

Nuovi scenari di progetto/nuovi luoghi per la città contemporanea

Venera Maria Ardità
Università degli Studi di Catania

Abstract

Negli ultimi '50 anni l'inarrestabile processo di modernizzazione dei sistemi di comunicazione e di spostamento ha prodotto una radicale trasformazione del territorio, che al nostro sguardo, oggi appare fatto di "macchie urbane" e "reti" brulicanti di flussi integrati. Scrive M. Gausa un *territorio a «filo di perle»*, dove il "filo" è l'elemento lineare infrastrutturale, che connette fisicamente lo spazio urbano, creando nel contempo spazi interstiziali.

Le *aree interstiziali* e di margine, *imbrigliate tra reti infrastrutturali* sono aree che in gran parte connotano le *periferie meridionali e non solo*; create e immediatamente dimenticate dalla strada, sono territori abbandonati dal progetto e costituiscono il "negativo" della città costruita, sono *spazi vuoti* che inesorabilmente si trasformano in scarti urbani, annichiliti dal degrado, vere enclaves. Luoghi statici e instabili, non costruiti, mutanti e al contempo vergini. Territori inesplorati, dove il *progetto contemporaneo* può e deve avere un *nuovo ruolo* per restituire *qualità*.

La *città contemporanea* con i suoi processi, rapidi e pesanti, troppo veloci per essere assorbiti dalle sedimentazioni storiche e dalle coerenze fisiche e sociali, oggi compone un quadro fenomenologico alquanto complesso.

Città diffusa? Ipercittà? Agglomerato policentrico e campagna urbanizzata? Nessuna denominazione del dibattito disciplinare definisce appieno ciò che è diventata in generale la città contemporanea: uno spazio multiforme, sfuggente, restio alle definizioni e all'inquadramento classificatorio, esplosione di un mosaico di frammenti distinti, a volte agglomerati, ciascuno con una propria forma: nuclei storici, quartieri frutto della pianificazione urbanistica, grandi infrastrutture, o senza forma: nebulose, sciami, detriti, sprawl.

Storicamente l'evoluzione della città era leggibile con la categoria della "continuità". La morfologia urbana e la gerarchia dei luoghi si definiva in base a fenomeni sociali ed economici facilmente riconoscibili: oggi occorre trovare nuove categorie di lettura della città contemporanea o per meglio dire del "territorio-città".

E' necessario agire nel contesto urbano puntando sul *ruolo del progetto*, come produttore di immagini riconoscibili, capaci di divenire strutturanti, capaci di evidenziare i nodi cruciali, strategici e più problematici del territorio.

L'attenzione disciplinare, dopo essersi occupata per anni delle questioni relative ai centri storici, oggi ricade su *frammenti urbani*, di macro e micro dimensioni, in cui le condizioni di svantaggio e di esclusione si fanno incidenti, non solo sulla qualità della vita, ma anche sulla identità della società che vi abita.

Occorrono nuove "lenti", più sensibili alla qualità, nuove "strategie dello sguardo" in cui la *dimensione paesaggistica*, può essere considerata piattaforma di riferimento per l'atto progettuale.

Quando si parla di "*paesaggio*" la polisemia del termine induce a delle obbligatorie precisazioni. L'accezione a cui mi riferisco rimanda ad una teoria dell'ambiente come "*spazio scenico del vissuto*", questa però è una definizione che può essere variamente interpretata, che può essere animata da un'eterogeneità discorsiva. Il paesaggio in realtà rappresenta un sistema complesso, fatto di sfumature.

Il paesaggio urbano o meglio il “paesaggio culturale” è un perimetro entro cui la nuova cultura architettonica vuole indagare, espressione materiale della cultura di una società, formata da segni impressi dall’uomo.

Attraverso l’analisi del paesaggio urbano, non di un paesaggio storico ma di un paesaggio dell’attualità, si vuole, trovare un modo ‘diverso’ per guardare le cose, un modo che ne palesi l’eterogeneità, il che non significa necessariamente ingrandire i campi d’osservazione, o abbracciare vaste porzioni di territorio.

Il paesaggio è utile ad un’osservazione integrale, ad uno sguardo senza residui. Lavorare sul paesaggio è un processo che coinvolge, senza rimanenze, ogni spazio del nostro abitare.

Attraverso queste “lenti” è possibile individuare nuove aree di progetto in isole di degrado e scarsa riconoscibilità, è possibile prefigurare nuovi scenari urbani.

Inoltre, come afferma Lucio Altarelli¹, con il compasso del *paesaggio urbano* «è possibile circoscrivere un atteggiamento di radicale “inquietudine”, d’autonomia, dell’oggetto architettonico, ovvero è grazie alla categoria del paesaggio che l’architettura scende dal suo “pedistallo d’eterea protagonista”, per contaminarsi con la complessità della realtà».

Il paesaggio è una scena “non fissa”, a più sfumature, è un’immagine dal contorno incerto, contesa tra ambiti disciplinari; la sua proiezione da un punto fisso non ci restituisce un’immagine ‘pietrificata’, ma un’immagine in movimento, una sequenza pari a quella che noi percepiamo nelle nostre percorrenze. Inoltre la *velocità* con cui attraversiamo la città contemporanea ha trasformato il paesaggio urbano in una vertiginosa mescolanza di sequenze, frammenti di realtà scomposti e ricomposti in caleidoscopiche visioni, che assumono e mutano di senso in relazione a logiche combinatorie di percorsi.

Esiste un nuovo paesaggio che si concretizza sui tempi e sulle diverse modalità delle percorrenze tecnologiche, le grandezze si comprimono, i punti di partenza e d’arrivo si avvicinano quasi a coincidere nel tempo e nello spazio.

Nel tentativo di delimitare i campi paradigmatici di un discorso che ha come cornice il paesaggio è meglio chiarire subito le finalità che spingono queste considerazioni ad aggirarsi in un tale campo.

Occorre chiarirne l’impiego strumentale, l’utilità attesa da questo «arnese ideale»², per natura «riflessivo».

La radice romantica del termine *Landschaft* rinvia all’annullamento del confine tra “io” e “mondo”, tra soggetto e oggetto, tra artificio e natura.

Se nel paesaggio scompare il confine tra oggetto e contorno, non è possibile neppure riconoscere i confini tra le scale, tra i campi operativi che si aggirano per determinazioni successive, procedendo dal grande verso il piccolo. La lezione di Robert Venturi ci porta a «trarre spunti dall’ordinario» e anche «a pensare al piccolo, al micro». L’arredo urbano, le insegne pubblicitarie, gli apparati della comunicazione, la segnaletica, le rotatorie, gli spartitraffico, le aree verdi, le scarpate, i dossi, i sovrappassi, i giardini nelle sue dimensioni anche più frammentarie, tutti questi elementi se guardati complessivamente e contemporaneamente, se fatti oggetto di una progettazione meno emergente e accidentale, possono essere interpretati come parti significative di un insieme di luoghi e quindi costituire *sistema*, paesaggio.

Ragionare analizzando il paesaggio urbano ci porta a comprendere meglio quei meccanismi che contribuiscono alla trasformazione della città.

¹ Altarelli L. (2002) in Filippo Romeo, *Tassonomia dell’ambiguo*, Edizioni Graffiti, Napoli, p. 15.

² Farinelli F. (1993), *Il disegno del paesaggio italiano*, “Casabella” 575-576.

Il paesaggio prima d'ogni immagine, pensiero, parola è, come dice Merleau-Ponty: «il nostro contatto muto con le cose, quando esse non sono ancora cose dette»³, dunque è un passaggio obbligato per l'analisi.

«Nella dimensione del paesaggio convivono aspetti complementari. Da un lato il paesaggio è l'elemento privilegiato d'indagine dello spazio urbano contemporaneo [...] dall'altro lato il paesaggio è anche *laboratorio* ideale»⁴ in cui sperimentare architettura.

Al paesaggio viene oggi riconosciuto un ruolo importante nella trasformazione di sistemi urbani, ogni strategia di riqualificazione non può più non partire da un'indagine degli elementi paesaggistici, per restituire una nuova immagine a contesti urbani degradati.

Quindi il paesaggio si può definire oggi quale *metodo d'approccio* per affrontare il *progetto urbano* e nello stesso tempo la dimensione paesaggistica può rappresentare un ambito privilegiato d'azione.

Come afferma Carlo Socco «il progetto urbano è in una posizione ambigua ma cruciale: non è già più piano urbanistico, perché questo lo precede e ne costituisce il piano generale di riferimento, dove le scelte d'assetto e d'organizzazione del territorio sono già tutte compiute; ma non è ancora il progetto delle singole opere, neppure qualcosa che si avvicini al progetto preliminare di queste; tuttavia, è quel disegno [...] che offre ai diversi progetti delle opere, quell'inquadramento nello spazio fisico futuro, senza il quale i progetti si troverebbero spaesati».

Nel passato l'azione trasformativa era tesa a configurare luoghi, ovvero ambiti resi appropriati all'abitare in una combinazione di spazi privati e spazi di relazione. L'abitare era inconcepibile senza una trama relazionale comunitaria e senza un rapporto con i luoghi che ne implicasse *la cura*.

Il ruolo del progetto urbano dovrebbe essere quello di configurare e connettere frammenti di città, senza nostalgiche visioni unitarie, senza servilismi e senza la paura di sovrascrivere per riordinare, rileggendo e reinterpretando il legame con il contesto, ricreando nuovi luoghi.

Si tratta come dice Maurizio Bradaschia⁵ di «urbano-architettura», questa «è vincolata alle necessità vitali e agli usi, essa opera una trasmutazione ritmica che può caricarsi di poetica: rivelare, dare forma, architettare i vuoti, l'intimo e il comune, i volumi, la luce, la fluidità, risvegliare i sensi... necessariamente confrontarsi con la questione dell'abitare».

«Fare un progetto urbano –scrive Devillers- è entrare in un flusso, in un movimento che vi ingloba, che ha il fine di relazionare lo spazio all'uso».

Il progetto urbano se inserito nella categoria del paesaggio opera dentro le nuove “topografie” urbane e ci permette di ricostruire la grande intelaiatura urbana, all'interno della quale anche le periferie ritrovano la loro identità.

Il concetto di *periferia*, a cui mi riferisco, non è sintetizzabile in una dimensione spaziale, ma connota parti di città e condizioni umane escluse, disinserite da prospettive di trasformazione e di sviluppo del territorio.

Periferia, è più che altro una condizione, periferia è *marginalità* rispetto ad aree “forti” nelle quali si concentrano attività decisionali, culturali, ed economiche.

La marginalità non è necessariamente proporzionale alla distanza fisica dai luoghi centrali, ma può essere intesa come un'estensione spaziale che presenta anzitutto dei problemi di accessibilità e scambio.

Casualità disordine, monofunzionalità prevalente, discontinuità e non coesione del tessuto edilizio, costituiscono i principali connotati di realtà quantitativamente consistenti, la cui espansione non sembra arrestarsi nonostante il decremento demografico.

³ Merleau-Ponty M. (1964), *Le visibile et l'invisible*, Gallimard, Paris, trad.it (1993), “Il visibile e l'invisibile”, a cura di M. Carbone, Bompiani, Milano, pp. 59-60.

⁴ Altarelli L. in op.cit.

⁵ Bradaschia M., *Decalogo post-urbano, progetti e politiche per Trieste*, Meltemi, Roma, 2003, p. 9.

È infatti nella categoria del paesaggio urbano che sono ascrivibili tutte quelle aree cosiddette marginali con situazioni spaziali non definite, i vuoti generati da una progettazione incompiuta, gli spazi ambigui tra forme definite, infrastrutture obsolete, aree dimesse.

In particolare mi riferisco a tutte quelle *aree dette interstiziali e di margine*, imbrigliate tra le maglie delle infrastrutture della mobilità, create e immediatamente dimenticate dalla strada e che connotano gran parte delle periferie meridionali e non solo.

Nella quotidiana esperienza urbana dell'attraversamento si percepiscono come *spazi deboli* della dispersione metropolitana, spazi liberi, ineditati, provvisori, come li definisce Rem Koolhaas: «sono vere e proprie “bolle urbane”, disegnate da limiti discontinui e nascosti». Spazi marcati da «labili binari di forme mai compiute», intervalli non definiti, *diastemi* ancora riconoscibili nella dispersione della città contemporanea.

Manuel Gausa chiama questi territori «localizzazioni dell'incertezza, *terreni incolti*, o *terreni vacui*, (come li avrebbe chiamati Ignasi de Solà Morales) terreni di accumulazione: spazi di ciò che è possibile ed anche dell'aspettativa». Egli sostiene che “macchie” e “arterie” coniugano uno sviluppo “sincopato” di un territorio a “filo di perle”. *Interstizi, terreni residuali, spazi di bordura*, favoriscono il protagonismo latente degli *spazi di omissione*: assenze del costruito, spazi aperti o incisioni visive dei terreni residuali, spazi di margine, o riserve libere, che acquistano un loro significato in quanto potenziali “inter-azioni” destinate ad operare “al negativo”.

Vuoti separati e al contempo uniti da un destino comune, suscettibili di favorire una trasformazione del paesaggio; se, come sostiene Ignasi de Solà Morales, «lo spazio della città attuale è uno spazio interstiziale tra reti e infrastrutture», il progetto urbano deve affrontare questa nuova logica settoriale.

Gli interstizi emergono soprattutto mettendo a fuoco alcune tipologie di strade urbane (circonvallazioni, strade interquartiere, raccordi anulari) che, realizzate nell'ultimo cinquantennio, sono state lentamente riassorbite dall'espansione delle città, assumendo una dimensione di stretta relazione con gli insediamenti all'interno di un centro abitato.

Nell'opinione della cittadinanza questi tracciati stradali ad alta percorrenza sono percepiti come un limite invalicabile, che crea un clima insicuro, nell'ambito del quale sono negate le attività quotidiane connaturate alla strada, come camminare, comunicare, acquistare, sostare. Di fatto, si viene a creare una sorta di squilibrio d'uso tra funzione principale (circolazione veicolare) e funzioni penalizzate (passeggiare, giocare, conversare, sostare).

Le *reti infrastrutturali*, pur svolgendo un ruolo sempre maggiore e sempre più necessario, oggi appaiono sempre più svincolate dal controllo del progetto d'architettura e dalla connessione con gli aspetti insediativi e contestuali, mostrandosi sempre più funzionali e sempre meno dotate di valenze formali ed espressività architettonica.

La crescita della città intorno a questi manufatti ha spesso creato veri e propri spazi di risulta, tra il nastro stradale e le cortine edilizie più o meno allineate. Ferite tra spazio pubblico e privato, mai cicatrizzate, che hanno spesso rafforzato negativamente la sensazione di barriera e di scollamento interno del tessuto urbano.

La morfogenesi di questi spazi di margine è dunque involontaria, legata al “non progetto”, o meglio al progetto monofunzionale, agli scarti di una progettazione poco attenta alle connessioni, il loro statuto fondativo è basato sulla separatezza e l'autoreferenzialità delle infrastrutture “corridoi” che li generano, senza riconoscere loro un ruolo.

Si tratta di territori che costituiscono il “negativo” della città costruita, sono spazi vuoti che inesorabilmente si trasformano in scarti urbani, annichiliti dal degrado, vere enclaves.

Questi spazi possono rappresentare nuovi scenari per il progetto contemporaneo, sono i residui, le “scorie” di un'espansione troppo rapida in cui oggi è possibile inserire “spore” di qualità.

Le potenzialità insite nel tessuto di latenza, nel margine sono relative alla loro capacità di accoglienza delle trasformazioni, sono luoghi strategici per lo sviluppo della città in quanto la loro vitalità e la loro mancanza di stratificazione le rende più malleabili ai cambiamenti.

Tutti questi spazi sono fisiologici alla trasformazione urbana. Sono terreno fertile per il cambiamento per la sperimentazione, per l'architettura contemporanea.

Il progetto urbano può trovare nuovi significati per queste aree di margine seguendo il continuo del costruito, partendo da un disegno e da una nuova concezione delle infrastrutture urbane come occasioni di progetto architettonico.

Già da tempo in tutta Europa queste aree hanno visto numerosi ed efficaci progetti di architetture della mobilità, con la valorizzazione degli spazi vuoti e con una nuova attenzione alle percorrenze urbane.

Una nuova stagione di progetti di infrastrutture, presenta un potenziale tale da risemantizzare aree dall'identità non chiara, integrando spazi, funzioni, che rispondono a logiche diverse, spesso estranee le une alle altre.

Partendo da considerazioni sulla città contemporanea e il suo rapporto con la mobilità, si è analizzato un *caso di studio* ricadente nell'area metropolitana di *Catania*.

Dopo la stesura di una "mappa degli spazi vuoti" si sono approfonditi e riprogettati particolari frammenti urbani prossimi all'asse infrastrutturale della *Circonvallazione nord*.

Lo studio delle aree in questione, definibili come "aree residuali fertili" si è rivelato particolarmente interessante per la sua potenzialità di ricucitura dei tessuti urbani e periurbani in cui tali spazi ricadono, lo studio ha inoltre evidenziato la possibilità di agganciare la semantizzazione di tali aree alla riqualificazione dell'infrastruttura stradale che le ha generate, partecipando così ad una nuova interpretazione dello spazio della mobilità.

La riqualificazione di questi spazi fruibili a diverse velocità li rende simili a "giunti", migliorando nel contempo non solo l'impatto con l'asse infrastrutturale, ma con un'intera parte di città.

La strada, riappropriandosi di una sua dignità di spazio pubblico può concorrere così a strutturare il paesaggio e attraverso la sua forma, può contribuire ad un suo mutamento qualitativo.

Se vogliamo ripensare parti di città, bisogna immaginare una forma d'architettura pubblica che s'inserisca nell'esperienza mutevole e complessa di una città dinamica, percepita come flusso ininterrotto d'immagini.

Spazi pubblici come nuovi luoghi e non come oggetti o elementi definiti con limiti e funzioni fisse nel tempo. Le domande funzionali, sociali ed estetiche che il progetto di nuove infrastrutture richiede, presuppongono il traguardo verso nuovi obiettivi e strumenti. Il considerare, in una nuova ottica del progetto urbano, l'inserimento del manufatto infrastrutturale ripensato come elemento compositivo e significativo del paesaggio urbano, scompagina la tradizionale separazione e incomunicabilità di scala, riconsegnando al territorio la vivibilità soppressa.

Ripensare il progetto dell'infrastruttura urbana in una nuova prospettiva significa farsi carico di nuove funzioni, oltre alla semplice percorrenza, come la produzione di relazioni tra le forme insediative tramite la molteplicità di manufatti e strutture di servizio collegate. Caratterizzata da una riconoscibilità formale manifestata dall'espressività dei materiali che la compongono, l'infrastruttura può divenire, mantenendo la sua distinguibilità, elemento di misura e d'orientamento dell'interno del territorio che attraversa.

Partire, dagli spazi interstiziali generati da lastre d'asfalto, che risolvono solo aspetti funzionalistici, senza tenere conto degli effetti dovuti al loro essere inglobate nel sistema urbano, significa, inforcare "lenti correttive" che ci restituiscono una visione corretta in una prospettiva nuova.

La realizzazione di nuovi spazi complessi, che tengono conto della qualità di vita oltre alle qualità funzionali, può avvenire attraverso il recupero degli spazi vuoti, aree risorse, per un processo positivo di "ri-condizionamento" del territorio urbano.

Occorre dunque un disegno d'insieme che evidenzi gli spazi di un possibile intervento per poi destinarli, connettendoli alla riqualificazione della strada, ad una progettazione puntuale ed espressiva.

In questo senso le aree interstiziali possono:

- essere strategicamente agganciate e inglobate nell'infrastruttura, diventarne complemento attivatore di nuove funzioni;
- possono acquisire un valore semantico autonomo;
- possono essere volutamente prodotte e inserite nella progettazione infrastrutturale per connotare qualitativamente lo spazio pubblico.

Lo studio ha inoltre individuato una strategia necessaria per l'attuazione di nuovi scenari:

- occorre rivedere la nozione di scala e le mutazioni indotte sia in rapporto alla struttura urbana, come dalla forma dei manufatti, una scala quella delle infrastrutture in una doppia dimensione, dicotomia, in cui il locale si fonde con il globale, il generale con il particolare, il micro con il macro;

- è utile mettere a sistema questi spazi di margine (urbani e territoriali nel contempo) che sono proiettati verso la progressiva frammentazione, ricostruendo una forma, riconoscibile, marcata come un insieme, definita dalle relazioni combinatorie e aperta ai flussi dinamici. Un sistema completo, multiscale e semplificato, non solo orientabile in modo efficacemente qualitativo, mediante un ordine strategico flessibile, ma anche "infiltrante, concepito attraverso la sovrapposizione e l'aggregazione, che includa caratteri come la complessità e l'ibridazione;

- è necessario progettare l'articolazione dell'infrastruttura, intesa come dispositivo strategico, indipendente da ogni tipo di pianificazione, diversificata, dove più elementi si intersecano, canale per lo scambio e la sorpresa; una direttrice neutra, flessibile ad ogni trasformazione futura per accogliere spazi pubblici, capace di gemmare nuovi luoghi con capacità comunicativa e relazionale;

- occorre riconoscere nella semantica dell'architettura la necessità di riferimenti, non solo statici, ma anche dinamici, al fine di riottenere quella funzione comunicativa che è propria della disciplina, consentendo l'ingresso nell'esperienza quotidiana d'esperienze spaziali dilatate in tempi ridotti. Tutto ciò riconsiderando la possibilità di un controllo percettivo, creando elementi d'orientamento, riferimenti puntuali, connotazioni di nodi, eventi sorpresa;

- bisogna considerare la forza del vuoto interstiziale, non tanto come frammento o riserva bucolica pallidamente verde, ma come strumento operativo per una giunzione articolatoria di possibili sequenze, capaci di ritmare le alternanze degli eventi visivi e relazionali, equilibrando la forza delle sue volumetrie con il valore della superficie, per uno sviluppo urbano, denso e tettonico, il cui orizzonte recupera il rapporto con il contesto, con il valore del suolo; occorre recuperare una sensibilità topologica, riaffermare il valore intrinseco del suolo e dell'appartenenza in contrapposizione alla dispersione;

- occorre prefigurare una nuova idea di luogo, non come frammento evocativo di un tutto coerente, ma come elemento autonomo dentro un ventaglio contestuale, un patchwork strategico, eterogeneo, stratificato, situazione e concatenazione di potenziale *bellezza*, a partire dalla sua capacità espressiva e relazionale. Una città come "luogo dei luoghi", caleidoscopio d'opportunità e di valori da preservare;

- si pone impellente la necessità di nuovi strumenti procedurali per favorire il riciclaggio continuo delle zone marginali e degradate in una compartecipazione pubblico-privato per creare nuove icone urbane, prevalentemente con architetture a cubatura zero pensate per gli spazi vuoti, in grado di definire e interpretare la fisionomia del cambiamento e del rinnovamento senza far implodere volumetricamente la già densa città contemporanea;

- è necessario progettare l'articolazione dell'infrastruttura, intesa come dispositivo strategico, indipendente da ogni tipo di pianificazione, diversificata, dove più elementi si intersecano, canale per lo scambio e la sorpresa; una direttrice neutra, flessibile ad ogni trasformazione futura per accogliere spazi pubblici, capace di gemmare nuovi luoghi con capacità comunicativa e relazionale;

- occorre riconoscere nella semantica dell'architettura la necessità di riferimenti, non solo statici, ma anche dinamici, al fine di riottenere quella funzione comunicativa che è propria della disciplina, consentendo l'ingresso nell'esperienza quotidiana d'esperienze spaziali dilatate in tempi ridotti. Tutto ciò riconsiderando la possibilità di un controllo percettivo, creando elementi d'orientamento, riferimenti puntuali, connotazioni di nodi, eventi sorpresa;

- bisogna considerare la forza del vuoto interstiziale, non tanto come frammento o riserva bucolica pallidamente verde, ma come strumento operativo per una giunzione articolatoria di possibili sequenze, capaci di ritmare le alternanze degli eventi visivi e relazionali, equilibrando la forza delle sue volumetrie con il valore della superficie, per uno sviluppo urbano, denso e tettonico, il cui orizzonte recupera il rapporto con il contesto, con il valore del suolo; occorre recuperare una sensibilità topologica, riaffermare il valore intrinseco del suolo e dell'appartenenza in contrapposizione alla dispersione;

- occorre prefigurare una nuova idea di luogo, non come frammento evocativo di un tutto coerente, ma come elemento autonomo dentro un ventaglio contestuale, un patchwork strategico, eterogeneo, stratificato, situazione e concatenazione di potenziale *bellezza*, a partire dalla sua capacità espressiva e relazionale. Una città come "luogo dei luoghi", caleidoscopio d'opportunità e di valori da preservare;

- si pone impellente la necessità di nuovi strumenti procedurali per favorire il riciclaggio continuo delle zone marginali e degradate in una compartecipazione pubblico-privato per creare nuove icone urbane, prevalentemente con architetture a cubatura zero pensate per gli spazi vuoti, in grado di definire e interpretare la fisionomia del cambiamento e del rinnovamento senza far implodere volumetricamente la già densa città contemporanea.

Riferimenti bibliografici

Crotti S., (2002), in Fabrizio Zanni, (a cura di) *Architettura, progetto, reti*, Clup, Milano.

Dell'Osso R. (2001), *Architettura e mobilità*, collana Tecnologia e progetto, Libreria Clup, Milano.

Gasparrini C. (2003), *Passeggeri e viaggiatori, paesaggi e progetti delle nuove infrastrutture in Europa*, Meltemi editore, Roma.

Lynch K. (1960), *The Image of the City*, by Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College; trad. it. (1964) di Gian Carlo Guarda, *L'immagine della città*, Marsilio Editore, Padova.

Socco C. (2000), *Città, ambiente paesaggio, lineamenti di progettazione urbanistica*, UTET, Torino.

Venturi R., Scott Brown D., Izenour S. (1972), *Learning from Las Vegas*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, trad.it. (1985) M. Sabini, *Imparando da Las Vegas, Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Cluva, Venezia.

Zardini M.(a cura di) (1996), *Paesaggi ibridi, Highway, Multiplicity*, Skira editore, Milano.

Mosco V.P. (2004), *L'architettura delle infrastrutture*, in TC Trasporti e Cultura, n°8, Campanotto editore, Udine.