta* previsto nel Piano del Centro 21. L'area si trova nel cuore tessuto urbano consolidato attraversato da uno degli assi intercomunali trasversali, l'Avinguda de la Generalitat, al confine tra il centro storico e la zona industriale, e pertanto oggi costituisce il baricentro dell'abitato. La sua naturale vocazione è quella infatti di diventare il nuovo centro della città, e non a caso è stata classificata nel PTMB (Piano Territoriale Metropolitano di Barcellona) approvato nell'aprile del 2010, come "area di trasformazione urbana di interesse metropolitano di uso specializzato misto", polo da mettere in rete con gli altri centri dell'intera area metropolitana. Al momento l'area risulta occupata da un traffico carrabile di attraversamento metropolitano che la congestiona, e soprattutto risulta caratterizzato da due quinte urbane non



Plastici e grafici del progetto de La Vileta



dialoganti tra loro, il margine del centro storico da un lato e le fabbriche industriali novecentesce dall'altro. Il progetto prevede pertanto la

deviazione del traffico carrabile privato e la disciplina di quelli pubblici e ciclopedonali esistenti, gerarchizzati con l'interramento della

strada per migliorare l'accessibilità al centro e la costruzione di un parcheggio di 2500 posti (1000 pubblici e 1500 privati), la creazione di spazi pubblici di relazione con la piazza de La Vileta e il recupero della strada come corso urbano, il recupero del mercato comunale, la realizzazione di nuove attrezzature per i cittadini, il potenziamento del commercio esistente e la creazione di spazi di attività economica (per 3500 nuovi posti di lavoro e circa 90.000 mq di superficie calpestabile), la rigenerazione del tessuto residenziale con la costruzione di nuove 1000 abitazioni di cui la metà a carattere pubblico. L'intervento di maggiore importanza è certamente la deviazione dell'Avinguda de la Generalitat e il suo sdoppiamento per la circolazione a senso unico di marcia, mentre con l'interramento della strada carrabile si dà vita ad un parcheggio pluripiano e si permette il transito dei mezzi pubblici su ferro, nonché l'accesso agli edifici direzionali sovrastanti con spazi riservati solo al carico e scarico delle merci. In superficie il transito è riservato nell'asse mediano ai soli autobus, ed è prevista inoltre la realizzazione di corsie ciclabili di attraversamento longitudinale e trasversale nonché una griglia pedonale convergente in una ampia piazza che diventerà il cuore vitale dell'intervento. Il sistema degli spazi aperti verdi si risolve creando una trama continua che recupera l'area di sedime della strada intercomunale deviata, permettendo la creazione della piazza de la Vileta (30.000 mq) quale naturale prolungamento del centro storico, un viale alberato, la riconfigurazione delle piazze limitrofe esistenti e la costruzione di tre nuove zone verdi. Le quinte della nuova piazza saranno segnate dagli edifici del nuovo centro della città che ospiterà il mercato municipale, attrezzature culturali, una scuola, uffici amministrativi, altri servizi e l'hotel del centro città. Il progetto dei volumi determina una quinta sull'Avinguda de la Generalitat caratterizzata dalla presenza di edifici destinati a residenze private e pubbliche prevalentemente disposte nell'area centrale, hotel e uffici agli estremi, tutti dotati di spazi commerciali al pianoterra, ed infine attrezzature

pubbliche nella grande piazza centrale munita anche di una grande pensilina fotovoltaica. La fattibilità del progetto è stata supportata da un dettagliato studio che, mediante l'individuazione dei suoli destinati al pubblico (75%) e quelli al privato edificabile (25%) per un totale di 13 ha, ha classificato le unità di attuazione in cinque comparti ad uso misto, in grado di garantire la sua realizzazione con un significativo intervento privato e il contributo necessario ma parziale di finanziamenti pubblici. La città di Viladecans rappresenta uno dei contesti più prolifici di piani e progetti urbani implementati nell'area metropolitana di Barcellona e ne costituisce un esempio di best practice. Per tale ragione è stata oggetto di visita nell'ottobre del 2010 in occasione di uno stage di studio da parte degli allievi e di alcuni docenti, tra cui lo scrivente, del Master di II livello in *Pianificazione e Progettazione urbanistica nel Governo delle trasformazioni del territorio*, del Centro Interdipartimentale di Ricerca LUPT presso l'Università degli Studi Federico II di Napoli, esperienza formativa e di ricerca intensa e particolarmente interessante da cui è scaturita la presente relazione.

Interventi urbani e progetti non realizzati a Malta

di Denis DE LUCCA

Uno tra gli aspetti più interessanti e finora non studiati del soggiorno dei Cavalieri Ospedalieri di San Giovanni a Malta, durante gli anni 1530-1798, riguarda un numero di progetti su larga scala che furono concepiti a tavolino ma mai concretizzati. Tra questi progetti non realizzati si possono identificare: una pianta centralizzata per la Valletta ideata da Baldassare Lanci d'Urbino a fine XVI secolo, un progetto per una grande città fortezza a Gozo

preparato da Francesco Buonamici da Lucca nella metà del XVII, e un altro progetto per una città fortezza ancora più grande sul sito di Sliema a Malta, disegnato da un architetto anonimo del tardo XVIII secolo.



Il secondo progetto del Vertova per la VallettaMalta

A questi tre grandi progetti si possono aggiungere altri due interessanti progetti di Gabrio Serbelloni e Maurizio Valperga per la ristrutturazione radicale dei luoghi forti medievali di Mdina e di Gozo, che erano talmente stravaganti nella loro concezione che non furono mai realizzati, o per causa delle spese proibitive o per causa della dura opposizione del popolo maltese, come successe a Mdina nel 1625. Su scala minore c'era pure un progetto molto interessante del poco conosciuto Giovanni Vertova da Bergamo, per la costruzione di nuovi arsenali navali sul lungomare delle

città di Birgu e della Valletta, ambedue non realizzati per circostanze che non sono state finora chiaramente identificate. Lo scopo di questa relazione è quello di esaminare il pensiero architettonico dietro questi suddetti progetti e altri non realizzati dei Cavalieri di Malta.

La città elegante della Valletta fu costruita tra il 1566 e il 1570 come esito della sentita necessità dall'Ordine di San Giovanni di creare un luogo forte su un sito geograficamente ideale -la cosiddetta penisola Sceberras delimitata sui suoi due lunghi fianchi da porti comodissimi, uno



Progetto per una nuova città-fortezza a SliemaMalta

dei quali era il celebre Grande Porto di Malta. Fin dal 1532 o all'incirca, il Gran Maestro francese Fra Philippe Villiers de l'Isle Adam (1521-1534) aveva dato istruzioni precise al suo ingegnere militare Piccino di disegnare un bastione su questo sito, vicino all'antica torre di guardia medievale che esisteva dal 1488¹. Il progetto di Piccino fu subito seguito da un progetto ancor più ambizioso disegnato dall'ingegnere militare Antonio Ferramolino da Bergamo che nel 1540 propose la costruzione di una grande fortezza sul livello più alto della penisola Scerberras². Una nuova versione di questa fortezza venne fatta nel 1552, ma allora la sua posizione era stata trasferita alla pendenza più bassa della penisola per salvaguardare l'accesso al porto. Nominata Sant'Elmo, la nuova fortezza fu disegnata dall'ingegnere militare spagnolo Pietro Pardo che, purtroppo, non si rese conto, quando era ormai troppo tardi, che la sua costruzione era dominata in modo pericoloso dal suolo più elevato. Questo necessità come ripensamento la costruzione di una piattaforma insolitamente elevata nella fortezza³. Preoccupato dai movimenti dei turchi ottomani nel Mediterraneo orientale, il nuovo Gran Maestro francese dell'Ordine, Fra Jean Parisot de La Vallette (1557-1568) decise nel 1557 di ampliare le fortificazioni rudimentali della penisola Scerberras. Per fare questo, chiese i servizi dell'ingegnere militare Antonio Quinsani di Montalcino, ma il Duca di Urbino senza tante cerimonie rifiutò la richiesta del Gran Maestro, e invece mandò nel 1558 un certo Bartolomeo Genga, che era figlio del famoso ingegnere militare Gerolamo Genga⁴. Al suo arrivo a Malta, Bartolomeo molto rapidamente preparò gli schizzi ad inchiostro ed un modello in legno di una grande città fortezza che dominava l'intera

penisola. Questo progetto, dopo la morte improvvisa dell'ingegnere nel mese di luglio del 1558, fu elaborato da Baldassare Lanci d'Urbino. Mandato dal Duca Cosimo di Firenze, questo famoso ingegnere militare produsse, poco prima del grande assedio del 1565, una pianta e un modello in cera della nuova città fortezza di La Valletta⁵ che, comunque, era radicalmente differente come concetto dalla città fortezza disegnata dal Capitano Francesco Lapparelli da Cortona dopo la vittoria sui turchi. Lanci nella sua pianta disegnò un sistema radiale di strade convergenti su una grande piazza centrale che comprendeva tra gli altri edifici un grande palazzo magistrale e la chiesa conventuale di San Giovanni il Battista. Questi due edifici principali, dopo il 1565, furono reintegrati nella pianta reticolare della nuova città - fortezza del Lapparelli - disegnata sotto l'influenza spagnola del Viceré di Sicilia e dei suoi ingegneri militari La Corogna e Fratino⁶. La nuova pianta reticolare, che più tardi venne riconosciuta come eccellente dal famoso ingegnere militare italiano Gabrio Serbelloni, rappresentò un cambiamento radicale rispetto alla pianta radiale ormai dimenticata del Lanci che non fu più citata dopo il 1570, quando parecchi ingegneri militari di fama internazionale come Daniel Speckle, Giorgio Vasari il giovane e Giovanni Battista Vertova disegnarono versioni differenti delle mura fortificate che racchiudevano la nuova città reticolare della Valletta.



Progetto di Maurizio Valperga per il castello di Gozo e il suo borgo

Nel 1657 il Gran Maestro spagnolo Fra Martino de Redin (1657-1660) diede l'incarico all'ingegnere militare ed architetto Francesco Buonamici da Lucca di allestire un nuovo progetto magnifico, che non fu mai realizzato, per la nuova città fortezza che dominava la baia di Malsalforn a Gozo⁷. L'ubicazione di questa nuova città, che doveva essere la risposta di Gozo alla Valletta, era stata dibattuta dal 1599 quando l'ingegnere militare Giovanni Rinaldini d'Ancona aveva proposto la costruzione di una bella città su uno dei tre siti identificati a Mgarr, Malsalforn e Ramla⁸. Di questi tre siti alternativi quello di Marsalforn venne considerato dal Marchese di Sant'Angelo essere il migliore, in ragione della presenza di fondamenta di roccia solida che

1 Bosio, I., *Dell'istoria della Sacra Religione et Illustrissima Militia di San Giovanni Gerosolimitano* (Roma 1629), voi III, fol. 28.

2 *ibid.* fol. 198

3 *ibid.* fo1. 353 e Pianta del Forte Sant'Elmo inoltrata all'Imperatore Carlo V da Don Juan de Vega il 22 maggio 1552 riprodotta in Spiteri, S., *Fortresses of the Cross*, (Malta 1994), p.346.

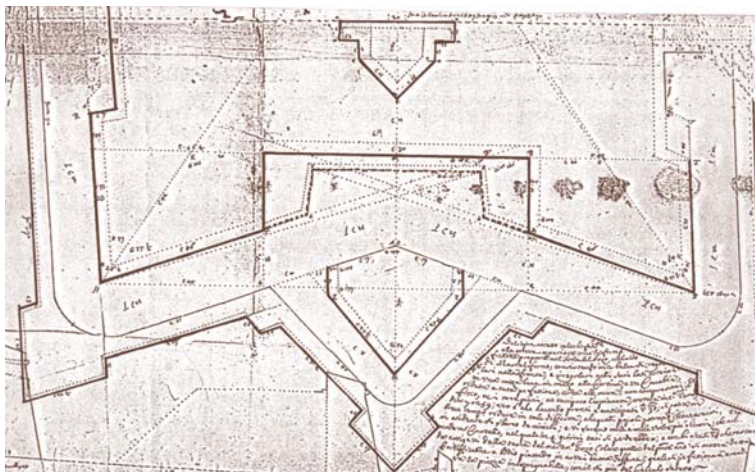
4 De Giorgio, R., *A city by an Order*, (Malta 1985), pp.47-48.

5 Braun e Hogenberg, *Civitates orbis terrarum*, (1572), illustrazione riprodotta in De Giorgio, R., *op. cit.*, pp. 46-56.

6 De Giorgio, R., *op. cit.*, p.82

7 Biblioteca Nazionale di Malta (NLM), Archivi dell'Ordine di Malta (AOM), p.276, f01.165; p. 6554, f01.309 e p. 6551 fol.105v

8 Biblioteca Nazionale di Malta, Archivi dell'Ordine di Malta, p.6554, f01.251-326.



Progetto Buonamici per la nuova città-fortezza di Marsalforn

avrebbe impedito l'indebolimento da parte dei soldati turchi e in ragione della prossimità di una provvista d'acqua sicura che avrebbe consentito ai difensori di resistere a un lungo assedio⁹. Lo scopo della città sogno del Buonamici a Marsalforn era quello di accomodare la popolazione di Gozo, che era stata finora abituata a rifugiarsi in tempi di guerra in un Castello vecchio e crollante di origine bizantina situato al centro dell'isola. Successo però che la nuova città fortezza del Buonamici non fu mai costruita, non solo per mancanza di risorse finanziarie, ma anche per la violenta resistenza dei contadini gozitani e delle loro famiglie che si rifiutarono di vivere lontani dai loro campi coltivati e dalle loro abitazioni campestri. Quando nel 1715 i Cavalieri finalmente decisero di costruire una nuova città sul sito di Mgarr e chiedendo perfino aiuto finanziario al papa, l'ingegnere militare Francesco Marandon da Torino riuscì solo a costruire le mura fortificate e poche costruzioni militari poiché i gozitani rifiutarono un'altra volta di diventare abitanti di città. Fino ai tempi

⁹ Spiteri, S., op. cit., pp.449-451 e Cini, Charles (ed.), *Gozo -The Roots of an Island*, (Bergamo, 1990), p.148.

odierni il Forte Chambray, come il suo nome indica, rimane una città fantasma.

Ancor più interessante, come progetto di città previsto dai Cavalieri di San Giovanni che non fu mai realizzato, era una pianta del XVIII secolo di una grande città fortezza a Sliema disegnata da un architetto il cui nome rimane sconosciuto¹⁰. Lo scopo di questa nuova città fortezza era di salvaguardare i fianchi settentrionali della Valletta sul lato opposto del porto di Marsamxétt, e di accomodare la sempre crescente popolazione della Valletta. Protetti da una potente fortificazione isolata da un fossato di acqua di mare, gli edifici di questa nuova città erano sistematicamente incernierati su un reticolo radiale di strade convergente su una grande piazza d'anni e terminante con un impressionante forte di bassa elevatura disegnato dall'ingegnere militare francese Stephen de Tousard¹¹. Ideato durante il periodo 1793-1798, il progetto per la nuova città fortezza di Sliema era certamente uno degli ultimi progetti disegnati dagli ingegneri militari dei Cavalieri prima dell'arrivo di Napoleone Bonaparte nel 1798. In questa ottica è interessante notare che altri progetti per costruzioni fortificate

¹⁰ Spiteri, S., op. cit., p.470.

¹¹ NLM, AOM, p.1015, fo1.412-413.

sullo stesso sito erano state preparate nel 1662 dal Conte Vernada e nel 1750 da un anonimo ingegnere militare utilizzando il sistema di bastioni curve di Marc Rene de Montalembert¹². Prima dell'arrivo dei Cavalieri nel 1530, Malta medievale "lontana da qualsiasi aiuto e agiatezza" come disse un cronista dell'epoca, aveva due fortezze nell'entroterra, una nell'isola principale denominata Mдина e un'altra nell'isola vicina di Gozo nota come il Gran Castello. Per causa dei legami con l'aristocrazia feudale spagnola, che era responsabile della difesa delle fortezze suddette, e la loro posizione geografica nell'entroterra distanti dal Porto Grande, i Cavalieri di San Giovanni tendevano a trascurare la difesa di questi due centri medievali. Allo stesso tempo, comunque, gli strateghi militari dell'Ordine riconobbero il potenziale di queste due fortezze le quali, se prese, potevano servire come base nemica da cui i turchi erano in grado di lanciare violenti attacchi sulle città portuali incernierate sulla Valletta. Due progetti non realizzati, uno di Gabrio Serbelloni e l'altro di Maurizio Valperga, rivelano atteggiamenti contrastanti dell'Ordine per neutralizzare questo problema. Il primo progetto, datato 1568 o all'incirca, prevedeva la distruzione completa di Mдина medievale con l'eccezione della cattedrale romanica e la sua sostituzione con una costruzione puramente militare dominata da una piattaforma massiccia rettangolare situata centralmente¹³. Il secondo progetto, datato 1670 o all'incirca, prevedeva l'avvolgimento del Castello di Gozo e il suo Borgo con un impressionante cerchio di bastioni e di fortificazioni esterne, occupante un largo tratto di terreno coltivato che superava in superficie l'ambiente stradale labirintico dell'interno, probabilmente di origine punica¹⁴. È superfluo dire che il costo dei progetti di Serbelloni e di

¹² Biblioteca Nazionale di Malta: illustrazione e carta geografica del 1688 delle fortificazioni del Porto Grande di Vincenzo Maria Coronelli, riprodotte in Spiteri, S., op. cit., pp.461-462.

¹³ De Lucca, D., *Mđina -A History of its Urban Space and Architecture*, (Malta, (1995), p.57.

¹⁴ Biblioteca Nazionale di Malta: illustrazione riprodotta in Spiteri, S., op. cit., p.326 e NLM, AOM, p.6554, fo1. 310-313v.

Valperga era enorme, che spiega perché non furono mai realizzati, specialmente in quel tempo quando l'interesse dei turchi nel Mediterraneo occidentale, dopo la battaglia di Lepanto nel 1571, era di gran lunga diminuito.

I Cavalieri di San Giovanni non erano solo interessati nei progetti di città fortezza. Durante il loro lungo soggiorno sulle isole, un gruppo internazionale di ingegneri militari ed architetti residenti nell'isola come Mederico Blondel des Croisettes, Romano Fortunato Carapecchia, Charles Francois de Mondion e Francesco Marandon, prepararono diversi disegni per bellissimi edifici barocchi che non furono mai costruiti, qualche volta su grande scala urbana come quando all'inizio del XVIII secolo piante furono allestite per un magnifico palazzo, residenza del Gran Maestro portoghese Fra Antonio Manuel de Vilhena (1722-1736) a Gozo, che costava tanto che inutilmente venne chiesto l'intervento del papa. I disegni di questo grande progetto sono perduti, ma di recente le piante di due progetti precedenti, finora sconosciuti, per le zone portuali della Valletta e del Birgu sono state scoperte a Bergamo, lavoro del poco conosciuto ingegnere militare bergamasco Gian Battista Vertova. Il primo progetto dimostra un'interessante idea di proteggere l'accesso al nuovo grandioso arsenale dei Cavalieri situato sul lungomare del Birgu, tramite un canale di acqua di mare cinto di mura avente l'entrata protetta da mura massicce fortificate del Forte Sant'Angelo. Il secondo progetto rivela uno schema ancor più interessante con la costruzione di un secondo grande arsenale navale sotto i bastioni della Valletta, che non fu realizzato. I due progetti del Vertova rivelano chiaramente l'interesse dei Cavalieri di San Giovanni per i lungomare nella prima metà del XVII secolo, con grande enfasi sulla costruzione e sul mantenimento di quella che forse fu una delle migliori flotte delle galere di guerra nel Mediterraneo. Il contributo dell'ingegnere militare bergamasco Giovanni Battista Vertova allo sviluppo, finora poco studiato, del Porto Grande di Malta, merita un ulteriore commento siccome rappresenta il punto saliente



del mio intervento in questa relazione. Nato a Bergamo, il Conte Vertova venne ammesso nei ranghi dell'illustre Ordine di San Giovanni nel 1616 durante il principato del Gran Maestro francese Alof de Wignacourt (1601-1622)¹⁵. Dopo aver prestato servizi pregevoli durante la guerra di Mantova, Vertova fu chiamato a Malta poco dopo dal Gran Maestro per dare i suoi consigli sul completamento delle fortificazioni delle città portuali, particolarmente la Valletta. Questo si legge in un'entrata degli atti del Gran Consiglio dell'Ordine, datata 25 febbraio 1639¹⁶. Nel 1644, il Conte Vertova partì da Malta per partecipare alla campagna di Candia e per qualche tempo servì pure da ambasciatore della Religione a diversi principi italiani tra cui anche i Medici di Firenze. Una fonte cita che durante i suoi viaggi Giovanni Battista passò molto tempo a preparare disegni che ricevettero poco dopo l'approvazione dei Cavalieri. Non c'è bisogno di dire che un riconoscente Gran Maestro Jean Paul Lascaris Castellar (1634-1657) non aveva dubbi nell'assegnare al Vertova il completamento della periferia fortificata della Valletta, che fu

di conseguenza rapidamente trasformata in un magnifico schieramento di mura e bastioni che ricordano simili fortificazioni che circondavano Bergamo, la città nata dell'ingegnere militare. Si presume che questo secondo progetto del Vertova sulla Valletta rappresenti il sommario dello studio del Vertova in materia. Nomi dimenticati delle strade principali della città, piante in miniatura di edifici importanti e di cortili dentro la città che non esistono più, nuove strutture del lungomare che comprendevano un formidabile arsenale e fortificazioni attorno a Sant'Elmo che non furono mai costruite e, infine, diverse annotazioni scritte dallo stesso Vertova, rappresentano gli aspetti salienti di questa pianta della Valletta del XVII secolo, finora non pubblicata, prima delle operazioni estensive di ristrutturazione che ebbero luogo dopo il 1680, quando diversi casamenti furono demoliti per essere sostituiti da grandiosi edifici barocchi di qualità superiore dal punto di vista estetico e proporzionale, sintonizzati in modo sottile con l'atmosfera più mondana generata in città dagli ultimi Gran Maestri dell'Ordine.

In conclusione a questo mio breve intervento sui progetti non realizzati dei Cavalieri di San Giovanni, vorrei menzionare quello che

¹⁵ Tassi, F.M., Vite dei Pittori e Scultori e Architetti Bergamaschi, (Bergamo 1797), 1.11. fo1.225.

¹⁶ NLM, AOM 257 fol. 6v -9v.

probabilmente fu il progetto-sogno più ambizioso di tutti. Nel 1714, il Balì francese Philippe de Vendome pensò di trasformare la precedente idea di confinamento delle energiche fortificazioni nell'area del Porto Grande, nella cosiddetta "Malta entro Malta", nuova visione di cingere l'intera costa delle isole maltesi con un assortimento pianificato di batterie, ridotte e mura fortificate di bassa elevatura o trinceramenti, tutti connessi tramite una panoramica strada costiera. Una missione militare portata qui nel 1715 dal Gran Maestro spagnolo Fra Rarnon Perellos y Roccaful (1697-1720) sembra aver appoggiato l'idea di Vendome, nonostante i problemi ovvi di finanze e di manodopera nel realizzare questa vasta impresa. L'ingegnere militare Charles Francois de Mondron, uno studente del Vauban, suggerì anche che un secondo cerchio di fortificazioni poteva essere costruito sulla cosiddetta grande taglia, separando il terreno elevato della parte meridionale di Malta dal terreno meno elevato della parte settentrionale dell'isola che conteneva le pericolose baie sabbiose. Tutti questi progetti furono iniziati in diversi periodi tra il 1715 e il 1760 ma, come previsto, non furono mai completati. Come esito, le varie macchine da guerra in pietra calcarea, che si possono ancora ammirare in diverse località costiere, sono testimonianza di questo grandioso progetto dei Cavalieri, un altro esempio di un sogno che non poteva essere realizzato. Se l'opera fosse stata portata a termine, l'idea contemporanea europea di una Malta come magnifico luogo forte nei secoli sedicesimo, diciassettesimo e diciottesimo, trasmessaci dall'immagine dominante della Valletta, sarebbe stata considerevolmente modificata da una diversa immagine di uno schieramento grandioso di mura in pietra calcarea che avrebbero coperto l'intera costa delle isole, presentando pertanto una esperienza visiva di un'unica mega città fortezza, quando avvicinata dalla direzione della Sicilia. Da questo punto di vista, questo ultimo progetto non realizzato dai Cavalieri rappresentava davvero un compiuto monumento alle loro grandiose aspirazioni, alle

loro paure innate e alle loro capacità eccezionali nell'arte della costruzione.

Il MAXXI e l'utopia possibile del museo contemporaneo

di Francesca PIROZZI

Dopo una sofferta gestazione di lavori, sostenuta da cospicui investimenti economici, la scorsa primavera apre a Roma il MAXXI, Museo delle Arti del XXI secolo, annunciandosi come la prima istituzione nazionale dedicata alla creatività contemporanea. L'opera architettonica, frutto dell'immaginifico progetto dell'architetto anglo-irachena Zaha Hadid, si affaccia alla scena pubblica accompagnata dal plauso unanime del mondo accademico, che gli tributa autorevoli riconoscimenti internazionali, come lo *Stirling Prize* e il *World Building of the Year*. Tuttavia, a nutrire il clamore mediatico intorno al nuovo organismo museale, non è solo il consenso degli specialisti del settore, ma anche le polemiche alimentate dalla problematica interazione tra i pezzi in esposizione e l'architettura del museo che, a detta di molti, rivendicherebbe alla collezione il ruolo di protagonista, visto che lo slancio futuristico e la qualità straordinariamente fluida degli spazi sarebbero tali da esautorare le capacità percettive e cognitive del visitatore fin quasi a privarlo dell'attenzione necessaria al sereno godimento dell'opera d'arte. D'altro canto, simili controversie hanno, di volta in volta, coinvolto i principali musei contemporanei apparsi nel panorama dell'architettura moderna, a partire dal Guggenheim di Wright a New York, fino al Centre Pompidou di Piano e Rogers, al Guggenheim di Gehry a Bilbao, alla Tate Modern di Herzog e De Meuron, solo per citare alcuni degli esempi più noti. L'edificio del MAXXI rientra, infatti, in quel filone dell'architettura museale odierna che ha gradualmente segnato il radicale scollamento del senso comune del museo dall'icona del monumentale edificio neoclassico, con atrio colonnato e frontone, senza tuttavia sostituire a quest'ultima un modello tipologico che, strutturandosi sulla centralità della collezione da

esporre, potesse imporsi nell'immaginario collettivo come il nuovo contenitore dell'opera d'arte. Perciò, in linea con la provocatoria risposta di Wright: «Mi è del tutto indifferente a che scopo venga utilizzato; io volevo costruire un edificio come questo», il museo contemporaneo, anche quando si sostanzia per la qualità straordinaria dell'architettura, sembra essere sempre più spesso un'occasione per l'architetto per esprimere la propria personale concezione di spazio espositivo, la quale non sempre risulta coerente alla funzione culturale, e specificamente museografica, dell'edificio. Nel caso del MAXXI, l'esperienza prodotta dalla *promenade* architettonica è a tal punto appagante e pregevole di suggestioni ambientali - la vertigine delle passerelle fluttuanti nel vuoto, l'incanto degli scorci prospettici aperti inaspettatamente verso l'esterno, l'atmosfera kubrickiana delle candide sale-corridoio, e ancora il rapimento dei percorsi sinuosi come sistemi venosi, il dinamismo dei tagli luminosi nelle coperture, l'asperità dei piani inclinati di calpestio - da bastare a se stessa, prescindendo dalla presenza di qualsivoglia contenuto e, addirittura rifuendola, a vantaggio di un vuoto purificante, tutto centrato sul dialogo dell'architettura con il visitatore. Un vuoto che potrebbe non essere assenza, ma altresì imporsi provocatoriamente come spazio per la riflessione, per l'approfondimento, per la crescita e la riscoperta dell'essere uomo attraverso l'evasione da una dimensione spaziotemporale quotidiana sempre più costretta, densa e serrata verso un territorio libero, ove sperimentare una stimolante comunione con l'habitat urbano contemporaneo, come in una moderna *agorà* in cui coltivare l'incontro e il confronto delle idee. Dichiaratamente votata all'esposizione è invece la *mission* di questa istituzione, sebbene di fatto la sua architettura si presti, più che a valorizzare l'opera d'arte, a trasferire su se stessa la connotazione artistica propria dell'oggetto che ha il compito di custodire ed esporre. In tal senso, il *museo di se stesso* - come lo definirebbe Bredekamp¹ - è esso stesso opera d'arte e, proprio nel tempo in cui

¹ Bredekamp Horst, *Il museo di se stesso*, Nuova Museologia, anno 1, n. 1, Settembre 1999

maggiormente l'artista sembra rispondere ad un'istanza di funzionalità e di finalità della creazione artistica, esso tende invece a rivendicare una valenza propria, indipendente dallo scopo che è chiamato ad assolvere. Ecco allora il visitatore, alle prese con una sorta di trekking architettonico, seguire il percorso indicato, sperimentando, di tanto in tanto, tragitti diversi e inversioni di rotta in grado di aprire nuove prospettive sull'ambiente e di cogliere, nell'avvicinamento e nell'osservazione più attenta, misteriosi oggetti d'arte vagamente inseriti nel contesto, al pari di curiosi esemplari naturali che inducano l'escursionista ad una sosta lungo il proprio cammino. Oggetti talora sorprendenti, il cui sviluppo dimensionale, spaziale e persino temporale, intrattiene un dialogo muto e neutrale con lo spazio circostante che precipita l'osservatore, non solo nel totale spiazzamento prodotto dalla contaminazione dei linguaggi e dei generi artistici, quanto nella completa estraneità rispetto al diorama complessivo, poiché proprio la conformità tra contenuto e contenitore finisce col negare agli elementi dell'insieme la necessaria interazione dialettica. È singolare, a tal proposito, che gli spazi del MAXXI abbiano ospitato recentemente una toccante testimonianza² del lavoro di un grande protagonista della vicenda museale del dopoguerra italiano quale fu Carlo Scarpa, poiché proprio la lezione di questo maestro testimonia, di contro, come la ragionata decontestualizzazione dell'opera rispetto allo spazio museale le conferisca piena vitalità, liberandone il potenziale esperibile e comunicativo e consentendo al fruitore di godere di un'esperienza esistenziale, e non solo contemplativa. Un risultato, quest'ultimo, che è possibile conseguire non solo mediante il lavoro coordinato dell'architetto, dell'allestitore e del museografo, ma anche, a priori, attraverso una politica culturale orientata, nella scelta dei materiali da esporre, al consolidamento della memoria storica collettiva attraverso la valorizzazione di quei riferimenti figurativi che costituiscono il patrimonio culturale di un popolo. In tempi di globalizzazione, infatti, è più che mai

² A lezione con Carlo Scarpa, MAXXI Sala Studio Centro Archivi, 8 ottobre - 7 novembre 2010

utile ricordare che il compito e l'interesse primario dello Stato deve essere la tutela, lo sviluppo e la diffusione della cultura, intesa come elemento costitutivo di una comunità e come ambito della produzione simbolica di specifici significati identitari. Il che non significa negare le espressioni della creatività contemporanea ad un paese che, come l'Italia, è stato segnato da un passato di straordinari primati in campo artistico e architettonico, ma vuol dire piuttosto ricucire, attraverso scelte culturali non asservite all'ottica del rendimento economico e dello sfruttamento a fini diversi dall'interesse pubblico, le espressioni artistiche e culturali delle epoche passate, con le forme espressive del contemporaneo. E questo anche a costo di sacrificare l'artista quotato in borsa agli infiniti autentici talenti viventi e passati, i quali, a dispetto delle effimere invenzioni del mercato finanziario internazionale, hanno segnato con il loro lavoro quel coraggioso cammino di civiltà e di ricerca che abbiamo per millenni chiamato «arte». In effetti, la questione non sta tanto nella discussa capacità del contenitore architettonico di accogliere più o meno adeguatamente il proprio contenuto di opere d'arte, quanto piuttosto nell'onestà dell'intendimento «culturale» dell'iniziativa nel suo complesso. Sempre più negli ultimi decenni, la logica dominante del mercato ha, infatti, assegnato al museo la funzione di sistema di comunicazione, all'interno del quale la collezione, le mostre, le attività divulgative, e la stessa architettura, sono stati chiamati ad esprimere un comune messaggio orientato al consumo, prima che alla creazione di cultura e di identità. Per questa ragione oggi la nascita di un museo d'arte contemporanea si configura essenzialmente come un'azione finalizzata al profitto, alla quale il prestigio assegnato storicamente al bene artistico interviene a conferire una patina inattaccabile di pregio e dignità. Lo stesso criterio di valutazione adottato dai mezzi di comunicazione per giudicarne la riuscita si fonda sugli incassi, piuttosto che sulla qualità dell'esperienza culturale offerta al pubblico, e così anche nel caso specifico del MAXXI, la diatriba se fosse un oggetto

architettonico autoreferenziale di Zaha Hadid o un valido spazio espositivo è stata ridotta al silenzio dall'exploit del numero dei visitatori. Viceversa il contributo offerto dalla cultura al benessere sociale non dovrebbe ridursi in termini meramente economici, ma considerarsi in un'ottica di più ampio raggio, come capacità di stimolare la creatività e l'innovazione, di educare alla qualità e all'eccellenza, di orientare la società a nuovi modelli di comportamento più civile, solida e responsabile, di accrescere la consapevolezza e il valore del capitale umano nel suo complesso. E questo non perché, «con la cultura non si mangia», ma perché, al contrario, l'investimento pubblico nell'istruzione, nella ricerca, nella salvaguardia e valorizzazione dei beni culturali, determina senz'altro una positiva ricaduta anche sulla crescita economica del paese, ma questa non va stimata in termini di introiti, ma nell'incremento a lungo termine dei saperi e delle competenze, che sono anche la base della competitività delle economie moderne.



La città, l'«Arturbain» e il «Semaire Robert Auzelle»

di Giacinta Jalongo

1. La città, si sa, è il prodotto originale e specifico di numerose componenti. Un prodotto, appunto, fatto di case, di edifici pubblici, di chiese, di

campanili, di piazze, di segni, di atmosfere, di memoria, di gente che vive in tanti modi diversi, di produzione e di scambi di beni e servizi: insomma di tante cose che amalgamate insieme formano la città. Le combinazioni possibili e reali tra gli elementi sono tante; da qui l'estrema varietà degli aspetti sia materiali che immateriali rilevabili nell'ambito delle diverse discipline, e quindi dagli studiosi che delle città si occupano: antropografi, sociologi, storici, economisti, urbanisti, e così via. Perciò Robert Auzelle¹, pur avendo avuto una formazione da architetto tradizionale in quanto allievo di Paul Bigot (*gran prix de Rome* nel 1900) presso l'*École Nationale Supérieure des Beaux-Arts*, 1936, considerava l'architettura non come "monumento", una sorta di monade isolata nello spazio e nel tempo, ma in stretto rapporto con il territorio di appartenenza e i suoi abitanti². Non certo a caso aveva battezzato uno dei suoi principali lavori "*L'Encyclopédie universelle de la chose battue*", non facendo naturalmente alcuna distinzione tra architettura e gruppi umani che la abitano. Questo nesso ha dato alla sua opera una dimensione territoriale che supera le divisioni professionali corporativistiche, non per ridurre i saperi, ma per integrare "l'architettura agli insiemi più vasti ai quali essa deve legittimamente sottomettersi". In effetti fin dal 1938 egli rifletté

1 Robert Léon Gaston Auzelle è nato nel 1913 a Coulommiers - piccolo comune agricolo francese del dipartimento di Senna e Marna nella regione dell'Île de France, a sud-est di Parigi (noto per la produzione dei formaggi e per un'antica commenda dei Templari) - e morto a Parigi nel 1983 nell'esercizio delle sue funzioni.

20 Va in ogni caso detto che Auzelle era un *Architecte diplômé par le gouvernement* (architetto DPLG), cioè un architetto titolare di un diploma professionale francese del terzo ciclo universitario di una delle scuole di architettura del settore pubblico, necessario all'esercizio della professione di architetto. Un architetto DPLG può esercitare la professione di architetto sotto riserva di essere iscritto all'Ordine regionale degli architetti, di pagare le quote all'Ordine nazionale degli architetti e di aver sottoscritto un'assicurazione professionale. All'Institut d'urbanisme de Paris aveva incontrato il sociologo Paul-Henry Chombart de Lauwe, che probabilmente dovette avere non poca influenza su di lui.

sul rinnovo urbano, in particolare sul caso dell'ilot 16 (a sud del quartiere Marais, Paris 4).

Il suo approccio all'architettura integrata a un territorio più vasto è divenuto oggi un fatto scontato, ma a quell'epoca, nel contesto dell'*École des beaux arts* degli anni sessanta, ove i progetti si situavano ancora nell'universo del foglio bianco e della tabula rasa, era una pratica innovante. Sforzarsi di costituire un insegnamento diverso da quello dell'apprendistato per l'atelier era allora molto raro: sicché Auzelle ha avuto un ruolo di pioniere, di un pioniere che creava un sapere originale fondato sull'inchiesta e l'osservazione del reale, ritrovando i rapporti tra l'architettura e la città.

2. Robert Auzelle è stato una personalità in un certo senso anomala rispetto ai tempi e alla cultura del tempo in cui ha vissuto. Teorico del "lavorare insieme", ha sempre lavorato in equipe sostenendo la tesi che la costruzione della città - la sua organizzazione - richiede la compartecipazione di molteplici competenze, di numerosi esperti, e la necessità di far riferimento a una meta disciplina in cui far confluire saperi diversificati e multiformi. Auzelle va ricordato per i suoi notevoli contributi, soprattutto in campo teorico-pedagogico. Auzelle aveva una particolare concezione dell'architettura che egli vedeva quale luogo e strumento di comunicazione. *Homme d'étude*, il suo motto era: "*Toujours apprendre*". Perché egli era fondamentalmente un pedagogo, ogni sua realizzazione era concepita per aver valore di insegnamento e costituire in sé un esempio. È anche per il suo insegnamento, i suoi interventi pubblici e le sue pubblicazioni (più di cento articoli e conferenze) che ha esercitato una grande influenza in Francia e, in una misura non trascurabile, all'estero.

3. Umanista convinto, le sue convinzioni le aveva per l'architettura come per l'urbanistica: numerose e variegate sono le attività svolte, sia come architetto (o allievo architetto) che come didatta e autore di pubblicazioni scientifico-divulgative. Fin dal suo esordio ha focalizzato la sua attività sulla promozione dell'*arte urbana*. Sono molte le sue opere di qualificazione e

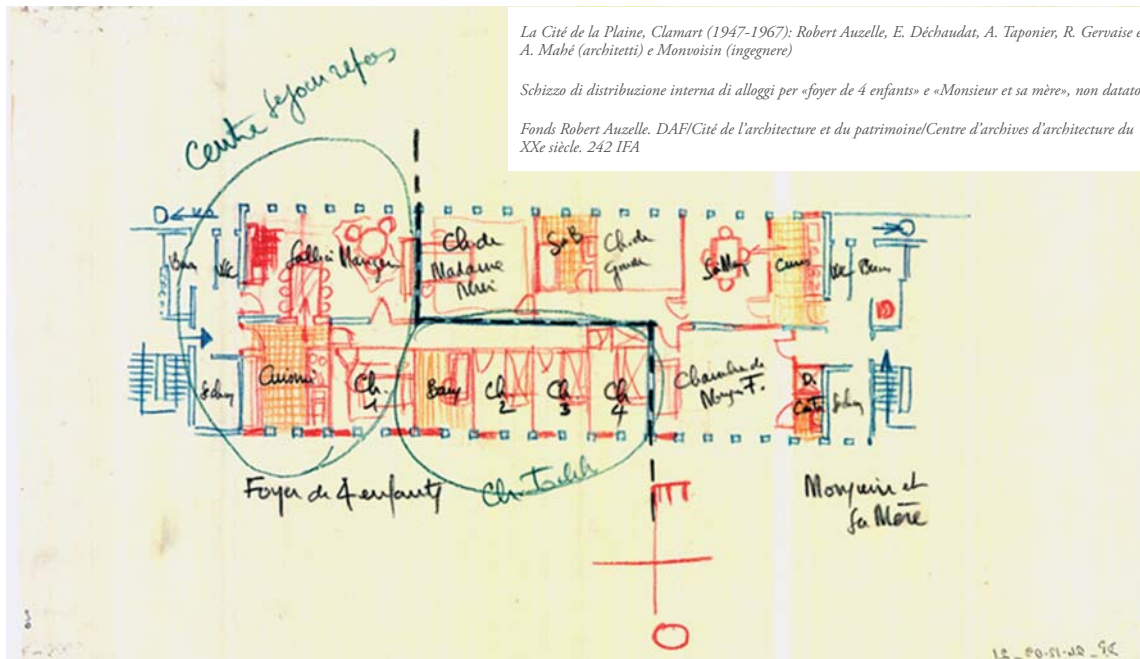
riqualificazione degli spazi urbani, realizzate con grande entusiasmo e con tutte le sue energie: "*umanista, attento alla vita e alla condizione del suo prossimo, preoccupato del prossimo quando lavora al progetto ...*". Robert Auzelle nel 1962 non aveva alcun dubbio quando diceva che "*la felicità individuale è l'obiettivo essenziale ed esclusivo dell'urbanistica*": non ci spingeremo così lontano, ma possiamo comunque tentare di avvicinarci a ciò che appare come il vero scopo della pianificazione e del governo.

4. Auzelle ha lavorato e prodotto sia nel campo dell'urbanistica che nel campo dell'architettura. E qui anche con opere di una certa importanza, come: la pista dell'aeroporto internazionale *Tahiti Faa'a* (1958), principale aeroporto della collettività d'oltremare della Polinesia francese (situato sull'isola di Tahiti che, oltre a servire tutto l'arcipelago, è anche il principale hub per *Air Tahiti* e *Air Tahiti Nui*); di Papeete nel 1951 aveva fatto il *Plan Directeur*; il teatro *Robert Auzelle* (1963) e il *Centre administratif* (1947-1952) a Neuchâtel-en-Bray, comune francese dell'Alta Normandia, di cui nel 1951 elaborò anche il Piano; il progetto dei *Jardins des Bronzes* (1980-82) del barone di Coubertin a Saint-Rémy-lès-Chevreuses (regione dell'Île-de-France): una grande "*sala di esposizione en plein air*" della scultura in bronzo, che completerà poco a poco la sua collezione definitiva, un insieme di grandi bronzi che illustrano la scultura in Francia dalla fine del XIX secolo ai nostri giorni³.

Ciò senza contare i pregevoli progetti di edilizia pubblica (*citè de la Plaine à Clamart*, 1947-1965; quartieri *Trivaux*, *Clamart*, 1965-1970; residenze *Leclerc*, *Poitou*, *Dauphiné*, *Roussillon* e *Bretagne* nella ZUP di Vélizy-Villacoublay, 1961-1974).⁴

3 Questo giardino, che comunica mediante una scala monumentale col prato che si stende dietro al castello, è un'opera di grande interesse paesaggistico, per l'organizzazione dello spazio natural-antropico: una stretta strada di acqua, collegando tre vasche, ne occupa l'asse, mentre piccole scale danno l'accesso ai terrazzi che si susseguono seguendo la declività del terreno. Inoltre è stato autore di parecchi progetti di alloggi di edilizia pubblica

4 La Z.U.P. è una città dichiarata Zone à urbanizer en Priorité. Vélizy-Villacoublay, comune del



La realizzazione del quartier de la Plaine (Cité de la Pleine) a Clamart (1947-1953) è la più eloquente contro-proposta alla politica dei *grands ensembles*. L'interesse della realizzazione è ch'essa illustra le teorie elaborate in quest'epoca da Robert Auzelle, a partire dalle ricerche che conduce al *Centre d'études* della Direction dell'*aménagement du territoire* (*ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme*), in materia di insediamento degli edifici pubblici ad uso di abitazione: separazione tra costruito e trama, sistemando l'insediamento degli edifici in funzione dell'allineamento delle strade e indicando la gamma completa delle abitazioni. Nella parte agricola del territorio di Clamart, abbastanza isolato, si pensa di creare un vero e proprio quartiere, abbastanza denso per giustificare l'installazione di attrezzature durevoli (234 abitanti/ha, 7500 abitanti, 1967).

Dipartimento Yvelines a 3 km. da Versailles, nell'Île de France centro nord, fu dichiarata sinistrata e quindi inserita tra le città da urbanizzare con priorità nel 1952, assieme a Clamart e Meudon.

Qui, Auzelle forma un'équipe con gli architetti E. Déchaudat, A. Taponier, R. Gervaise e A. Mahé e l'ingegnere Monvoisin e mette a punto un' "organisation polyphonique" della concezione. Sul terreno di 32 ha, l'équipe elabora un piano di circolazione, uno schema di vegetazione (manti di verde, cortine di alberi, siepi e spazi di gioco), e principi di insediamento degli edifici: alcuni, più alti, tagliano i venti (sensibili su questa pianura) e creano con gli alti alberi delle zone protette. Altri alberi, bassi, creano spazi più raccolti, dei quali uno piccolo, destinato alle persone anziane e chiamato "béguinage". Il piano planovolumetrico non si limita quindi alla soluzione di un problema estetico ma intende regolare numerosi altri modi di vita nel territorio della città.

5. Robert Auzelle aveva, per così dire, una mentalità ingegneresca (va ricordato, tra l'altro, che dopo la seconda guerra mondiale, in occasione della campagna di ricostruzione che seguì la liberazione delle Francia, aveva

scelto la funzione pubblica⁵), un atteggiamento rigorosamente scientifico. Lo si riconosce dalla sua "Encyclopedie de l'Urbanisme" - Documents d'Urbanisme en Planches, 30 fascicoli apparsi nel 1947 - pubblicata nel 1956 con Ivan Jankovic, in cui egli si occupò della diffusione di modelli di assetto urbano, mettendo a punto un metodo di lavoro che poggia su una precisa base documentaria. Il che permetteva agli studenti di disporre di un album di tavole comparative di elementi, attinti da tutte le epoche, ma rappresentati nella stessa scala, in modo da avere a disposizione una varietà di tipologie, di forme e invenzioni, da tenere presenti nel processo di elaborazione dei propri studi.

Tra le tante schede elaborate nell'*Encyclopedie*, Robert Auzelle si identificava in quella sulle

5 Scelta che gli derivava dalla nobile visione che aveva della missione che incombeva sugli architetti nella Francia del dopoguerra. Qui, dove da trent'anni l'attività edilizia era quasi paralizzata, si trattava di promuovere una vera e propria rinascita dell'architettura coniugata con un'urbanistica consona all'epoca.

Fotografia della Cité de la Plaine anno 1950, Robert Auzelle, E. Déchaudat, A. Taponier, R. Gervaise e A. Mahé (architetti) e Monvoisin (ingegnere)



piazzeforti frontaliere di Vauban: lo testimonia la scheda sulla piazzaforte di Neuf Brisach⁶, certamente rappresentativa del metodo di Auzelle, urbanista e servitore dello Stato⁷ come Vauban, e come lui amministratore rigoroso, autore di rapporti di una grande precisione. La città di *Neuf Brisach* è retta da regole di composizione come tutte le città di Vauban: racchiude una grande piazza centrale sulla quale affacciano i principali edifici; gli isolati ben proporzionati realizzano un equilibrio tra la geometria del tessuto urbano e quella delle fortificazioni. Una didascalia descrive il processo di concezione del dispositivo della piazzaforte: potere di fuoco, numero di bastioni, effettivo di guarnigioni (ordinaria e di dotazione), popolazione necessaria di abitanti e di artigiani per

6 Strategica piazzaforte frontiera costruita da Vauban nel 1699 su ordine di Luigi 14 per la sicurezza dell'Alsazia, è un luogo unico in Europa.

7 *Sébastien Le Prestre de Vauban*, marchese di Vauban, noto genericamente solo come *Vauban* (Saint-Léger Vauban, 15 maggio 1633 - Parigi, 30 marzo 1707), militare francese, uno dei più grandi ingegneri militari di tutti i tempi e una delle maggiori figure della Francia del Re Sole. Le Fortificazioni di Vauban sono 12 gruppi di edifici fortificati lungo le frontiere occidentale, settentrionale e orientale della Francia, da lui progettate, sono state aggiunte nel 2008 alla lista dei Patrimoni dell'Umanità UNESCO

mantenere e nutrire i soldati, ecc. Il programma ne enumera semplicemente i bisogni illustrando bene la metodicità dell'approccio.

6. Robert Auzelle è definitivamente emerso come urbanista nel panorama della cultura del tempo alla fine degli anni trenta, lavorando al progetto per la riqualificazione del quartiere del Marais (1939-1943) - una delle poche zone centrali della città a non avere subito le trasformazioni ottocentesche del barone Haussmann mantenendo l'architettura pre-rivoluzionaria. Progetto concepito con tre associati sotto l'egida di Gaston Bardet, nell'ambito dell'*Atelier supérieur d'urbanisme* (ASUA)⁸, che rappresentava la transizione tra un'osservazione sensibile ma intuitiva della città e del suo sviluppo con un approccio statistico di cui rifiutava gli eccessi. Anche se non ne parla molto, Auzelle insiste molto, ed è uno degli aspetti più interessanti del suo lavoro, sulla contraddizione tra la necessaria modernizzazione della città antica - al

8 Robert Auzelle, Jean de Maisonseule, Manuel Marchant-Lyon, Henry J. Delacourt, « Un plan d'aménagement du quartier du Marais », *Destruction de Paris*, Paris Gasset 1941 (p.290-311) - Studio proposto all'ASUA nel 1939. Esso viene presentato al Salon nel 1939 e ripreso dagli autori in vista della sua pubblicazione in "Destruction de Paris".

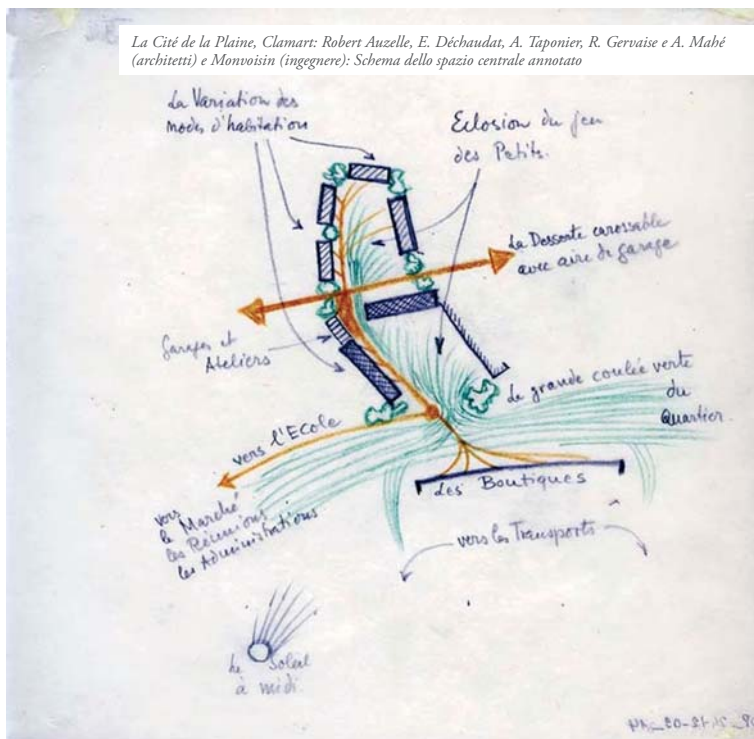
di là dei soli quartieri insalubri - e la conservazione degli edifici e delle città. Dalla fine del XIX secolo, alcuni responsabili politici sottolineavano il conflitto tra la legge sui monumenti storici e quella sugli allineamenti: la necessità introdotta da Auzelle consiste nel proteggere non solo gli edifici considerati come interessanti in sé stessi, ma anche ciò che egli chiama "immobili che formano un insieme e contribuiscono alla valorizzazione di un sito assimilabile a un sito naturale" (riferimento alla legge sulla protezione dei siti del 1930, quando si era obbligati ad assimilare gli insiemi storici urbani a siti naturali: bisognerà attendere la legge sui settori di salvaguardia per pensare ai siti artificiali); con questo modo di pensare e di vedere le cose Auzelle è stato l'araldo nel sistema francese. Egli avrebbe preferito usare il termine "*rénovation*" anziché il termine "*couverture*", anche se alla fine è questa la parola, abbastanza brutta, ormai in uso. Il termine rinnovamento è stato impiegato per operazioni molto più brutali. Nel vocabolario corrente, *rénovation* significa distruzione totale, mentre invece per Auzelle si trattava di un'operazione molto più leggera. Per lui il *couverture* doveva essere un rinnovo, più che la demolizione, la conservazione; esso consisteva nello sbarazzare le corti interne dagli appesantimenti che le attività commerciali e artigianali vi hanno apportato con lo spicconaggio dei cortili, il ripristino dei giardini e anche l'apertura di passaggi pedonali pubblici all'interno degli isolati. L'idea che alcune distruzioni all'interno degli ilot permettono di conservare degli insiemi storici e di dar loro una migliore igiene comunque era nell'aria da tempo: anche altri vi pensavano. Essa corrisponde pressappoco al diradamento di Gustavo Giovannoni, che consiste nel togliere ciò che è troppo perché la cosa viva bene e che potrebbe approssimativamente tradursi con *élagage* (traducibile in italiano con sgrossatura, sbarazzamento). Quest'idea ha probabilmente permesso di evitare la demolizione dell'ilot insalubre n.16 nel Marais, assegnato al suo gruppo, e ha salvato il quartiere da una distruzione quasi totale, anche se tuttavia essa ha avuto degli effetti perversi, come testimonia l'ilot dei Jardins Saint

Paul, dove la cancellazione del particellare e la sparizione degli spazi privati nel centro dell'îlot ha creato una certa confusione tra spazi pubblici e spazi privati. Gli schizzi di Auzelle mostrano, al contrario, come questo *courtyard* avrebbe dovuto ridare una forma agli îlot, aprendoli seguendo precise regole. Lo stesso dicasi per Tours, dove delle trame distribuite un poco a caso rimpiazzano immobili distrutti e dove le corti interne, gli spazi pubblici e privati si sovrappongono in maniera indeterminata. Questi esempi mostrano come un'idea debba essere considerata, controllata, sorvegliata e che, anche se eccellente nelle intenzioni, può abbastanza rapidamente deviare in maniera criticabile; il fatto di mantenere solo la facciata procede, tutto sommato, dagli stessi principi.

7. E' partendo dalle problematiche del Marais che Auzelle comincia sempre più a pensare di sostituire il termine "logement insalubre" con il termine "habitat defectueux" e da allora ci ritorna più volte. Risalgono rispettivamente al 1950 e al '51 lavori quali: "Recherche d'une méthode d'enquete sur l'habitat defectueux" e "Enquêtes sur l'habitat defectueux - deflection et exploitation" (contributo al "Destinée de Paris" = "Destino di Parigi"). Porre la questione dell'alloggio insalubre equivaleva a suo avviso a limitarla a un'entità isolata, senza tener conto di ciò che contorna o che costituisce l'habitat. Mentre porre il problema in termini di habitat inadatto per abitazione significa allargare agli aspetti che non interessano soltanto l'architettura o le condizioni igieniche *stricto sensu*, ma anche ad altri campi dell'architettura e dell'urbanistica, ponendo nella sua totalità la questione dell'assetto urbano.

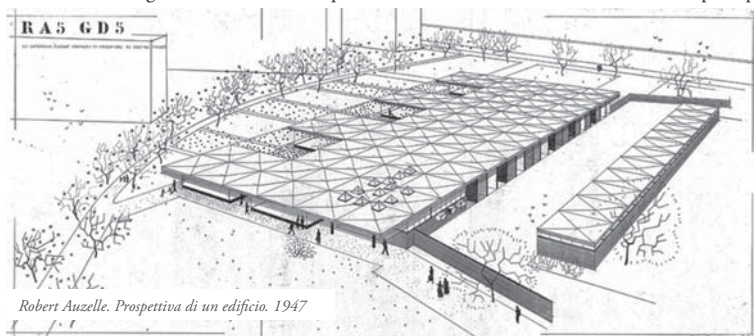
Perciò, Robert Auzelle, per il quartiere del Marais, coerentemente con le sue idee, proponeva l'intervento sull'intero îlot 16 e non su singole particelle: con lo spicconaggio del cortile, il ripristino del giardino e l'apertura di un passaggio pedonale pubblico all'interno dell'isolato.

8. Nella pratica, il concetto di *habitat defectueux* fu da lui utilizzato praticamente nel 1945, quando fu nominato "urbaniste en chef" alla direzione dell'*Aménagement du territoire* (DAT)



al ministero della *Reconstruction* in Bretagna: "chargé de mission", aveva animato e consigliato gli architetti e gli amministratori locali per l'elaborazione dei piani di ricostruzione e di assetto delle città francesi distrutte dalla guerra, mettendo a punto un metodo per valutare il grado di insalubrità degli edifici e per meglio conoscere il livello di vita degli abitanti al fine di disporre

di elementi di informazioni preliminari alla decisione di conservare, migliorare o demolire. E' qui che lavorò al concetto di "habitat defectueux", ma le sue funzioni lo condussero in particolare a realizzare i *piani direttori* di Quimper (1947) e di Papeete (1950). E da questo momento egli ormai dedicherà una parte essenziale delle sue attività alla ricerca e alla diffusione di principi

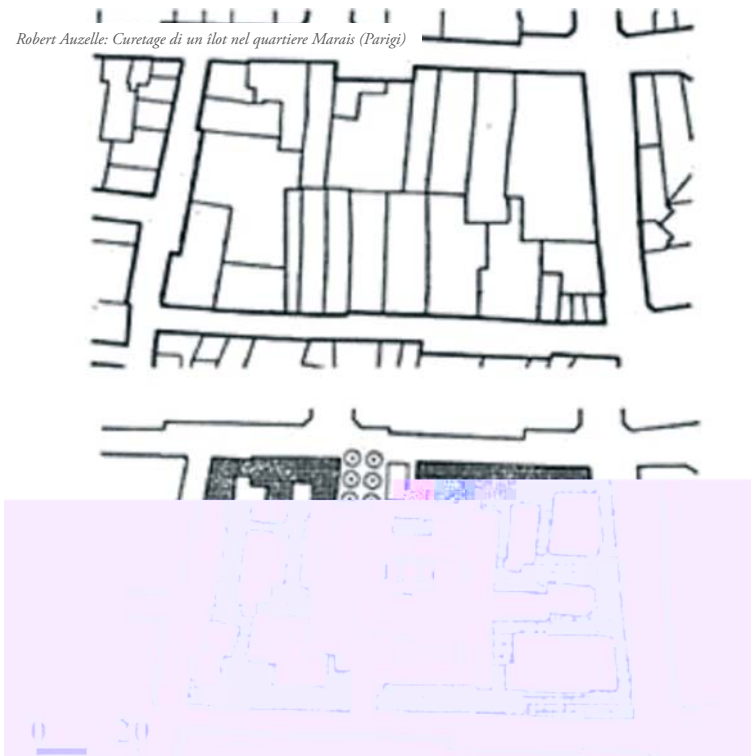


e metodi per essere utile a un'urbanistica che egli definisce come: "un'organizzazione corretta dello spazio". *"Auzelle cherchait à donner des règles méthodologiques sérieuses dans l'étude des plans d'urbanisme et non pas de simples règles administratives"*. (Robert JOLY)

9. Urbanista e architetto, con il suo piano per Neufchâtel-en Bray (1951) getta le basi di un piano tipo della ricostruzione: gli edifici pubblici sono raggruppati attorno ad una piazza organizzata e strutturata a livello paesistico.

10. Accanito sostenitore del "lavorare insieme", Auzelle, dal 1963 al 1965, lavora alla revisione del PRG della città di Genova con Astengo, Coppa, Cerutti e Fuselli. In questa sede elabora le prime ipotesi di recupero a funzioni urbane dell'area del porto antico proponendo la dismissione dell'uso commerciale del porto e la creazione di un water front (idea molto avanzata per i tempi, di cui occorreranno alcuni decenni di lenta maturazione del consenso e della condivisione della città perché si passasse ad una fase creativa). A poco a poco il binomio *waterfront* e Centro storico si è consolidato e ha ottenuto consenso anche in molte forze politiche e sociali legate al modello di città operaia. Il percorso è stato lungo e travagliato, non esente da difficoltà, ma ha prevalso e si è rivelato vincente. Occorre infatti considerare che le prime ipotesi sulla dismissione dall'uso commerciale del porto antico vennero formulate nella prima metà degli anni Sessanta dall'urbanista francese Robert Auzelle, che fa parte della commissione incaricata della revisione del Piano Regolatore Generale (PRG) della città, e che occorsero alcuni decenni di una lenta maturazione del consenso e della condivisione della città perché si passasse ad una fase realizzativa. Quando agli inizi della seconda metà degli anni cinquanta Robert Auzelle venne incaricato dal Comune di Porto della redazione del Piano Regolatore, chiamò a collaborare alcuni professionisti della nuova generazione, formando un gruppo di lavoro interessante che, sulla base di attente analisi incentra il Piano sulla nuova viabilità e sul traffico. Il Piano Generale

Robert Auzelle: *Curetage di un ilot nel quartiere Marais (Parigi)*



fu suddiviso in sub piani, tra i quali alcuni per l'Avenida da Ponte. E' un periodo di euforia per i viadotti e le gallerie e i progetti per l'Avenida da Ponte propongono tutti, seguendo un orientamento anche di Auzelle, la costruzione di un viadotto che doveva saltare l'avenida collegando direttamente l'area della Cattedrale al resto della città. Ma questa idea dagli organi competenti fu giudicata come aggressiva del paesaggio e fu invece accettata la soluzione di Alvaro Siza, che prevedeva sensi di marcia unici e senza viadotto, sistema ancora oggi in funzione, ma non si sa fino a quando funzionale.

11. Auzelle s'interrogava sempre sugli aspetti teorici. Non si accontentava di trovare soluzioni a dei casi che l'urbanistica doveva affrontare, ma si sforzava di elevare un certo numero di problemi al rango di problematiche e di trattarle in quanto tali. Lo ha fatto specialmente partecipando al

Centre d'études che ha creato e animato per una decina d'anni. Era un luogo ove si mettevano a punto numerosi elementi dottrinali, come elementi più pratici, di cui si dovrebbe fare la storia: il quadrante solare, l'eliotermismo, l'orientamento degli edifici in rapporto al sole, il *maquettescope* (che permetteva per la prima volta di fotografare gli spazi all'interno dei modelli plastici di insiemi suburbani), che egli ha utilizzato per il suo progetto sulla cintura di Parigi e che è ricomparso negli anni settanta quando Van Treek ha concepito l'insieme degli *Orgues de Flandre* (Paris, 19°). Fondatore assieme ad André Gutton del Seminario Tony Garnier nel 1961, Robert Auzelle, come Goutton, è sempre stato convinto della necessità di una formazione incentrata sulla pratica. Così insieme hanno proposto programmi imperniati sul reale volti a simulare le condizioni che dovevano incontrare i futuri

urbanisti nell'esercizio della loro professione. Nell'ambito di questo Seminario, Auzelle ha potuto familiarizzare gli studenti con i metodi e le idee che egli stesso ha applicato nel corso della sua lunga carriera.

12. In qualità di Vice-presidente del *Centre d'études* presso la Direzione generale dell'urbanistica, il suo obiettivo è stato quello di mettere a punto un metodo e un insieme di regole comuni di intervento in materia di urbanistica, per rendere più omogeneo l'intervento degli operatori nei differenti dipartimenti, e perfino di assicurare loro una formazione. *“L'assiomme di base del suo metodo consisteva nel ripetere che l'architetto-urbanista non era un “deus ex machina”, che egli non era affatto onnisciente. Era assolutamente necessario che egli si appoggiasse su saperi diversi da quelli strettamente architettonici”*. Quando il progetto di sistemazione della Défense prende una forma definitiva nel 1958, con la creazione dell'EPAD (Établissement public pour l'aménagement de *La Défense*, traducibile in “Istituto pubblico per la sistemazione di *La Défense*”) M. André Prothin, nominato direttore, constatando l'anacronismo del piano planovolumetrico iniziale fatto nel 1956, chiede a Robert Auzelle un nuovo studio che egli realizza in collaborazione con Ivan Jankovic. Attualizzando il progetto della Défense egli comincia a far ammettere il principio della differenziazione della circolazione automobilistica e della piastra pedonale (il ruolo di Robert Auzelle alla Défense appariva considerevole per l'influenza che sapeva esercitare sui responsabili politici del progetto) e, convinto della necessità di installare a la Défense un centro culturale prestigioso, elabora con Hector Patriotis, tra il 1969 e il 1972, un progetto per la *tête Défense*, che doveva far emergere interamente la vista sulla capitale: da una collina di gradini, si sarebbe abbracciata Parigi con un solo sguardo (*tête de la Défense*, in cima alla quale è stata poi realizzata la Grande Arche).

13. In conclusione si deve dire che Robert Léon Gaston Auzelle, architetto e urbanista, non ha aperto solamente numerose vie di ricerche e di studi, ma ha portato anche un esempio di ciò

che l'esigenza della qualità poteva significare di investimento personale per tutta l'umanità. E' come se avesse costruito una collina di gradini da dove abbracciare tutta la realtà.

Sensibilisation à l'Art urbain et à l'éthique du cadre de vie

Robert-Max ANTONI

L'Art urbain, ne peut être réduit à l'art dans la ville ou se référer à la seule composition urbaine de l'époque classique, l'Art urbain unit les professionnels du cadre de vie et vise plus globalement *«L'ensemble des démarches pluridisciplinaires pour améliorer le cadre de vie, avec le souci d'évaluation de la qualité architecturale, de la qualité de la vie sociale et du respect de l'environnement»*. Dans ces conditions *les professionnels du domaine sont conduits à partager des valeurs et les principes d'une éthique professionnelle commune dite «éthique du cadre de vie»*. Pour le cadre de vie nous pensons aux établissements humains en lien avec la nature aux différentes échelles: quartiers, agglomérations, pays et... planète. De son côté, l'éthique de cadre de vie, est fondée sur les connaissances et les

savoir-faire de professionnels soucieux d'évaluer les conséquences de leurs actes sur la personne et son environnement, sur une société humaine et son territoire. Cette éthique professionnelle, comme la bioéthique pour les professionnels de la biologie et la médecine, reste en exergue des lois et règles relevant du législateur, ne produit ni normes ni labels du ressort de l'entreprise et des médias, quand bien même elle aspire à les influencer. Dans cette perspective la notion de performance dans chaque profession n'est donc plus exclusivement technique ou esthétique; le devenir expert d'un professionnel dans la visée de la performance ou de l'originalité sont insuffisants, à défaut de s'avérer vains voire néfastes. Le professionnel en tant que citoyen, ne peut se contenter de «faire son métier, tout son métier et rien que son métier», être un simple exécutant pour dégager sa responsabilité. Même si chaque profession dispose de responsabilités propres, chaque professionnel est lié aux autres par une «co-responsabilité» le conduisant à adopter un comportement éthique. Le respect des lois semble pour certains suffisant, l'expérience prouve le contraire, et heureusement. Chacun pourra prétendre avoir une éthique personnelle



- une conscience professionnelle- mais l'éthique du cadre de vie ne peut être assumée par un seul individu. Celle-ci doit être partagée dans l'exigence de la pluridisciplinarité. Elle n'est pas innée, car elle nécessite une évocation, un questionnement et un débat entre professionnels à partir d'études de cas. A ce titre, elle doit être enseignée dans les établissements universitaires. Les futurs professionnels de la maîtrise d'œuvre et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage adopteront ainsi un même comportement permettant à leurs professions d'être reconnues comme autorité morale et technique sur le domaine. L'amélioration du cadre de vie sera mieux prise en compte dans la gouvernance et le «débat démocratique».

Proposition: Demander aux établissements d'enseignement supérieur préparant aux professions du cadre de vie de cycle de Master 2 de prévoir, avec le concours des professionnels, une sensibilisation commune à «l'éthique du cadre de vie et à la déontologie interprofessionnelle» pour 2 crédits européens.

Qualità del paesaggio e opere incongrue: uno strumento per l'interpretazione e valutazione in Regione Sardegna

di Michele ERCOLINI, Enrica CAMPUS, Marco CILLIS, Serena FRANZINI, Alessandro VILLARI

DUPT, Università degli Studi di Firenze

Il progetto di ricerca, sviluppato all'interno dell'Osservatorio della Pianificazione Urbanistica e Qualità del Paesaggio della Regione Sardegna - prof. Gabriele Corsani (Responsabile scientifico UNIFI), Michele Ercolini (Coordinamento UNIFI), Enrica Campus, Marco Cillis, Serena Franzini, Alessandro Villari - si muove dai contenuti dell'articolo n. 111 delle NTA del Piano Paesaggistico della Regione Sardegna "Riqualficazione delle opere incongrue e valorizzazione delle opere di qualità", che introduce nel dispositivo del Piano il concetto di "incongruità". Tale concetto è indagato e

ricercato in tutte le opere, siano esse "edifici", "manufatti", "interventi singoli" o "in complesso", "legittimamente autorizzati", con "valore estetico nullo o negativo", in "disarmonia con il contesto", capaci di alterare i caratteri identitari del luogo. Ad "incongruo" è contrapposto il termine "qualità", che in questo caso diventa aggettivazione dell'opera: "edifici", "manufatti", "interventi singoli" o "in complesso", di "autori di chiara fama", riconducibili ad un preciso "linguaggio architettonico", in grado di garantire una "valorizzazione del contesto". La ricerca (attualmente in progress) guarda alla definizione di uno strumento metodologico per SEGNALARE (attivando un processo partecipativo "bottom up"), VALUTARE e MISURARE l'incongruità di un'opera sulla base di determinati parametri scientifici ed oggettivi. Queste opere andranno a costituire il "Registro delle opere incongrue" (in continuo aggiornamento) rispetto al quale, Regione, Province e Comuni attiveranno opportuni programmi e progetti di riqualificazione paesaggistica. Lo strumento è organizzato/strutturato su due livelli operativi. Il primo livello è relativo ad un percorso partecipativo, che consente alla comunità di segnalare - attraverso una scheda da compilare

on-line (costruita e "filtrata" con pre-criteri di incongruità) - le opere ritenute incongrue. I pre-criteri, impostati in forma di domanda a risposta multipla, consentono di esprimere un primo giudizio, che dovrà poi essere opportunamente valutato all'interno del secondo livello. Il secondo livello prevede, infatti, l'avvio di un percorso scientifico/valutativo condotto direttamente dalla struttura dell'Osservatorio. Il percorso indaga le relazioni che l'opera stabilisce con il paesaggio ed interpreta/misura le alterazioni rispetto al sistema dei "valori di qualità" del contesto entro cui la stessa opera è inserita. La fase di valutazione si sviluppa su due differenti "scale". Alla scala del "contesto globale" le relazioni che l'opera stabilisce con il paesaggio sono interpretate come "Interferenze" e la valutazione è svolta su tre differenti categorie tematiche definite "Categorie di incongruità" (sistema visivo-percettivo, sistema ecologico, sistema semiologico), a loro volta declinate in "Parametri", rispetto a cui poter esprimere un livello di incongruità. La scala della "prossimità" è la scala di valutazione in cui l'opera viene analizzata come oggetto in sé in relazione agli altri oggetti (architettonici) presenti nel suo immediato intorno. Le relazioni incongrue che si stabiliscono sono definite "Alterazioni", per



indicare la modifica di alcuni elementi rispetto ad un insieme omogeneo. Anche nel caso della scala della prossimità vengono individuate delle "Categorie di incongruità" (*funzione, uso, stato, ecc.*), declinate in "Parametri" rispetto a cui esprimere la valutazione. La valutazione dei singoli parametri, alle diverse scale, consente di stabilire differenti *Livelli di incongruità*, messi a sistema mediante un processo di analisi multicriteriale, il cui risultato consentirà (a regime) di esprimere *un giudizio di incongruità complessivo*, rispetto al quale definire opportune strategie di intervento per la costruzione di "programmi e progetti finalizzati a restituire livelli di valore paesaggistico elevati" (richiamando sia i principi della Convenzione europea sia gli indirizzi del PPR). Lo strumento è stato recentemente sperimentato entro l'ambito campione della Provincia di Oristano (Ambiti di paesaggio costieri del PPR: *Ambito 9 - "Golfo di Oristano"; Ambito 10 - "Montiferru"; Ambito 11 - "Planaria"; Ambito 12 "Monteleone"*). Il percorso di ricerca, infine, ha anche sviluppato una lettura/confronto con esperienze riconducibili ad altri Osservatori del paesaggio, arrivando a definire un inedito quadro sulle differenti modalità, progetti e strategie finalizzate a promuovere nuove politiche per la qualità del paesaggio. In particolare, l'obiettivo chiave cui guarda l'Osservatorio della Regione Sardegna è la creazione di una vera e propria "RETE" al fine di coinvolgere i principali Osservatori del paesaggio nazionali ed europei, promuovendo una *piattaforma condivisa* in grado di confrontarsi su un quadro di "comuni denominatori" e apportare i necessari contributi allo sviluppo di riflessioni, confronti, dialoghi e iniziative condivise per il controllo e la valutazione della qualità paesistica.

Eventi

COPAM2011

*prima Conferenza su Petrolio e Ambiente
Matera (Mt) - Viggiano (Pz) | 3-5 marzo 2011*
Info: www.copam2011.net

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, France

*International conference "Landscapes of everyday life"
Perpignan (France) e Girona (Spain), 16-18
Marzo 2011*
Info: <https://pdd.cemagref.fr>

Uniscap, Civilscape, Recep-Enelc, Observatory of Canary Island Landscape

*"Canary Island manifest for the landscape as project. Concepts, actions, techniques and methods"
Tenerife, 23-25 marzo 2011*
Info: www.recep-enelc.net

XIV Conferenza della Società Italiana degli Urbanisti

*"Abitare l'Italia. Territori, economie, disuguaglianze"
Torino, 24-26 marzo 2011*
Info: www.planum.net/siu/index.htm

XXVII Congresso INU

*"La città oltre la crisi: risorse, welfare, governo"
Livorno, 7-9 aprile 2011*
Info: www.inu.it

I Biennale dello Spazio Pubblico

Roma, 12-14 maggio 2011
Info: www.biennalespaziopubblico.it

European Urban Research Association - EURA Conference 2011

Copenhagen 23-25 giugno 2011
Info: <http://euram2011.org>



Premio Mario Razzano per giovani artisti

*BIENNALE DI BENEVENTO
Quarta edizione*

16 dicembre 2010 - 30 gennaio 2011

*ARCOS (Museo d'Arte Contemporanea Sannio)
di Tiziana COLETTA*

La manifestazione artistica patrocinata dall'Amministrazione Provinciale di Benevento (presieduta dal Prof. Aniello Cimitile, Assessore al Turismo e alle Politiche Socio Culturali ing. Carlo Falato) è stata promossa dall'associazione culturale "PROPOSTA", fondata da Mario Razzano, presieduta dal prof. Antonio Petrilli, annoverante nel comitato direttivo l'arch. Enzo dei Giudici (vice presidente), l'arch. Goffredo Zarro (segretario - tesoriere) e l'artista Mimmo Paladino. Il premio RAZZANO, giunto alla sua quarta edizione, è riservato ai giovani artisti, operanti a livello internazionale, che non hanno superato il trentacinquesimo anno di età, selezionati da un nutrito gruppo di critici d'arte, curatori e direttori di musei di arte contemporanea. Venticinque critici hanno accettato di prendere parte alla selezione: Flavio Arensi, Francesca Baboni, Enzo