

The background of the page is a complex, abstract graphic design. It features a variety of colorful elements: thick blue and green wavy lines, thin yellow and blue curved lines, and several geometric shapes including stars, rectangles, and circles. Some shapes are solid, while others are dashed or outlined. The overall composition is dynamic and layered, with elements overlapping and creating a sense of movement and depth. The colors used are primarily blue, green, yellow, and red, set against a white background.

Alberto Grassetti

# Elementi per una città dei limiti.

Il caso studio di  
Pesaro.

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITÀ DI BOLOGNA  
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
Corso di laurea a ciclo unico in Ingegneria edile-Architettura

Tesi di laurea in  
Architettura e composizione architettonica

Elementi per una città dei limiti.  
Il caso studio di Pesaro

Candidato  
Alberto Grassetti

Relatore  
prof. Matteo Agnoletto

Anno Accademico 2021-2022  
Sessione III

# 0. Indice

<b>0. Indice</b>	<b>3</b>
<b>1. Necessità</b>	<b>5</b>
Il contesto in cui operare: il paesaggio compromesso	6
Sprawl urbano e consumo di suolo	10
<b>2. Forma</b>	<b>19</b>
I molteplici significati della città storicizzata	20
Il rapporto tra campagna e città	33
<b>3. Progetto</b>	<b>44</b>
Contesto ed analisi: il caso di Pesaro	45
La situazione marchigiana	45
Centralità, sistemi e tipologie: una metodologia di lavoro	52
Un manifesto per la città dei limiti	67
Applicazioni	70
La strategia della decrescita	70
Elementi per un doppio progetto	77
<b>A. Apparati</b>	<b>90</b>
Bibliografia	91
Filmografia	94
Sitografia	94

# 1. Necessità

“L’inferno dei viventi non è qualcosa che sarà. Se ce n’è uno, è quello che è già qui, l’inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme. Due modi ci sono per non soffrirne. Il primo riesce facile a molti: accettare l’inferno e diventarne parte fino al punto di non vederlo più. Il secondo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui: cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all’inferno, non è inferno, e farlo durare e dargli spazio”.

I. Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, 1972 (ed. cons. I. Calvino, *Le città invisibili*, Mondadori, Milano, 2016, p. 160).

## Il contesto in cui operare: il paesaggio compromesso

Il 20 ottobre 2000 a Firenze si è tenuta la Conferenza per la firma della Convenzione Europea del Paesaggio. Questo documento segna una svolta epocale nell'approccio verso la tutela e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente e può rappresentare un tassello chiave nella storia dello sviluppo urbano. La Convenzione, grazie alla sua vocazione generalista ed universale, concerne una moltitudine di discipline per cui di fatto l'applicazione dei suoi principi vale in tutti i campi della vita ed è questa, in un certo senso, una delle aspirazioni dei suoi articoli.

La Convenzione nasce dalla consapevolezza acquisita dai vari Stati membri firmatari del fatto che il paesaggio rappresenta lo scenario nel quale si svolge la vita dell'essere umano e coopera all'elaborazione delle culture e delle identità locali.

Il primo articolo recita: "paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"<sup>1</sup>. Il paesaggio costituisce dunque l'elemento fondamentale del patrimonio culturale e naturale della società e contribuisce in maniera decisiva alla qualità della vita. Il paesaggio è un bene comune e deve essere pensato non meramente in un senso estetico bensì: "filosofico, perché ha a che fare con la natura; storico, perché ha a che fare con la memoria; etico, perché ha a che fare coi nostri comportamenti; sociale, perché ha a che fare con l'idea di comunità; politico, perché ha a che fare con l'idea di cittadinanza"<sup>2</sup>. È un bene dal

---

<sup>1</sup> Council of Europe, *Council of Europe landscape Convention. Contribution to human rights, democracy and sustainable development*, Council of Europe Publishing, Strasburgo, 2018, p. 2.

<sup>2</sup> S. Settis, *Il paesaggio come bene comune*, (Serie Quædam, Quaderni di educazione ambientale), La scuola di Pitagora editrice, Napoli, 2013, pp. 13,14.

valore sociale (ed economico) incommensurabile, tanto quanto la sua estensione.

A tal proposito, come afferma il secondo articolo del documento, la “Convenzione si applica a tutto il territorio delle Parti<sup>3</sup> e riguarda gli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani. Essa comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati”<sup>4</sup>: tutto l’ambiente è paesaggio per cui la sua salvaguardia, la sua gestione e la sua pianificazione hanno delle importanti implicazioni sulle nostre stesse vite e sugli ecosistemi che gravitano su di esso.

È una questione antropologica oltre che architettonica ed ambientale, ha a che fare con la cultura delle popolazioni e con la memoria collettiva storica per cui è doveroso difendere tutto il paesaggio, compresa la “stradina da niente, così umile”<sup>5</sup>: si tratta di una questione etica, cioè del vivere, e non solamente estetica. E come questione etica non può essere governata dalle mere dinamiche economiche secondo le quali un oggetto che non ha un valore economico non può avere alcun tipo di valore: i beni che hanno valore sociale, storico, culturale non sono altrettanto importanti se non più importanti? La tutela del paesaggio non può sopperire alle richieste dei singoli individui ma dev’essere necessariamente governata da principi che perseguono il bene della collettività, la *publica utilitas*. È necessario dunque “integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale,

---

<sup>3</sup> Ovvero gli Stati membri dell’UE.

<sup>4</sup> Council of Europe, *Council of Europe landscape Convention. Contribution to human rights, democracy and sustainable development*, Council of Europe Publishing, Strasburgo, 2018, p. 2.

<sup>5</sup> P. P. Pasolini, *Pasolini e la forma della città*, Rai, Roma, 1974.

agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio”<sup>6</sup>.

Se tutto l'ambiente è paesaggio allora esistono diversi tipi di paesaggio, ognuno con le sue caratteristiche, le sue vocazioni e la sua storia ed è impensabile, in una visione sostenibile che vuole valorizzare le specificità locali, omogeneizzare il trattamento del paesaggio a tutto il territorio su larga scala: il risultato di questo tipo di politica sarebbe l'ottenimento della cosiddetta *generic city*, l'annichilamento della società e la banalizzazione dell'ambiente. “La città contemporanea è come l'aeroporto contemporaneo («tutti uguali»)”<sup>7</sup>.

Si rende necessaria l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei paesaggi cercando così di delineare le migliori strategie progettuali a seconda del tipo di necessità e specificità emergenti. La Convenzione è molto chiara su questo punto quando intende dire che il suo obiettivo non è quello di “congelare” i paesaggi ad un determinato stadio della loro evoluzione, poiché essi mutano insieme alla società ed all'ambiente.

Esistono delle relazioni e delle interconnessioni complesse tra paesaggi urbani e rurali e queste devono venir investigate a maggior ragione se si tiene conto del fatto che la maggior parte della popolazione europea ormai vive nella città: all'interno delle stesse città è possibile identificare e classificare dei sottosistemi paesaggistici che hanno, a seconda delle loro caratteristiche, un'enorme influenza sulla vita dei suoi abitanti. Lavorare sul paesaggio della città significa quindi cercare una metodologia di analisi e di approccio alla rielaborazione del tessuto urbano al fine di migliorarne gli effetti sulla vita e sul territorio. La ricerca, che si può delineare su diversi fronti, dovrà necessariamente

---

<sup>6</sup> Council of Europe, *Council of Europe landscape Convention. Contribution to human rights, democracy and sustainable development*, Council of Europe Publishing, Strasburgo, 2018, p. 3.

<sup>7</sup> R. Koolhaas, *Junkspace*, Quodlibet, Macerata, 2006, p. 27.



interfacciarsi con un problema altamente concreto ed attuale ovvero quello della tutela ambientale, un tema impossibile da ignorare in questo periodo storico e che può diventare strumento compositivo per ripensare la forma urbana. Il problema ha un'assoluta urgenza ed è finito il tempo della contestazione e della critica: è arrivato il tempo di agire per cambiare le sorti del nostro futuro.

Analisi ambientale e urbana sono due temi di ricerca che devono andare di pari passo. Possono gli elementi naturali e gli strumenti di tutela ambientale avere dei riscontri compositivi nel mondo urbanizzato? E se sì, quali sono i loro esiti formali sulla città europea, sulla città storicizzata? Quali sono le necessità che caratterizzano le nostre città oggi, quali sono i bisogni urgenti da soddisfare?

## *Sprawl* urbano e consumo di suolo

Negli ultimi decenni, sono stati numerosi gli studi che hanno indagato la relazione che esiste tra consumo di suolo ed impatto ambientale delle città. Grazie a queste ricerche, la relazione tra questi due fenomeni è sempre più chiara, comprensibile ed analizzabile: questo passaggio è estremamente significativo perché capire il problema e l'entità del danno generato sul paesaggio dalla sregolatezza umana è il primo passo per risolvere i problemi legati alla crisi climatica che hanno a che fare con la forma della città.

Il fenomeno della dispersione urbana è legato ad un modello di città diffusa che contraddistingue il contesto urbano nordamericano ma che sempre più sta avendo delle importanti ripercussioni anche nel contesto europeo. In generale questo modello si basa sulla crescita dispersa e senza limiti della condizione periurbana verso le fasce libere che lambiscono la città che si dilata fino alle zone più estreme del territorio: è un modello "ad alto consumo di suolo, discontinuo, tendenzialmente segregato e specializzato per destinazioni monofunzionali, prevalentemente dipendente dall'automobile, [...] caratterizzato dall'assenza di strumenti di pianificazione strategica e quindi con debole capacità di pianificazione e gestione alla scala vasta dei processi di trasformazione insediativa"<sup>8</sup>. L'espansione a volte raggiunge delle dimensioni tali che il termine "città" non è più nemmeno in grado di definire queste entità che rimangono città solo di nome ma non di fatto: "in realtà sono immensi agglomerati urbani che vanno senza posa perdendo ogni carattere distintivo", contraddistinti non più per la presenza di stimoli culturali e sociali, bensì per la "dissoluzione culturale e [...] decadenza sociale"<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> R. Camagni, M. C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, (Collana "Politiche urbane e territoriali"), Alinea, Firenze, 2002, p. 17.

<sup>9</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, p. 83.



Beverly Hills, California.  
Bruxelles, Belgio.

Il fenomeno in Europa ha trovato un grande campo di applicazione con conseguenze sul territorio agricolo e sul paesaggio rurale che si vedono sempre più depredati delle proprie risorse e delle proprie caratteristiche specifiche in favore invece dell'edificazione di enormi contenitori generici a disposizione di vasti quartieri residenziali altrettanto generici e sparpagliati.

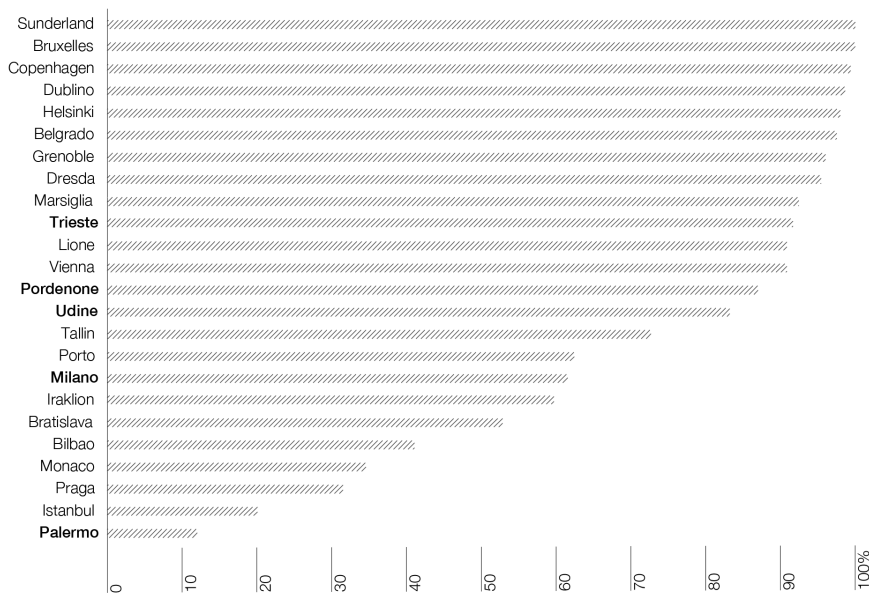
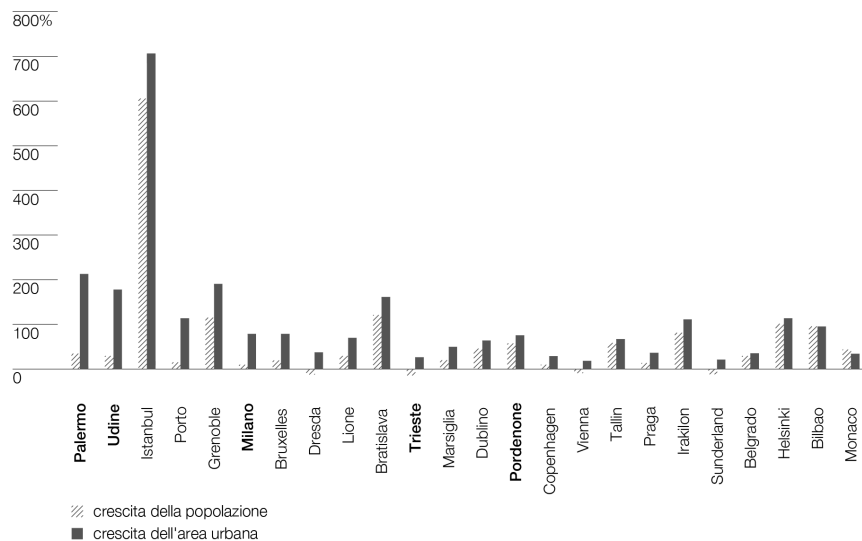
Tutto ciò ha un enorme impatto (e quindi un costo) sulle nostre vite e sugli ecosistemi che gravitano nei nostri territori per cui è necessario un ripensamento drastico delle modalità di sviluppo dei nostri centri urbani. Tuttavia questa assunzione non è così scontata perché la popolazione non è sempre cosciente dei costi collettivi<sup>10</sup> a cui va incontro a seguito delle scelte individuali che compie che invece sembrano favorire, in un primo momento, i propri costi privati. Quest'atteggiamento ci condurrebbe al "tramonto dell'idea del bene comune" inteso come "coltivare una visione lungimirante, [...] investire sul futuro, [...] preoccuparsi della comunità dei cittadini, [...] prestare prioritaria attenzione ai giovani, alla loro formazione e alle loro necessità"<sup>11</sup>, nel segno di quella *publica utilitas* che ha contraddistinto le politiche italiane in materia di tutela del patrimonio nei secoli passati e nei giorni nostri<sup>12</sup>. Ed intanto la città continua ad allagarsi senza tregua, privandosi di ogni senso, forma e significato secondo un modello che è destinato, come dimostrano diversi studi, ad implodere su sé stesso.

---

<sup>10</sup> Con costi collettivi s'intendono tutti questi costi che non per forza incidono direttamente su un bilancio, ma che rappresentano la somma di una serie di voci che hanno a che fare con inquinamento, congestione, rumore, perdita di qualità urbana, perdita di socialità, compromissione delle risorse ambientali che influiscono in maniera indiretta sui costi degli individui.

<sup>11</sup> Salvatore Settis, *Il paesaggio come bene comune*, (Serie Quædam, Quaderni di educazione ambientale), La scuola di Pitagora editrice, Napoli, 2013, p. 6.

<sup>12</sup> Si fa riferimento agli statuti comunali, alle leggi dei pontefici e dei sovrani, alla legge del patrimonio culturale del 1909, alla legge Croce del 1920-22, al Codice dei Beni Culturali e soprattutto all'art. 9 della Costituzione della Repubblica Italiana.



Crescita della popolazione delle aree urbane in Europa (da metà anni '50 a fine anni '90).

Percentuale di aree periurbane realizzate rispetto al totale delle aree residenziali costruite dopo la metà anni '50.

D. Ludlow, European Environment Agency, *Urban sprawl in Europe - The ignored challenge*, Office for Official Publications of the European Communities, 2006, p. 14.

Come specificato da Camagni, Gibelli e Rigamonti all'interno delle loro ricerche<sup>13</sup>, i costi collettivi possono essere raggruppati nelle seguenti voci: il costo economico del consumo di suolo agricolo o naturale; il costo ambientale generato dagli effetti negativi dell'espansione suburbane; i costi di impatto ambientale generati dal consumo di risorse energetiche scarse; i costi sociali determinati dalla segregazione e dalla difficoltà di integrazione; i costi sociali determinati dalla gestione del territorio urbano; i costi di inquinamento estetico delle città e del congestionamento; il costo pubblico per le infrastrutture di trasporto.

Tutti questi costi collettivi aumentano in maniera importante a seguito dell'adozione del modello urbano della città diffusa che, come detto in precedenza, sembra ad una prima analisi superficiale favorire costi individuali "illusori"<sup>14</sup> poiché si basa su un basso costo della mobilità privata (che avviene in automobile principalmente) ed un basso costo del suolo urbanizzabile<sup>15</sup>.

La relazione che sussiste tra consumo di suolo ed aumento dei costi collettivi è stata approfonditamente indagata all'interno di diversi studi che mirano a quantificare e confrontare tra di loro diversi modelli di sviluppo urbano. La prima trattazione importante sul tema del 1974 realizzata dal governo americano<sup>16</sup> mette già in luce le problematiche relative al consumo di suolo incontrollato. Lo studio mette a confronto sei modelli insediativi di sviluppo metropolitano con caratteristiche diverse fra di loro. Un'analisi empirica dei costi ambientali, collettivi e pubblici mette in evidenza il fatto che la variabile densità degli insediamenti

---

<sup>13</sup> R. Camagni, M. C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, (Collana "Politiche urbane e territoriali"), Alinea, Firenze, 2002.

<sup>14</sup> S. Latouche, *La scommessa della decrescita*, Feltrinelli, Milano, 2007, p. 38.

<sup>15</sup> R. Camagni, M. C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, (Collana "Politiche urbane e territoriali"), Alinea, Firenze, 2002, p. 26.

<sup>16</sup> Si fa riferimento alla ricerca elaborata dalla Real Estate Research Corporation (RERC), *The Costs of Sprawl: Environmental and Economic Costs of Alternative Residential Development Patterns at the Urban Fringe*, Washington DC, US Government Printing Office, 1974.

rappresenta il fattore preponderante dei costi complessivi della comunità, sottolineando che “tenendo fermo il numero di persone, lo *sprawl* è la forma più costosa di sviluppo residenziale in termini di costi pubblici, costi ambientali, consumo di risorse naturali e molti tipi di costi individuali”<sup>17</sup>.

Nasce dunque un problema relativo alla forma urbana più sostenibile intesa in termini di densità, relazione tra spazi urbanizzati e naturali, uso del suolo. Ogni *pattern* urbano assume delle proprie caratteristiche e dei propri costi ed i risultati delle ricerche mostrano come modelli quali quello della città compatta o della città policentrica, o in generale modelli ad alta densità abitativa, potrebbero risolvere alcune grandi problematiche legate all’aumento del consumo di suolo, diminuendo quindi i costi della collettività sul lungo periodo. Soprattutto il modello policentrico “consentirebbe [...] di attenuare i rischi di congestione, adottando le alte densità non in modo generalizzato, ma in modo più giudizioso: nodi densi e compatti potrebbero coesistere con centri [minori] separati da trame verdi con funzione ricreativa e di polmone ecologico”<sup>18</sup>; citando Koolhaas, “l’ideale è la densità nell’isolamento”<sup>19</sup>.

Quello che si verrebbe a creare è un territorio costituito da più parti ben distinguibili fra di loro (condizione urbana e condizione rurale) in cui i limiti, o meglio i perimetri, assumono nuovamente un’identità fondamentale nella definizione dello spazio e del paesaggio: la loro funzione sarebbe quella di definire gli ambiti ecosistemici che compongono la città favorendo lo sviluppo di

---

<sup>17</sup> Real Estate Research Corporation (RERC), *The Costs of Sprawl: Environmental and Economic Costs of Alternative Residential Development Patterns at the Urban Fringe*, Washington DC, US Government Printing Office, 1974, p. 7.

<sup>18</sup> R. Camagni, M. C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, (Collana “Politiche urbane e territoriali”), Alinea, Firenze, 2002, p. 52.

<sup>19</sup> R. Koolhaas, *Junkspace: per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata, 2006, p. 39.

	Infill urbano	Sprawl urbano	Villaggi chiave	Villaggi multipli	Nuovi insediamenti
<b>Criteri economici</b>					
Costo del prodotto finale	1	3	3	1	4
Costi delle infrastrutture	4	4	3	2	1
Costi di manutenzione	1	3	4	3	5
Accessibilità al lavoro	5	3	3	1	3
Totale	11	13	13	7	13
<b>Criteri sociali</b>					
Accesso ai servizi sociali	5	3	3	1	4
"Senso di appartenenza"	4	3	3	4	3
Mix sociale	4	3	3	1	3
Offerta di edilizia sociale	2	3	3	1	5
Accettazione locale dell'interv.	5	3	3	1	2
Totale	20	15	15	8	17
<b>Criteri ambientali</b>					
Consumo di suolo	4	1	2	2	1
Riduzione della biodiversità	4	3	3	4	2
Consumo energ. per trasporti	4	3	2	1	2
Applic. di sist. cogenerativi	2	3	2	2	4
Livelli di inquinamento	3	2	2	2	4
Dotazione di verde pubblico	2	4	3	3	4
Congestione	1	4	3	3	4
Totale	20	20	17	16	19
<b>Totale generale</b>	<b>51</b>	<b>48</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>49</b>

Le prestazioni di modelli alternativi di sviluppo urbano (Brehery, Gent e Lock, 1993). Punteggi più alti per prestazioni migliori.

R. Camagni, M. C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, (Collana "Politiche urbane e territoriali"), Alinea, Firenze, 2002, p. 42.



una qualità urbana ed ecologica molto maggiore rispetto quella attuale che si presenta in uno stato ibrido che, nella maggior parte dei casi come si è visto, non consente la totale espressione delle potenzialità di questi ecosistemi.

Quest'impostazione metodologica farebbe sì che progetto (della tutela) del verde e progetto dello sviluppo urbano procedano di pari passo con soluzioni di compromesso che possano implementare le qualità di entrambe le due entità tra cui spicca sicuramente il carattere identitario dei luoghi.

Infatti sembrerebbe proprio che un elemento fondamentale per la salvaguardia del suolo risieda all'interno della consapevolezza delle comunità e dei singoli individui. Una visione condivisa che rispecchia le esigenze delle persone che vivono un territorio può modificare in maniera importante le preferenze insediative degli abitanti stessi favorendo quindi uno sviluppo urbano che prenda maggiormente in considerazione gli obiettivi collettivi piuttosto che quelli individuali. In questo senso si persegue uno degli obiettivi fondamentali della Convenzione che sottolinea l'aspetto partecipativo e sociale nell'identificazione e nell'analisi dei paesaggi, in quanto porzioni di territorio così come percepite dalle popolazioni<sup>20</sup> che ne intravedono il proprio carattere identitario.

---

<sup>20</sup> Council of Europe, *Council of Europe landscape Convention. Contribution to human rights, democracy and sustainable development*, Council of Europe Publishing, Strasburgo, 2018, p. 2.



## 2. Forma

“Dopo aver guadagnato terreno, l'uomo non può forse cederne?”.

G. Clément, *Il giardino in movimento. Da La Vallée al giardino planetario*, Quodlibet, Macerata, 2011, p. 14.

## I molteplici significati della città storicizzata

Il tema di questa ricerca vuole interfacciarsi con l'ambiente costruito, con il paesaggio lavorato dalla mano dell'uomo: si fa riferimento quindi ad un ambiente che ha avuto una propria storia ed una propria evoluzione nel corso dei secoli. Il progetto architettonico dei prossimi decenni avverrà non sul nuovo costruito bensì su quello che già esiste, spinto dalla necessità di interrompere il continuo consumo di suolo dei territori.

Sulla base di questi presupposti, questa ricerca prenderà in considerazione la città storicizzata, nello specifico quella europea, intesa come città che ha avuto una serie di trasformazioni nel corso della storia e che presenta una serie di stratificazioni a livello urbano più o meno riconoscibili, ognuna riconducibile ad un certo periodo storico: usando le parole di Ungers, "un *locus* di formazione e trasformazione continua di concetti"<sup>21</sup>. Un manufatto di questo tipo contiene al suo interno una serie di significati nascosti ed emblematici che possono divenire, insieme alle necessità ambientali sempre più urgenti, strumento compositivo per la ridefinizione della città.

È importante anche specificare come questo modello urbano storicizzato stia divenendo sempre più un'eccezione all'interno di una prassi generalizzata che è costituita dalle megalopoli di stampo americano o asiatico: se una volta la regola era rappresentata dalla città storicizzata, oggi essa è divenuta un'eccezione tipicamente europea che può addirittura suscitare sentimenti nostalgici o fantasiosi. Studiare la città storicizzata significa rivendicare un modello urbano che ormai è divenuto inesistente in alcune regioni del mondo.

Per comprendere in modo migliore le caratteristiche di queste città di stampo europeo è prima necessario definire in maniera

---

<sup>21</sup> O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013, p. 67.



Pesaro, Italia.

più approfondita cosa s'intende per città: Pienza e Londra sono entrambe città ma cos'hanno in comune dato che sono totalmente diverse tra di loro? L'unica caratteristica comune a queste due entità è l'importanza che rivestono nel proprio territorio quali oggetti catalizzatori dei flussi, degli scambi e delle relazioni tra persone: sono luoghi in cui la gente s'incontra, in cui sono presenti attività non riscontrabili nell'ambiente circostante; sono luoghi dal carattere altamente sociale, luoghi in cui le popolazioni si riconoscono come loro riferimento. Il carattere identitario dei luoghi è una qualità imprescindibile della città.

Di fatto, le città incarnano le più importanti tradizioni della civiltà nel senso che diventano i luoghi in cui le popolazioni vengono stimolate verso il progresso e così "un dato tipo di comunità urbana non costituisce solo un contesto abitabile per l'umanità: ne è il destino. Solo in un contesto urbano completo un popolo si può realizzare completamente; solo in una razionale situazione urbana, lo spirito umano può sviluppare impulsi culturali e sociali più vitali"<sup>22</sup>.

Il fatto che una città nasca come luogo dal carattere sociale e identitario ci permette di arrivare ad associare al significato primario di città quello della necessità: la città nasce per soddisfare una serie di bisogni relativi al vivere umano che possono essere di tipo sociale, economico, naturale, culturale. Questa necessità, e quindi questo significato primario, assume via via nuovi significati che nascono e si trasformano insieme alla città che con essi muta e si rigenera nel corso della storia. Allora a questo significato si aggiungono anche "il confronto, la diversità, l'ambizione, fino al desiderio di bellezza"<sup>23</sup>, tutte necessità diverse fra loro e che si evolvono nel corso del tempo e delle condizioni al contorno.

Il risuono e l'eco di questi significati all'interno della città determinano il progressivo ottenimento di una forma unitaria,

---

<sup>22</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, p. 21.

<sup>23</sup> Carlo Aymonino, *Il significato delle città*, Laterza, Bari, 1975, p. 12.

sempre più compiuta ed ultimata. “Questa rappresentazione è tanto più evidente quanto più una determinata città, in una o più epoche storiche, è divenuta omogenea, cioè unitaria nei suoi molteplici rapporti: nei suoi percorsi, nella suddivisione della proprietà, nella collocazione dei suoi monumenti, negli spazi pubblici e nelle attrezzature collettive”<sup>24</sup>. Allora la città raggiungerà una specie di compiutezza (urbana e formale) quando questa sarà in grado di rispondere in maniera unitaria e solidale ad un dato tipo di necessità.

Sarà compito della storia poi compromettere questa compiutezza per riaccendere ulteriori significati e necessità che innescheranno nuovi sviluppi urbani. Allora la città si ratificherà e si reinventerà sulle proprie fondamenta.

Aymonino definisce lo stadio massimo della città come “forma compiuta”<sup>25</sup> intesa come livello di qualità urbana nella quale la città diventa completamente rappresentativa dei significati che questa contiene. A tal proposito, il tema della rappresentazione della veduta urbana sembra essere molto interessante e può fornire alcuni spunti in merito al tema della percezione dell’ambiente urbano ed alla relazione tra elementi identitari e tessuto urbano: un tema ricorrente sembra essere quello per cui alcuni elementi, che potrebbero agire alla stregua di veri e propri catalizzatori urbani<sup>26</sup>, emergono in maniera preponderante come figure altamente “razionali” e riconoscibili all’interno di un tessuto dal carattere decisamente irrazionale<sup>27</sup>, nato dal continuo

---

<sup>24</sup> *ivi*, p. 13.

<sup>25</sup> *ivi*, p. 176.

<sup>26</sup> A. Rossi, *L’architettura della città*, Marsilio Editore, Padova, 1966 (ed. cons. A. Rossi, *L’architettura della città*, il Saggiatore, Milano, 2018).

<sup>27</sup> In realtà, l’aggettivo “irrazionale” non è propriamente adatto a descrivere il tessuto urbano di cui si parla. Questo tipo di tessuto che caratterizza la città dei pieni in realtà deriva da un continuo rimaneggiamento e perfezionamento delle parti edilizie, che si configurano sulla base dei rapporti sociali che regolano la città. Questo tipo di architettura, definibile anonima o degli “interstizi”, possiede quindi un principio alla base altamente razionale e scientifico: segue una vera e propria legge di natura.

rimaneggiamento ed aggiustamento delle parti edilizie, da degli “accidenti urbani”<sup>28</sup> e dalla stratificazione continua avvenuta in secoli e secoli di storia e di vita in questi luoghi. Questi elementi generatori dello spazio urbano a loro volta intrattengono delle relazioni tra di essi oltre che con lo spazio circostante ed ancora la veduta urbana, realizzata a partire da un punto di vista privilegiato, rende esplicito il modo in cui queste figure riecheggiano tra di loro nell’ambiente.

L’eco di queste figure è testimonianza dei significati della città, della storia dei luoghi e di quella “memoria collettiva” che rende la città un “oggetto pieno di segreti e sorprese, un *monumentum memoriae*, nel significato latino della parola *moneo* che significa ricordare”<sup>29</sup>.

Questo discorso sembra tanto più vero quanto più il paesaggio urbano si avvicina ad un continuo spaziale di pieni piuttosto che di vuoti: tuttavia la storia dell’architettura ha portato nell’ultimo secolo, come è ben noto, all’abbandono di quel tessuto urbano che ha la caratteristica di *continuum* spaziale di superfici e di volumi minori accostati gli uni agli altri in favore piuttosto di un *non continuum* di vuoti e spazi aperti, intervallati dalla presenza di grandi edifici regolari e “razionali”. La città dei pieni e la città dei vuoti sembrano così il negativo l’una dell’altra: la prima è un’accumulazione di vuoti all’interno di un solido; la seconda un’accumulazione di pieni all’interno di una grande vuoto<sup>30</sup>.

L’architettura anonima, in questo senso, ha molto da insegnarci. Oggi il dibattito architettonico è fin troppo incentrato sui grandi manifesti che sono le opere contemporanee, veri e propri egocentrici mausolei personali che hanno dimenticato la sfida più importante: l’empatia verso le persone ed il luogo che li ospitano.

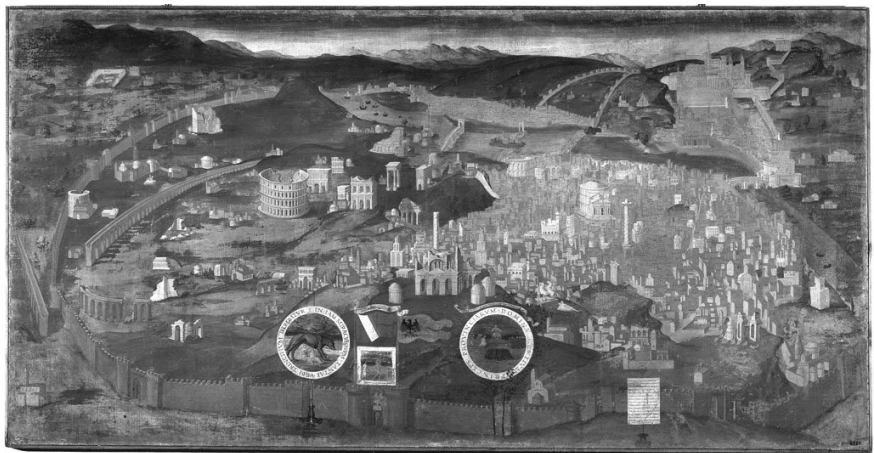
---

<sup>28</sup> C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978, p. 36.

<sup>29</sup> O. M. Ungers, *L’architettura della memoria collettiva. L’infinito catalogo delle forme urbane*, «Lotus», n. 24, 1979/III, pag. 6.

<sup>30</sup> C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978, p. 62.





Scuola mantovana, *Veduta di Roma*, tempera su tela (1540-1545), Museo di Palazzo Ducale, Mantova.

Il risultato della proliferazione di questo tipo di architetture è la famosa città generica così come definita da Koolhaas, per cui si possono ritrovare un'infinità di elementi ricorrenti in due città poste ai due lati opposti del mondo: è l'estrema conseguenza della moda. L'architettura anonima, fatta da migliaia di uomini senza nome, "opera del popolo"<sup>31</sup>, ha lo stesso diritto di essere tutelata quanto lo hanno le grandi opere della storia perché ha prodotto dei risultati di una portata ancora maggiore grazie alla risonanza di significati che innescano le sue parti. Se la città è veramente "opera del popolo", cioè espressione della civiltà che la vive e delle sue necessità, allora quel tipo di architettura assume anche il valore di democrazia e di bene comune. In questo senso forma sociale e forma urbana rappresentano due sfere che si completano e si appoggiano a vicenda verso il raggiungimento della compiutezza urbana e civile.

Bookchin, riportando un estratto del Pirenne, compie proprio questi ragionamenti in merito alla città medievale che rappresenta forse uno dei modelli più alti per quel che riguarda il rapporto tra forma urbana e forma sociale in quanto sembrerebbe proprio che quel tipo di città fosse la rappresentazione di una società che si fondava su una forte spinta comunitaria ed identitaria. E quindi "fin dal XII secolo i mercanti spendono una parte considerevole dei loro profitti nell'interesse dei concittadini. [...] In essi si uniscono l'amore per il guadagno ed il patriottismo locale: ognuno è fiero della sua città e si dedica spontaneamente alla sua prosperità. In realtà ogni esistenza individuale dipende strettamente dall'esistenza collettiva dell'associazione municipale. Il comune del Medioevo possiede, in effetti, gli attributi che lo stato esercita oggi: esso garantisce ad ognuno dei suoi membri la sicurezza della persone e dei beni. [Il cittadino] è pronto a dedicarsi alla sua difesa, così come è pronto ad amarla e a farla più bella delle sue vicine. Le meravigliose cattedrali che il XII secolo vide innalzarsi non sarebbero concepibili senza l'ardore gioioso con il quale i borghesi contribuirono alla loro costruzione:

---

<sup>31</sup> P. P. Pasolini, *Pasolini e la forma della città*, Rai, Roma, 1974.

ed esse non sono solamente le case di Dio, ma glorificano anche la città di cui sono il più bell'ornamento e che le loro torri maestose annunciano da lontano . Esse furono per le città del Medioevo ciò che i templi erano stati per quelle dell'antichità"<sup>32</sup>. La città medievale rappresenta dunque un modello urbano all'apice delle sue caratteristiche e della sua forma, in cui carattere identitario, forma urbana, rapporto con il contesto e la campagna, spinta culturale e stimolo sociale lavorano insieme con lo scopo di conseguire il bene per la collettività tutta che significa anche il bene per il singolo: questo è il significato di quel tipo di città.

Un elemento che sembra essere di estrema importanza all'interno di un ragionamento che voglia investigare le cause del raggiungimento della forma compiuta delle città è quello legato alla tipologie edilizie messe in relazione al disegno totale della forma città. In effetti, i temi della forma della città e della tipologia edilizia sono estremamente collegati ed interconnessi fra di loro e lavorare su uno dei due significa necessariamente avere delle ripercussioni anche sull'altro.

Abbiamo individuato in precedenza due tipi di città diversi a seconda del loro tessuto urbano: la città dei pieni e la città dei vuoti. Inoltre, abbiamo stabilito che la città dei pieni sembra appartenere ad un certo modo di intendere la città ed il suo disegno, la sua crescita e la sua gestione che rimane preponderante fino alle fine del XIX secolo: in questo caso la forma umana è "determinante [...] per l'intero assetto e il suo mutare è assai più importante, per le conseguenze che comporta nei tempi successivi, che non il mutare dei tipi edilizi"<sup>33</sup>.

Sembra invece che la città dei vuoti diventi il modello standard per lo sviluppo urbano a partire dal XX secolo. Ciò significa che la

---

<sup>32</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, p 67: come segnalato dall'autore, l'estratto riportato deriva dal libro di Henri Pirenne, *Le città del Medioevo*, Laterza, Bari, 1975, pp. 140-141.

<sup>33</sup> Carlo Aymonino, *Lo studio dei fenomeni urbani*, Officina Edizioni, Roma, 1977, p. 25.

trasformazione architettonica avvenuta dei primi decenni del secolo scorso ha influito enormemente anche sul disegno e sulla forma della città, confermando la stretta relazione che sussiste tra tipologia edilizia (architettura) e forma urbana (urbanistica) ed il differente risultato che si ottiene ponendo come preferenziale uno dei due fattori.

Si potrebbe affermare che in passato era la forma della città, il limite dell'edificazione (le mura ad esempio) a determinare la tipologia edilizia di sviluppo del costruito all'interno di quel confine imposto, con il conseguente ottenimento di un tessuto urbano altamente denso ed aggregato. Oggi il rapporto sembra opposto: è la tipologia edilizia a conformare lo sviluppo della città che in questo modo ha perso la sua forma ed i suoi limiti che non sono più marcati: è una "non-forma" urbana. Questa "non-forma" è derivabile direttamente dalla quantità del tessuto residenziale disperso per cui essa "registra gli accrescimenti sotto l'aspetto di successive estensioni senza predisporre i caratteri e le relazioni con se stessa (e quindi non è più forma ma solo fenomeno urbano)"<sup>34</sup>.

La tipologia edilizia della casa razionale moderna (monofamiliare in alcuni casi) e la crescente privatizzazione del suolo che diventa suddiviso per lotti speculativi sempre più generici ed identici tra di loro hanno portato all'affermazione del secondo tipo di tessuto, ovvero quello dei vuoti. Nonostante all'inizio questo nuovo tipo di fare architettura e di città sembrasse una svolta in senso positivo per i benefici sociali che apportava, l'esperienza e la nuova coscienza ecologica acquisita negli ultimi decenni hanno dimostrato che questo modello di vita non può essere ulteriormente applicato, non è più sostenibile. Lo strumento su cui si basa l'espansione della città (la residenza) non instaura più dei rapporti tra le parti della città ma è un mero strumento di speculazione edilizia: "la città non è più tale e tende sempre più a

---

<sup>34</sup> *ivi*, p. 48.



Wiesbaden, Germania (1900 circa).  
C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978, p. 92.

divenire un immenso agglomerato”<sup>35</sup>. Le considerazioni sul consumo di suolo impongono la riappropriazione di una forma urbana regolata da limiti con la conseguente adozione della tipologia edilizia che meglio si può addire a questa presa di posizione: ciò significa un ulteriore capovolgimento del rapporto tipologia edilizia-forma urbana.

A questo punto risulta evidente che il tessuto residenziale acquista un’importanza enorme, per cui “per valutare [...] l’architettura come fenomeno urbano non basta [più] analizzare il rapporto ‘residenza-fatti primari’ ma, proprio per il peso quantitativo che la residenza è venuta sempre più assumendo negli ultimi due secoli, occorre valutare la possibilità che all’interno di tale rapporto mutevole, la residenza venga o possa coincidere con uno dei fatti primari stessi”<sup>36</sup>. Si potrebbe appunto affermare che il tessuto residenziale rappresenta anch’esso una permanenza di fondamentale importanza all’interno della dimensione della città assieme ai monumenti e agli altri edifici dal carattere identitario. Ed in quanto permanenza esso dovrebbe essere controllato tramite gli stessi principi insediativi utilizzati per quei manufatti identitari che ne definirebbero quindi una nuova forma ed un ridefinito sviluppo.

Esiste quindi una stretta e complessa relazione tra forma urbana, necessità della società e tipologie edilizie e la stessa esistenza della città dipende dal rapporto e dalla gerarchia che sussiste tra le diverse entità: la città percepita in quanto bella ed accogliente dalla sua popolazione “è il risultato del giusto rapporto tra i suoi edifici, la forma della città, l’impianto stradale, lo *skyline* e la posizione geografica”<sup>37</sup>. Ripensare la forma della città oggi significa inserirsi nell’ottica di un ridimensionamento e di un

---

<sup>35</sup> *ivi*, p. 51.

<sup>36</sup> Carlo Aymonino, *Il significato delle città*, Laterza, Bari, 1975, p. 155.

<sup>37</sup> L. Krier, *L’armonia architettonica degli insediamenti*, Libreria Editrice Fiorentina, Firenze, 2008, p. 5.

contenimento dell'espansione informale della condizione periurbana nella campagna: "la questione ora è diventata come 'cancellare' [la città,] una strategia per 'proiettare il decadimento delle città'"<sup>38</sup>.

Ancora una volta, l'architettura anonima e popolare che caratterizza certi contesti storicizzati può risultare di grande interesse nel comprendere le dinamiche che s'instaurano tra imposizione di un limite urbano all'espansione e tipologia edilizia derivante. La città di Shibam, nello Yemen, rappresenta una delle poche realtà superstiti nel mondo in cui il rapporto tra forma urbana ed architettura edilizia si sintetizza all'interno di un sistema altamente interconnesso in cui ogni parte collabora per il bene collettivo dell'ambiente intero. La città è circondata da mura continue che ne costituiscono il limite invalicabile che protegge sia la città dall'esterno ma anche l'esterno dall'espansione della città. L'imposizione di un confine così marcato ha fatto sì che l'ambiente urbano si sviluppasse secondo un modello edilizio che tende al miglior sfruttamento possibile dello spazio a disposizione con la conseguente realizzazione delle tipiche costruzioni a torre che si evolvono e modificano nel corso della storia ed al mutare delle esigenze (in questo senso questo tipo di architettura, che è quella che caratterizza la città dei piani, è un'architettura altamente adattabile e lascia spazio all'indeterminatezza ed all'autodeterminazione dei luoghi). Inoltre, l'oasi fertile circostante, il suo funzionamento ed il rapporto che questa ha con la città rimangono altamente intatti: la campagna e la città continuano a prosperare grazie all'aiuto reciproco che caratterizza questo tipo di sistema sociale; se cede una cede pure l'altra.

---

<sup>38</sup> O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013, p. 45.



Shibam, Yemen.



## Il rapporto tra campagna e città

La crisi ambientale a cui assistiamo oggi produce nuove necessità da parte delle città che devono soddisfare bisogni sempre nuovi e diversi da quelli passati. Queste necessità possono rappresentare il principio generatore di nuovi strumenti compositivi per la ridefinizione della forma della città soprattutto in relazione con il suo contesto ambientale e naturale.

Analizzando in maniera molto speditiva una qualsiasi città, è possibile delineare al suo interno delle zone differenti a seconda di diversi fattori tra cui densità, tipologia edilizia, rapporto tra pieni e vuoti, altezza degli edifici e via dicendo. In generale, la città europea (storicizzata) è suddivisibile in più settori che generalmente sono riconducibili alle condizioni di urbano e periurbano. Se da un lato la condizione urbana si presenta completa nella sua forma, nelle sue caratteristiche e nel rapporto che ha con l'ambiente circostante, la condizione periurbana incarna il luogo delle possibilità del cambiamento: è la condizione incompleta in attesa di trasformazione, la realtà in cui avverrà la sfida sul futuro delle città (e non solo) nei prossimi decenni.

Le necessità passate, tra cui si sottolinea l'esigenza per una gran parte di popolazione, soprattutto a reddito medio-basso, di trovare casa, non rappresentano più i bisogni della società odierna che deve rispondere a tutt'altre esigenze, nate verosimilmente proprio dalle conseguenze che le azioni nate da questo tipo di bisogni passati hanno provocato sull'ambiente. Lo *sprawl* urbano ha devastato l'ambiente naturale intorno alle città rendendo sempre più urgente una politica di contenimento e di rigenerazione degli spazi verdi che ancora oggi trova difficoltà nella reale applicazione.

La città oggi si presenta in gran parte in una condizione periurbana che progressivamente ed inesorabilmente sta mangiando sempre più territorio naturale, sempre più campagna. Questa è l'essenza della città "borghese" come definita da Bookchin: una città che basa il suo sviluppo sulla pura produzione e sul mero guadagno necessariamente sarà una città destinata a dilatarsi "senza alcun criterio intrinseco, umano od urbano, a limitare tale crescita. Nulla impedisce questo tipo di sviluppo se non i catastrofici risultati dello sviluppo stesso: l'esplosione della metropoli [...] si afferma come il più drammatico problema storico dell'esaurimento urbano. La città borghese ha dei limiti, che non emergono tuttavia dai rapporti fra città e campagna, ma dalla dilatazione di quelle relazioni commerciali che furono fondamentali [...] per lo sviluppo urbano per migliaia di anni"<sup>39</sup>. Così il limite più ovvio per questo modello di espansione si fa palese: il limite della città borghese è la natura della città borghese stessa, destinata ad implodere a causa del suo eccessivo sviluppo incontrollabile. "Un'espansione senza limiti è, in sé, un limite, un processo di autodistruzione [...]. Di conseguenza la crescita urbana, proprio mentre continua, disumanizza il cittadino, ripristinando in lui i difetti tipici dell'abitante rurale, ma senza i vantaggi della vita comunitaria [...]. La colonizzazione dello spazio da parte delle moderne entità urbane, ben lungi dal produrre quell'eterogeneità che rese le città tradizionali un tripudio di stimoli culturali e visivi, conduce ad una devastante omogeneità, ad una standardizzazione che impoverisce lo spirito umano. [...] La città borghese, ammesso che possa ancora essere definita città, è un posto dove l'individuo non trova contatti umani e associazione, ma anonimità e isolamento. I limiti della città borghese possono sintetizzarsi nel fatto che quanto maggiore è l'urbanizzazione, minore è l'urbanità"<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, pp. 81-82.

<sup>40</sup> *ivi*, p. 105.

Questo tipo di espansione della città lascia spazio a piccole aree verdi private che rendono la città sempre meno densa e dispersa nel territorio. La condizione periurbana potrebbe quindi essere definita come una città dei vuoti risultanti dall'edificazione privata secondo uno schema di lottizzazione ormai standardizzato e generalizzato su larga scala.

Analizzando dal punto di vista della qualità ambientale questi "scarti" si possono dedurre diverse considerazioni. Questi spazi si presentano come piccole aree verdi disseminate sul territorio, parcellizzate, non comunicanti tra di loro e fin troppo controllate dall'azione dell'uomo che di fatto non lascia libertà alla natura di svilupparsi secondo i suoi schemi e le sue esigenze, ovvero secondo quella reale nozione di "residuo" come definita da Gilles Clément<sup>41</sup>. La dilatazione della città contemporanea genera delle zone suburbane che, come afferma Peter Hall, "perdono i tradizionali vantaggi caratteristici della vita urbana [e] non acquistano però completamente i privilegi della solitudine campestre"<sup>42</sup>. Infatti, queste piccole porzioni di territorio non riescono, data la loro natura, a diventare delle entità ecologiche sinergiche e non risultano di una qualità ambientale tale da soddisfare le esigenze ecosistemiche e di biodiversità di cui necessitano i territori.

Spostando invece lo sguardo all'esterno della città, in quelle aree che ancora oggi mantengono una condizione più naturale che urbanizzata, si riscontrano delle caratteristiche ambientali molto diverse: la grande area verde, quella che potremmo definire come campagna, rappresenta il contenitore degli elementi che possono soddisfare le esigenze ambientali di cui necessita la città di oggi. La campagna aperta, di fatto, si distingue dai territori verdi parcellizzati tipici della condizione periurbana per la sinergia delle sue parti che lavorano insieme in un ecosistema globale che apporta notevoli vantaggi a tutto l'ambiente circostante: è un

---

<sup>41</sup> La definizione fa riferimento all'opera di Gilles Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005.

<sup>42</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, p. 90.

complesso dinamico formato da comunità vegetali, animali e dal loro ambiente non vivente; esso esprime l'insieme delle relazioni tra gli esseri viventi, delle varie specie e le matrici ambientali entro cui vivono e si muovono. Più questi territori rimangono isolati ed intaccati dall'attività umana, più questi diventano delle riserve di biodiversità: "il numero di specie sul pianeta è direttamente correlato al numero di superfici isolate. [...] L'attività umana accelera il processo di incontro che conduce verso la Pangea [intesa come situazione di mescolanza totale, il caos], riduce il numero di superfici isolate e, di conseguenza, il numero delle specie"<sup>43</sup>. L'impatto dell'azione umana sull'ambiente non fa altro che velocizzare il processo di accumulo entropico che ha come estrema conseguenza la morte dell'universo: solo i sistemi vegetali sono in grado di rallentare questo processo che invece è tipico della vita animale. Utilizzando le parole di Mancuso, che usa la macchina come metafora, si può affermare che "le piante sono il motore della vita, la parte fondamentale; il resto è solo carrozzeria"<sup>44</sup>. Uomini e piante hanno sempre vissuto in un rapporto di "mutuo appoggio" e di "simbiosi"<sup>45</sup>, un rapporto che si è andato perdendo negli ultimi decenni e che ora ha assoluta urgenza di essere riportato al centro del dibattito culturale.

Sarebbe possibile definire un'ipotesi di strategia d'intervento che possa rimarcare un confine tra città e campagna in modo da delimitare una porzione di spazio destinato allo sviluppo della città senza intaccare il sistema ambientale necessario alla sopravvivenza della stessa e della civiltà umana. Quest'obiettivo potrebbe essere perseguito "attraverso la modificazione e il riuso di porzioni di urbanizzato [...], attraverso programmi di accordi e incentivi finalizzati allo spostamento di volumi edilizi, laddove la presenza di ambiti urbanizzati caratterizzati da dinamismo

---

<sup>43</sup> Gilles Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 22.

<sup>44</sup> S. Mancuso, *La nazione delle piante*, Gius. Laterza & Figli, Bari, 2019, p. 74-75.

<sup>45</sup> *ivi*, p. 131.

crescente e, per contro, di ambiti caratterizzati da progressivo declino, costituiscono i due poli di un potenziale mercato di trasferimenti dei diritti edificatori che dovrà essere calibrato in base alle specificità insediative e sociali dei nostri territori, densificando in modo mirato e consolidando tessuti incompleti per assecondare dinamiche di riconcentrazione (o di nuova concentrazione) associate a coerenti politiche infrastrutturali e di trasporto pubblico, diradando e bonificando l'urbanizzato più pulviscolare, per riguadagnare spazi aperti"<sup>46</sup>.

Il progetto per la *Stop City* di Dogma (2007) nasce proprio come manifesto per una città che ridefinisce la propria forma e quindi i propri limiti: l'azione del marcare e del tracciare la terra sono espressione delle forme primordiali di insediamento dei popoli e le loro conseguenze si estendono a tutte le sfere dell'umano e del potere, che quindi si fondano su nuove divisioni e nuovi ordini spaziali. Il progetto si sviluppa verticalmente, come un "arcipelago di isole altamente dense"<sup>47</sup>, architettonicamente senza qualità: in altre parole, un'architettura libera dall'immagine, dallo stile, dalla stravaganza, dall'inutile invenzione di nuove forme o addirittura dalla storia dell'architettura, un'architettura anonima. L'adozione di queste enormi lastre abitabili (500x500x25m) permette la realizzazione di una grande superficie verde ricoperta da foresta, come un "baldacchino" di alberi piantati densamente a rappresentare il limite urbano.

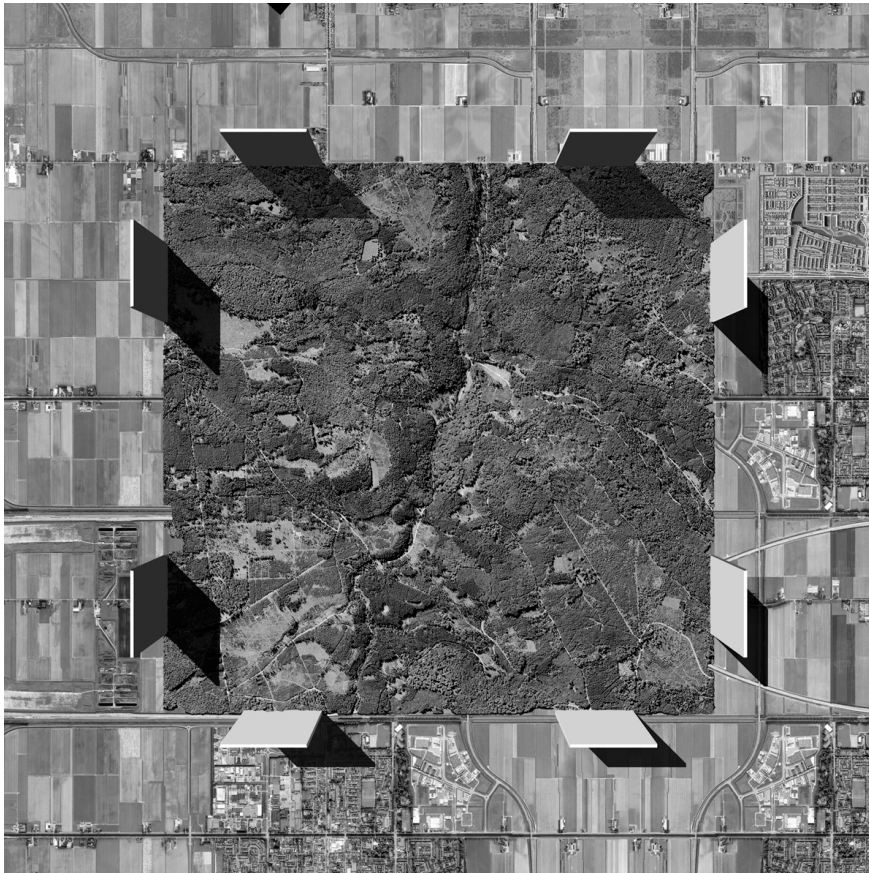
Il progetto tende anche a divenire un modello opposto rispetto a quelli derivanti dall'adozione dei più classici piani regolatori che, invece di organizzare il territorio tramite figure architettonicamente definite, tendono a controllare lo sviluppo della città tramite un progetto "non-figurativo"<sup>48</sup> nato dall'espansione di un certo tipo di

---

<sup>46</sup> M. Agnoletto, M. Guerzoni (a cura di), *La campagna necessaria. Un'agenda d'intervento dopo l'esplosione urbana*, Quodlibet Studio, Macerata, 2012, p. 30.

<sup>47</sup> P. V. Aureli, *Dogma: 11 Projects*, Architectural Association Publications, London, 2013, p.10.

<sup>48</sup> *ivi*, p. 12: in questo caso in particolare, Dogma fa riferimento al piano regolatore di Barcellona realizzato da Cerdà.



Dogma, *Stop City* (2007).  
P. V. Aureli, *Dogma: 11 Projects*, Architectural Association Publications, London,  
2013.

sviluppo edilizio. E, ovviamente, il progetto si propone come modello contrario a quello della *No-Stop City* degli Archizoom (1970): quell'idea di città profetizzava la totale urbanizzazione dell'ambiente; oggi il contro-progetto della *Stop City* suggerisce l'inizio di un lento ma inesorabile ritorno alla città contro l'urbanizzazione.

Il modello a cui puntare, all'interno di un'ottica che vuole riportare progetto dell'uomo e della natura sullo stesso piano, sarebbe quello per cui si registra un'inversione di paradigma nella relazione che sussiste tra città e campagna: in effetti, solo grazie ad un'azione drastica sul governo e sul disegno della città sarà possibile cambiare la forma che questa assume nel rapporto con la natura e la campagna circostante ad essa. "Se oggi la qualifica di 'periurbano' viene per lo più interpretata come potenzialità di conversione all'urbano, le ipotesi di 'ricomposizione architettonica' di questi territori ci sembrano la vera scommessa per la pianificazione comunale di un futuro nel quale la relazione dello spazio periurbano con la città sia considerata in senso profondo e non banale"<sup>49</sup>: il risultato di un approccio del genere sarebbe un modello in cui la condizione di limite tra città e campagna viene rimarcata e fissata ricedendo indietro all'ambiente ed alla natura parte dello spazio che gli è stato sottratto con il devastante consumo di suolo degli scorsi decenni.

Questo "Terzo paesaggio", usando la definizione di Clément, diverrebbe il luogo di una "evoluzione incostante [della diversità biologica che] si dispiega senza soluzioni di continuità, attraverso recuperi successivi [con una] garanzia di resistenza nel tempo [...], effetto di un adattamento permanente"<sup>50</sup> e di una "plasticità fenotipica"<sup>51</sup> dei suoi componenti alle continue modificazioni

---

<sup>49</sup> M. Agnoletto, M. Guerzoni (a cura di), *La campagna necessaria. Un'agenda d'intervento dopo l'esplosione urbana*, Quodlibet Studio, Macerata, 2012, p. 61.

<sup>50</sup> Gilles Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 48-49.

<sup>51</sup> S. Mancuso, *La nazione delle piante*, Gius. Laterza & Figli, Bari, 2019, p. 108.

dell'ambiente resi possibili dal "disinteresse" (fittizio) delle istituzioni nei suoi confronti. Questo disinteresse nel lasciare spazio all'indefinito (caratteristica della natura) vuole star a simboleggiare l'ormai obsoleta ossessione di ricorrere a pratiche di "rigenerazione urbana" in luoghi che sono in abbandono proprio perché non esiste una vera "pressione"<sup>52</sup> nel ripristinarne l'urbanità.

La necessità di un nuovo approccio alle tematiche ambientali è strettamente necessaria dal momento in cui il futuro della nostra stessa civiltà dipende dal futuro della natura: la nostra stessa vita è direttamente collegata a quella della natura ed "essere consapevoli del disastro che i nostri consumi stanno creando dovrebbe renderci tutti più attenti ai nostri comportamenti individuali, ma anche arrabbiati verso un modello di sviluppo che, per premiare pochissimi, distrugge la nostra casa comune"<sup>53</sup>.

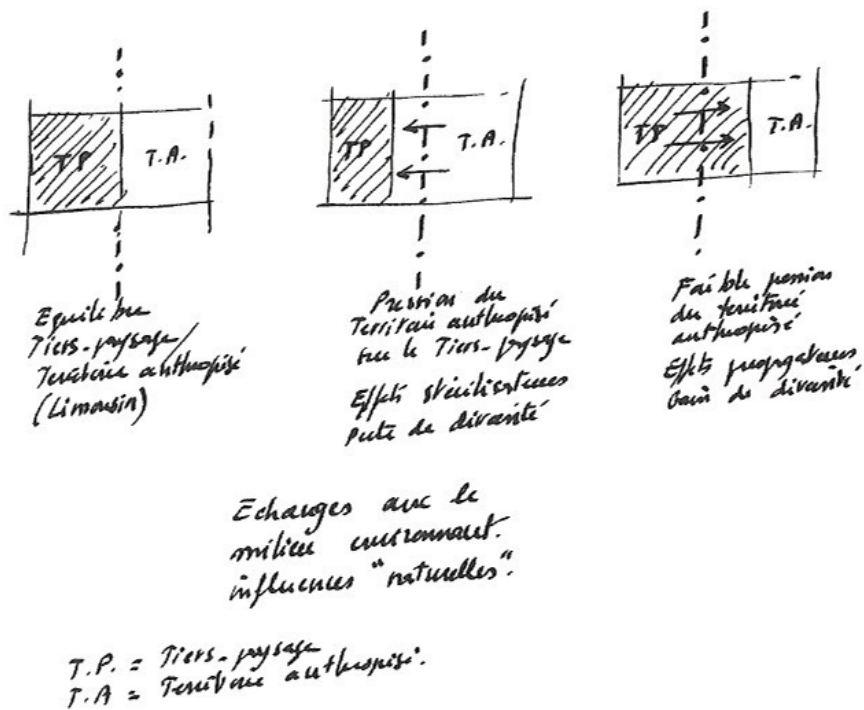
La consapevolezza acquisita con questo nuovo modello porterebbe con sé diverse conseguenze anche sul lato formale ridefinendo in prima istanza la forma stessa della città che acquista inaspettati valori e significati nati dalla nuova relazione instaurata con l'ambiente circostante. Lo stesso Pasolini afferma che la forma (compiuta si potrebbe aggiungere) della città emerge solo quando questa entra in contatto con una natura che le fa da sfondo: "la forma della città si manifesta, si rileva, se confrontata con un fondale naturale. Per esempio, la forma della città di Orte appare quanto tale perché, sulla cima di questo colle bruno divorato dall'autunno con questa bruma davanti, è contro il cielo grigio. [...] (Le case popolari realizzate a lato della città vecchia) vengono a turbare soprattutto il rapporto tra la forma della città e la natura. Ora, il problema della forma della città e il problema della salvezza della natura che circonda la città sono

---

<sup>52</sup> O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013, p. 20.

<sup>53</sup> S. Mancuso, *La nazione delle piante*, Gius. Laterza & Figli, Bari, 2019, p. 80.





Scambi "naturali" tra il Terzo paesaggio (T.P.) e il territorio antropizzato (T.A.).  
G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 34.

un tema unico. Ma sempre si pone il problema di rispettare il confine naturale tra la forma della città e la natura circostante”<sup>54</sup>. Nuovamente, lo strumento del vedutismo può risultare di grande interesse in un ragionamento che vuole far riemergere il rapporto fondamentale che esiste tra città e campagna, i significati nascosti tra natura ed urbano, gli echi e la risonanza degli elementi catalizzatori dello spazio. “Per dirla con Aristotele, la città doveva essere ‘afferrata con un solo colpo d’occhio”<sup>55</sup>.

È la relazione tra grande ammasso compatto (condizione urbana, città) e grande spazio aperto (condizione naturale, campagna) che deve essere oggetto di studio, d’analisi e di progetto: questa relazione si configura nel limite. Rimarcare il limite significa essere coscienti della necessità di una “decrescita”<sup>56</sup> intesa non come ritorno al passato secondo una battaglia retrograda, piuttosto come un’azione progressista che mira a riportare alle prime posizioni sulla scala dei valori quelli sociali ed ecologici, nell’ottica della “demercificazione” dei valori dei beni. Come ogni fenomeno naturale, anche quello dell’espansione urbana si tratta di un processo ciclico per cui una volta arrivati al culmine è necessaria un’azione di decrescita per ristabilire una situazione di equilibrio con l’ambiente.

---

<sup>54</sup> P. P. Pasolini, *Pasolini e la forma della città*, Rai, Roma, 1974.

<sup>55</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, p. 112.

<sup>56</sup> La nozione fa riferimento al libro di S. Latouche, *La scommessa della decrescita*, Feltrinelli, Milano, 2007.



# 3. Progetto

“Qualsiasi piano futuro [...] dev'essere un piano per una città in ridimensionamento”.

O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska,  
*The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller  
Publishers, Zurigo, 2013.

## Contesto ed analisi: il caso di Pesaro

### *La situazione marchigiana*

Come si è ripetuto in più occasioni nelle pagine precedenti, l'oggetto di questa ricerca si concentra principalmente sul contesto della città storicizzata, specificatamente europea, perché è quella che porta con sé, all'interno della sua struttura e del suo tessuto, una certa conformazione derivante dalle continue aggiunte e modificazioni avvenute nel corso dei secoli passati. Queste azioni hanno reso di fatto la città europea un vero collage di componenti urbane che hanno una loro precisa caratterizzazione che li rende riconoscibili all'interno del tessuto della città.

La scelta di lavorare su una specifica realtà non è altro che un semplice pretesto, un caso studio si potrebbe dire, che prescinde dalle reali applicazioni che si potrebbero ripercuotere su quella specifica città: il lavoro sul caso studio è l'occasione per dedurre un principio, una strategia, una visione di un modello urbano che poi potrà applicarsi nei diversi contesti reali, ovviamente con gli opportuni aggiustamenti alle specifiche caratteristiche al contorno.

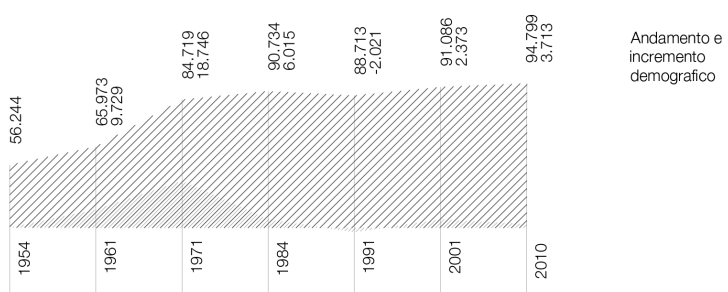
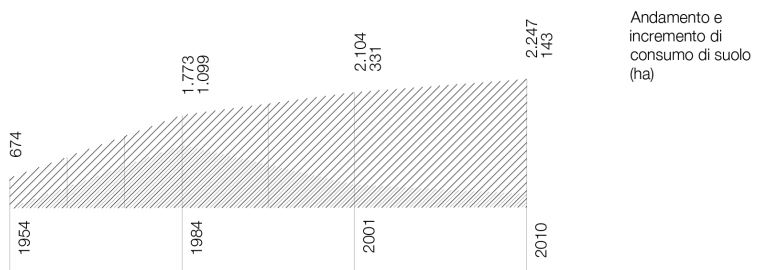
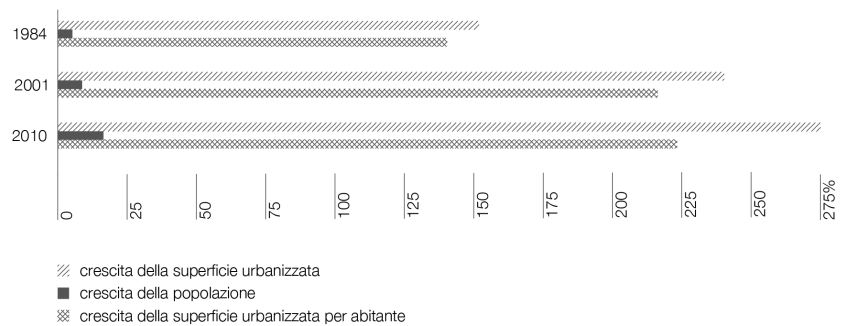
Sulla base di queste premesse, delle conoscenze personali e del legame che ho con la mia città natale, il caso studio preso in esame è la città di Pesaro, un piccola cittadina di 96170 abitanti<sup>57</sup> situata sul mare Adriatico nel nord delle Marche, praticamente al confine con la vicina Romagna.

In realtà il caso di Pesaro può essere di notevole interesse poiché la città, ad una prima analisi generale, presenta tutte le caratteristiche ricercate all'interno di quella che è stata definita come città storicizzata: all'interno del tessuto urbano sono riconoscibili e classificabili diverse parti che costituiscono la città,

---

<sup>57</sup> Dato Istat - Bilancio demografico anno 2021.





Percentuali di crescita del consumo di suolo, della popolazione e della superficie urbanizzata per abitante nelle Marche rispetto al 1954.

Dati sul consumo di suolo a Pesaro.

Assessorato Ambiente, Assessorato urbanistica e Governo del Territorio, Servizio Territorio e Ambiente (a cura di), *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Marche.2*, Errebi Grafiche Ripesi, Falconara Marittima, 2012.

tutte afferenti a diverse epoche storiche e differenti contesti economico-sociali.

La città, di fondazione romana, assume la sua caratteristica forma pentagonale solamente durante il periodo di dominazione roveresca (XVI-XVII sec.) al fine di instaurare una nuova ed incrementata legittimazione sul potere della provincia. La nuova cinta muraria si sviluppa parallelamente rispetto alla linea di costa ed ingloba al suo interno il tessuto urbano esistente più un certo quantitativo di zone libere per le future espansioni: a sud-est questa segue l'antico profilo delle fortificazioni romane e di periodo sforzesco e ridefinisce, oltre agli antichi ingressi, le principali porte della città, ridisegnando così anche il collegamento verso la foce del fiume Foglia ed il porto.

Con il passare dei secoli, la città man mano satura lo spazio interno alla cinta muraria che verrà quasi totalmente abbattuta a partire dal 1911 sull'onda dei grandi sventramenti che caratterizzano la stagione urbanistica dei primi decenni del XX secolo: "la campagna di stampo igienista, dietro la richiesta di aria e luce per le abitazioni popolari, celava, come sempre, gli interessi dei proprietari fondiari delle aree contermini il perimetro urbano"<sup>58</sup>. Da quel momento in poi inizia una lenta ma inesorabile espansione della città che prima si declina nella città-giardino rivolta verso il mare per poi sfociare nell'entroterra e nelle zone più prossime alle pendici dei colli che lambiscono il centro abitato.

Nonostante le sue dimensioni ridotte, la città di Pesaro ha conosciuto nei decenni passati uno sviluppo incredibilmente grande che ha portato la città a più che raddoppiare la propria estensione rispetto alla sua condizione post-bellica, inserendosi in un trend generalizzato sia a livello nazionale che regionale.

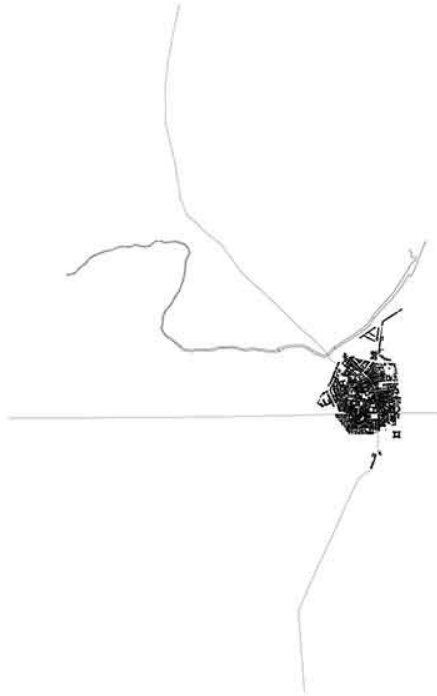
Di fatto, il territorio regionale è passato dall'essere una realtà a carattere prevalentemente rurale ad assumere invece una conformazione edilizia ed urbana notevolmente sviluppata e

---

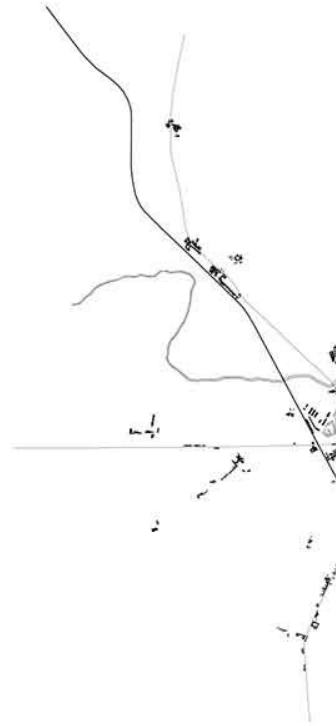
<sup>58</sup> F. Panzini, *Pesaro fra il '900 e la ricostruzione*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, p. 12.



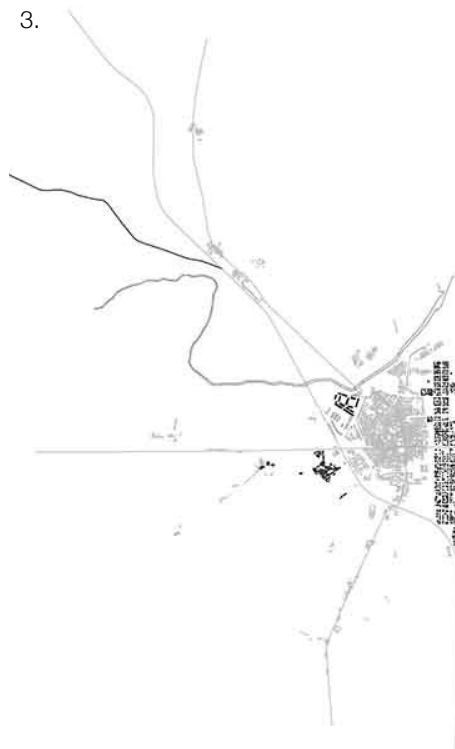
1.



2.



3.



4.



Evoluzione dell'edificato.



6.



361;  
00;  
20;  
54;  
34;  
10.

dispersa soprattutto in corrispondenza degli insediamenti principali e delle rispettive “corone” di paesi circostanti ad essi. Le ultime ricerche condotte dalla Regione Marche dimostrano con dati certi il continuo sviluppo edilizio avvenuto dalla fine degli anni '50 rapportato all'andamento demografico regionale, con risultati estremamente interessanti. In generale, “in circa mezzo secolo nelle aree più dinamiche delle Marche [...] il consumo di suolo a fini edilizio-urbani [è] aumentato di oltre il 300%, mentre la popolazione di circa il 37%, chiaro indicatore di una divaricazione oltremodo non proporzionale tra le due grandezze”<sup>59</sup>. Il dato sull'aumento del consumo di suolo è spaventosamente alto ed indica in maniera evidente un sistema di sviluppo e d'espansione della città non ulteriormente sostenibile. Soprattutto il divario presente tra crescita della popolazione e crescita del consumo di suolo riflette l'indipendenza di questo secondo parametro rispetto al primo, fluttuando su ordini di grandezza differenti. “I dati resi disponibili [...] consentono perciò di capire e di sapere che il consumo di suolo nelle Marche non è affatto un fenomeno irrilevante e trascurabile” ma rappresenta un problema che colpisce il complicato rapporto che esiste tra paesaggio-territorio-società-economia-ambiente.

Molto interessante inoltre è l'analisi svolta nel secondo Atlante sul consumo di suolo della Regione Marche<sup>60</sup> che, allargando l'area di analisi a tutto il territorio regionale, mette in evidenza il rapporto che sussiste tra superficie urbanizzata ed abitanti, rendendo manifesta la folle dinamica del consumo spropositato di suolo. Il dato sul rapporto tra superficie urbanizzata e residenti passa da meno di 100 mq per abitante nel 1954 a più di 300 mq per

---

<sup>59</sup> Assessorato alla Tutela e Risanamento Ambientale, Servizio Ambiente e Paesaggio (a cura di), *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Aree Urbane Funzionali delle Marche. Informazioni inedite e temi per un nuovo governo del territorio*, Errebi, Falconara Marittima, 2009, p.4.

<sup>60</sup> Assessorato Ambiente, Assessorato urbanistica e Governo del Territorio, Servizio Territorio e Ambiente (a cura di), *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Marche.2*, Errebi Grafiche Ripesi, Falconara Marittima, 2012.

abitante nel 2010, con un'evidente impennata a partire dal periodo post-bellico durante lo sviluppo industriale della regione.

In particolare, la zona di Pesaro, che è tra i capofila dell'aumento dell'indice di consumo di suolo nella regione, sembra seguire un percorso di espansione relazionato allo sviluppo dell'attività manifatturiera del mobile avvenuto dagli anni 60' fino ai primi anni 2000 che ha portato ad un notevole accrescimento tanto della città quanto dei comuni che gravitano intorno ad essa, probabilmente a causa della localizzazione delle aree produttive decentralizzate lungo l'asta fluviale del fiume Foglia e dei suoi affluenti, con la conseguente perdita dell'aspetto più naturalistico di questi territori, l'aumento del rischio idrogeologico e l'aumento della probabilità d'inondazione a causa della continua impermeabilizzazione delle zone ai margini del letto del fiume.

Gli insediamenti derivanti da questo tipo di sviluppo economico sono "generalmente privi di elementi che possano riferirsi a principi di composizione urbana. Dall'assenza di un'idea di città deriva la mancanza di qualità urbana e di conseguenza la completa disattenzione alla qualità edilizia. [...] Il territorio urbanizzato in modo disperso stenta a funzionare come città"<sup>61</sup>. Le perplessità e le più che giuste preoccupazioni che la politica sta maturando nei confronti del tema ambientale, spinta dalle sollecitazioni della società e degli esperti, rappresentano la base per la circoscrizione di un problema che deve trovare una soluzione ed un modello a cui tendere al più presto.

### *Centralità, sistemi e tipologie: una metodologia di lavoro*

Sin dall'inizio della ricerca è sorto un problema relativo a cosa considerare come città all'interno di un ragionamento che voglia

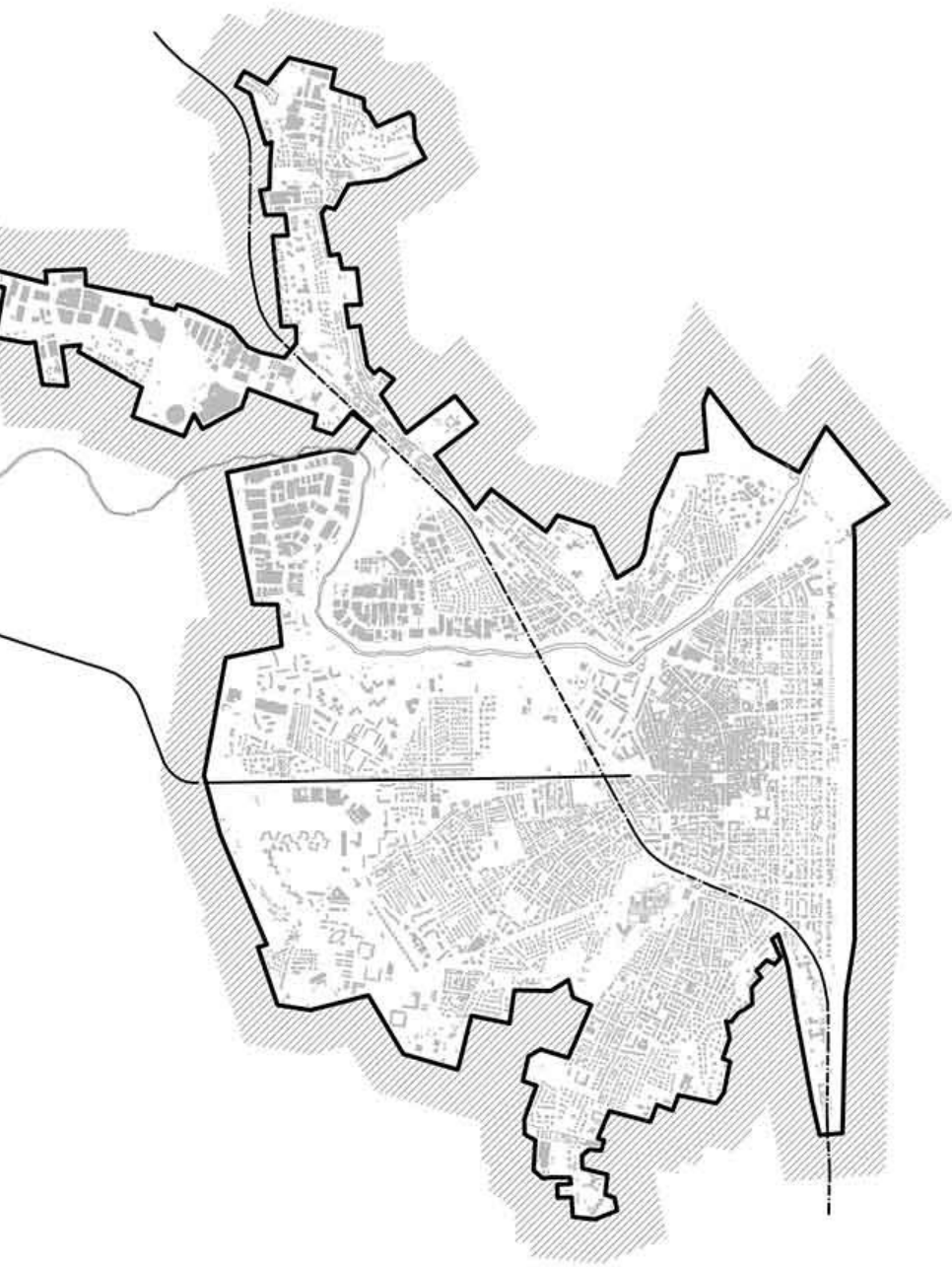
---

<sup>61</sup> Assessorato alla Tutela e Risanamento Ambientale, Servizio Ambiente e Paesaggio (a cura di), *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Aree Urbane Funzionali delle Marche. Informazioni inedite e temi per un nuovo governo del territorio*, Errebi, Falconara Marittima, 2009, p. 11.

riportare progetto della natura e progetto per la città (che fa comunque parte della sfera naturale per cui in realtà è inesatto dividere le due tipologie d'azione) sullo stesso piano. La questione di fatto si declina principalmente in due possibilità di ricerca: considerare tutta l'area comunale della città presa in esame o una buona parte di essa e quindi investigare anche la relazione che sussiste tra città e centri minori periferici (frazioni) dislocati in un vasto territorio; analizzare un'area prettamente urbana che può corrispondere circa con quella del centro abitato, approfondendo così lo studio delle condizioni interne alla città.

La città è divenuta il luogo in cui gli esseri umani, a causa della loro alta concentrazione in essa (che va via via crescendo), generano il maggior impatto sul cambiamento climatico, sia per quel che concerne l'inquinamento emesso dalle nostre azioni e dai nostri edifici, sia per il continuo consumo di suolo che affligge i nostri territori. La riflessione progettuale quindi ha portato all'adozione della seconda impostazione di base, ovvero quella che tende ad analizzare un'area dal carattere più urbano, con la conseguente identificazione di un perimetro d'intervento che coincide perlopiù con quelle del centro abitato della porzione di territorio interessata. Quest'area viene delimitata anche tenendo in considerazione le caratteristiche morfologiche del paesaggio pesarese tra cui spicca l'importante presenza dei colli Ardizio e San Bartolo, rispettivamente posizionati a sud ed a nord del centro abitato. Il mar Adriatico rappresenta l'altro grande elemento naturale che, per ovvie ragioni, blocca l'espansione della città verso est. Ad ovest, il confine dell'area di analisi si sviluppa con una trama più frastagliata che cerca di comprendere al suo interno tutto l'edificato più sparso afferente al centro urbano, materializzato dall'importante limite dell'autostrada che identifica una cesura importante con il resto del territorio.

Il tema della presenza del verde può risultare di grande interesse per la definizione dei confini dell'area d'intervento. Di fatto, i grandi sistemi ambientali disegnano i limiti della città in quanto rappresentano, in certi contesti, delle barriere invalicabili. Come accennato in precedenza, la presenza dei grandi elementi



fini dell'area di intervento.

naturali quali i colli, il fiume Foglia, la spiaggia ed il mare costituisce un patrimonio naturalistico importantissimo da salvaguardare ed, in alcune parti, addirittura da ricostituire per essere riceduto indietro alla natura secondo uno schema di progresso che pone alle proprie basi il concetto di “decrecita”<sup>62</sup> e di ridimensionamento urbano: è necessario dunque “valorizzare la crescita e lo sviluppo biologici, in opposizione alla crescita e lo sviluppo economici”<sup>63</sup>. Le grandi aree naturalistiche devono quindi trovare un dialogo anche con quelle minori come le zone di protezione e di tutela dei canali e dei fossi, le zone incolte ed i parchi urbani che costituiscono l’apparato strutturale imprescindibile della biodiversità pesarese.

Di fatto, il sistema della vegetazione rappresenta una delle attrezzature primarie della città e ne costituisce un sistema di servizi ecologico, sociale e culturale fondamentale.

Approfondendo questo tipo di analisi sistemica nei termini delle attrezzature a disposizione della città, è possibile delineare una mappatura degli elementi che condizionano la disposizione dei comparti urbani sulla base della presenza di servizi all’utenza e di edifici considerati identitari dalla popolazione residente<sup>64</sup>. In effetti, è possibile riscontrare la presenza più o meno diffusa di elementi dal carattere identitario che segnano in maniera importante il territorio e catalizzano attorno ad essi lo sviluppo

---

<sup>62</sup> Si fa riferimento alle tesi di Latouche il quale identifica nella decrecita una necessità impellente della nostra società. “Dal punto di vista teorico sarebbe più appropriato il termine ‘a-crescita’, poiché indica un abbandono del culto irrazionale e quasi religioso della crescita per la crescita” (S. Latouche, *La scommessa della decrecita*, Feltrinelli, Milano, 2007, p. 97)

<sup>63</sup> G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 63.

<sup>64</sup> L’approccio metodologico fa riferimento a quello adottato da Bernardo Secchi e Paola Viganò per la realizzazione del progetto preliminare per il PRG di Pesaro (2000): i due urbanisti infatti attuano un’approfondita e capillare diagnosi dello stato dei servizi e delle attrezzature presenti in città al fine di definire ed individuare le dinamiche ed i trend di sviluppo futuri dei sistemi insediativi di edificato. Si veda StudioPesaroPrg, *Pesaro. Il progetto preliminare del nuovo Piano Regolatore*, Comune di Pesaro, Pesaro, 1997, p. 118.

delle dinamiche urbane della città. Questi poli, più o meno recenti che essi siano, rappresentano un elemento fondamentale per la progettazione su scala urbana poiché consentono di fornire alla città la sua caratteristica primaria quale centro di convergenza dei flussi, delle dinamiche e degli scambi sociali.

Insieme a questi episodi isolati dal carattere identitario, una serie di edifici catalogabili come attrezzature (a scala infrastrutturale, della città e del quartiere) costituiscono l'apparato strutturale dei servizi sul quale si fonda la vita sociale, economica, culturale, ecologica e politica della città. Inutile dire che tutti questi sistemi al momento convergono verso il centro della città in cui vi è un'eccedenza di attrezzature non trascurabile. Ormai è palese il fatto che il centro sia divenuto fin troppo piccolo per "svolgere i compiti che gli vengono assegnati, ma non è nemmeno più il vero centro: è un miraggio gonfiato oltre misura sulla strada dell'implosione; e tuttavia la sua illusoria presenza nega legittimazione al resto della città"<sup>65</sup>. Tuttavia, è doveroso dire che anche alcune delle zone più marginali del centro abitato presentano una certa quantità di servizi che rendono questi luoghi sicuri protagonisti per lo sviluppo futuro della città e per la ricollocazione delle quantità edilizie all'interno del loro spazio.

Mettendo in evidenza il tessuto urbano presente all'interno dell'area urbanizzata della città emergono delle prime considerazioni fondamentali per comprendere i passaggi successivi dell'elaborazione del progetto. In effetti, la città di Pesaro costituisce un caso emblematico di quella che è stata definita come città storicizzata per cui può rappresentare l'esempio perfetto di una città composta per parti distinguibili tra loro ed afferenti ad un determinato periodo storico.

Innanzitutto è possibile individuare un nucleo altamente denso

---

<sup>65</sup> R. Koolhaas, *Junkspace: per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata, 2006, p. 29.



1.



2.



3.



4.



Analisi dei sistemi ecologici.



6.



bani;

na.



Analisi delle centralità.



suto urbano della città.

e compatto, costituito da isolati piccoli e da forme irregolari ("irrazionali"), in corrispondenza della convergenza dei due assi principali della città, quello nord-sud e quello est-ovest. Questo nucleo si sviluppa intorno allo snodo dei due assi andandosi a configurare secondo una forma altamente riconoscibile. In effetti questo centro, che corrisponde a quello storico della città, presenta una forma riconducibile, in questo caso specifico, alla figura del pentagono che riprende l'esatta posizione dell'antica cinta muraria cittadina, andata ormai quasi completamente distrutta.

L'aver identificato la forma di un comparto urbano ci permette di introdurre una differenza sostanziale fra questo tipo di sviluppo edilizio appena citato ed il suo opposto, che invece contraddistingue il resto del tessuto cittadino. La massa costruita, infatti, può essere classificata in due grandi categorie: un tessuto altamente denso e compatto, contraddistinto da una tipologia edilizia aggregata, derivabile dall'imposizione a priori di un limite massimo all'espansione della condizione urbana; un tessuto sparso, parcellizzato, contraddistinto da una serie di tipologie edilizie differenti per forma e relazioni con il contesto che non risponde a nessun limite urbano imposto ma che invece, a causa della sua natura espansiva, ne determina uno dal carattere piuttosto indeterminato in continua evoluzione (condizione periurbana). Il primo tipo di condizione è la città dei pieni mentre il secondo è la città dei vuoti<sup>66</sup>.

La stragrande maggioranza del patrimonio edilizio esterno al limite del nucleo storico afferisce alla condizione periurbana o della città dei vuoti, secondo un'idea di sviluppo urbano che non ha limiti e che viene delineata dal proliferarsi di questo tipo di condizione. In questa grande sfera sono riscontrabili diverse forme e figure che corrispondono ad altrettante tipologie edilizie differenti che comunque mantengono in comune un certo tipo di

---

<sup>66</sup> Si fa riferimento alla definizione introdotta dalla Rowe all'interno di C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978.

sviluppo urbano che inesorabilmente mangia sempre più campagna e natura. Inoltre quest'espansione sembra seguire un approccio per cui tende a diventare sempre più dispersiva man mano che ci si allontana dal centro città, con una serie di figure "razionali" che si ergono sulla superficie vuota mettendo in evidenza la grande differenza di trattamento del suolo rispetto al resto del territorio: questo tipo di tessuto fa riferimento ad un'edilizia dal carattere più autonomo ed indipendente e può rappresentare un fatto urbano a sé stante.

A questo punto, diviene particolarmente interessante attuare un confronto tra le diverse tipologie di sviluppo urbano, enfatizzando in particolar modo alcune caratteristiche significative quali la superficie utile ottenibile, la relazione con la forma urbana, la tipologia di mobilità prevalentemente usata, l'indice di consumo di suolo, ecc. In particolare, trascurando per il momento la specifica tipologia edilizia e concentrandoci in via più generale sulla differenza tra le due macro categorie che abbiamo definito come città dei pieni e città dei vuoti, è possibile constatare delle differenze sostanziali proprio in termini di rapporto con il contesto urbano.

La città dei pieni, come già accennato in precedenza, consiste in un sistema molto compatto e denso che non lascia spazio allo spreco di spazio che viene in un certo senso sfruttato al massimo e ciò dipende dalla relazione che esiste tra tipologia edilizia e forma della città in quanto è il limite urbano a sancire il confine massimo della crescita per cui è necessario utilizzare nel miglior modo possibile lo spazio a disposizione. Dunque, questo modello rende disponibile una grande superficie utile in poco spazio e privilegia anche un tipo di mobilità per lo più pedonale o dolce, scaturita anche dalle condizioni di vicinato che si possono instaurare in un contesto del genere. Di fatto, a prescindere dalle polemiche formalistiche che gli sono state imputate dagli studiosi, trattasi del modello della città tradizionale intesa secondo Krier, la quale è "organizzata in piccole o grandi famiglie di quartieri urbani integrati, limitati orizzontalmente e verticalmente dalla distanza

che un pedone può percorrere comodamente con passo abituale. Questi quartieri hanno al loro interno destinazioni d'uso e redditi misti. La loro varietà architettonica è l'espressione visibile di una grande complessità funzionale e sociale<sup>67</sup>.

La città dei vuoti, d'altro canto, deriva dall'applicazione di una tipologia edilizia prestabilita secondo uno schema ripetitivo che non viene dettato da nessun confine urbano imposto a priori: la condizione che si genera, ovvero quella periurbana, nasce dal fatto che questo tipo di espansione mette insieme alcune caratteristiche della città e della campagna senza però poter dare la possibilità a nessuno dei due mondi di esprimere a pieno le proprie possibilità. È un modello di sviluppo che può, a seconda della tipologia edilizia adottata, rendere disponibile più o meno superficie utile e che sicuramente fornisce un quantitativo di verde parcellizzato (prevalentemente privato e pessimo dal punto di vista ecologico) maggiore rispetto a quello presente nel modello della città dei pieni che invece tende a sfruttare la maggior superficie possibile all'interno dei propri limiti imposti.

L'analisi alla scala dell'isolato è utile perché permette di mettere in evidenza le caratteristiche intrinseche di ogni modello analizzato (che sono poi quelli riscontrati nell'ambito di Pesaro). Di fatto, "la struttura a isolato si è dimostrata essere particolarmente resistente e solida"<sup>68</sup> nel tempo per cui analizzare il tessuto urbano di una città a questa scala è assolutamente giustificabile. Tuttavia, questo tipo di analisi non può essere esaustiva poiché non fornisce dati in merito all'applicazione di una di queste tipologie su larga scala (scala del settore urbano e della città intera). Quindi è necessario attuare una seconda valutazione su scala più ampia in modo da poter realmente cogliere l'entità che si viene a generare a seguito dell'adozione di uno dei modelli.

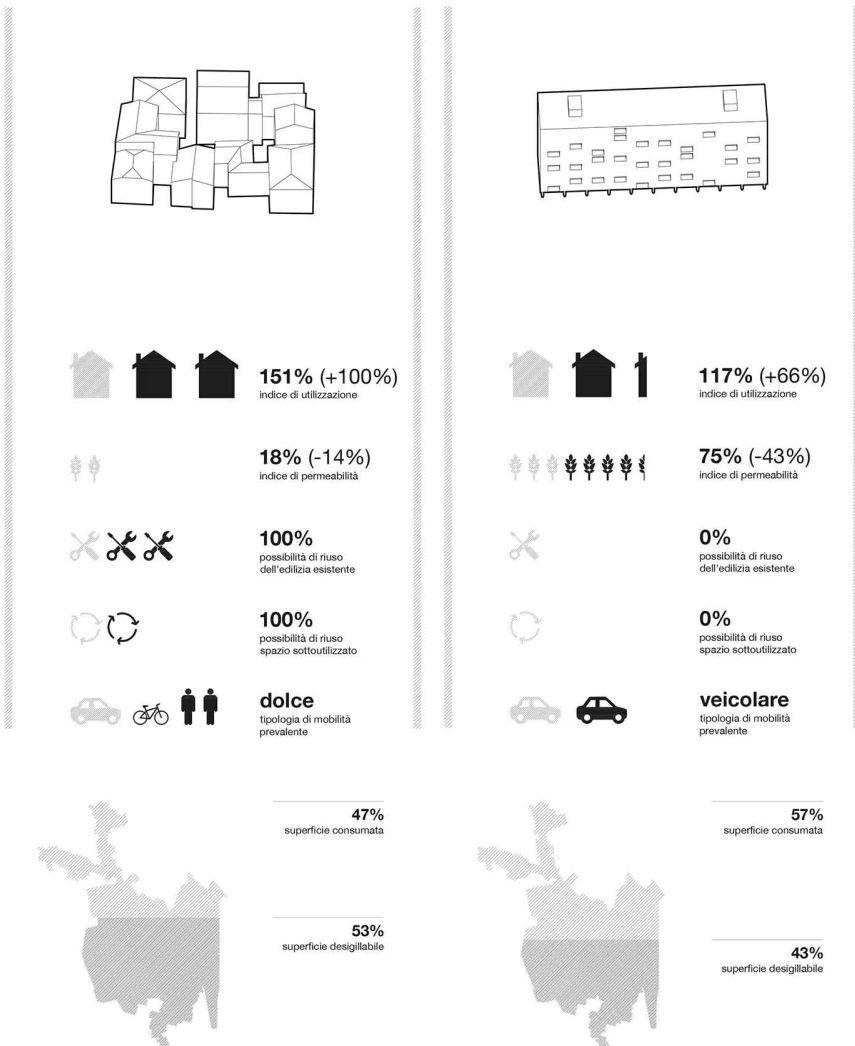
---

<sup>67</sup> L. Krier, *L'armonia architettonica degli insediamenti*, Libreria Editrice Fiorentina, Firenze, 2008, pp. 10-12.

<sup>68</sup> S. Vieths (a cura di), *Oswald Mathias Ungers. La città dialettica*, Skira editore, Milano, 1997, p. 9.

SDP1\_ Isolati aggregati

SDP3\_ Edilizia intensiva a stecca



Analisi delle tipologie edilizie: isolati aggregati (città dei pieni) ed edilizia intensiva a stecca (città dei vuoti).



In effetti, sulla base delle considerazioni precedenti, sembrerebbe che il modello della città dei vuoti possa essere equiparabile, se non migliore, a quello della città dei pieni in termini di impronta al suolo degli edifici, del quantitativo di verde presente ed in alcuni casi pure in termini di superficie utile generata. Ma se si ipotizza di far proliferare una di queste tipologie edilizie alla scala di un intero comparto urbano emergono delle criticità importanti. Lo “spreco” di spazio dovuto alla presenza di verde parcellizzato e di pessima qualità in termini di diversità biologica (in quanto è fin troppo antropizzato) non permette di ottenere lo stesso apporto ecologico che produrrebbe un grande terreno libero in cui la natura viene lasciata libera di crescere spontaneamente. Sarebbe più opportuno piuttosto densificare notevolmente in maniera mirata e circoscritta all'interno di alcuni settori urbani per lasciarne liberi o addirittura liberarne degli altri: secondo questa logica, che è quella derivante dall'approccio della città dei pieni, si andrebbe a diminuire sia l'indice di consumo di suolo potendo liberare delle ampie superfici da costruzioni in modo tale da ridarle indietro alla natura e si darebbe forma ad una serie di comparti urbani che al momento non hanno più identità e non dispongono dei servizi di prossimità e di vicinato indispensabili per la società.

Inoltre è necessario specificare che l'applicazione delle tipologie edilizie afferenti al modello della città dei vuoti non permette il riutilizzo dell'edilizia esistente che nella maggior parte dei casi non si presta a divenire una base per la realizzazione di questo tipo di costruzioni: questo approccio s'incriverebbe in un ottica progettuale che, piuttosto che lavorare su ciò che è presente, prediligerebbe partire da una vera tabula rasa che, nello scenario odierno, non rappresenta più un modello progettuale sostenibile, piuttosto un'utopia. Come afferma Ungers già nel 1977, “il problema in questione non è più il progetto per un ambiente completamente nuovo, piuttosto la ricostruzione di quello che già esiste [...]”; non la scoperta di un nuovo ordine, ma la riscoperta di un principio convalidato, non la costruzione di nuove città, ma la

ricostruzione di quelle esistenti - questo è il vero problema del futuro”<sup>69</sup>.

Continuare a perseverare con un modello di città che un tempo forse era ritenuto come la visione alla quale tendere ma che oggi non trova più applicabilità ed attualità a causa delle nuove condizioni al contorno dettate dalla profonda crisi ecologica che quest'epoca storica sta vivendo significa trasformare questo paradigma in una vera e propria “arma ideologica” che non ha ormai più nulla a che fare con le caratteristiche ecologiche, sociali, economiche, politiche e tecniche della società che deve vivere la città oggi. E di fatto, in questo snodo concettuale giace la chiave del fallimento del progetto modernista che non riesce a cogliere in sé le sfide che la nuova società, con le sue mutevoli necessità, pone al progresso: “si pensava per contraddizioni, per antagonismi, vecchio contro nuovo, tradizionale contro moderno, progressivo contro reazionario, e non per integrazioni, stratificazioni e argomenti complementari. [...] L'ideologia del Moderno che prospettava una città regolata, pulita ed egualitaria ha prodotto il suo esatto contrario, cioè il disordine urbano caotico, confuso e completamente degenerato”<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovasca, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013, p. 126.

<sup>70</sup> S. Vieths (a cura di), *Oswald Mathias Ungers. La città dialettica*, Skira editore, Milano, 1997, p.12.

## Un manifesto per la città dei limiti

Tutto deve cambiare affinché nulla cambi<sup>71</sup>. La città moderna è destinata ad implodere su sé stessa: il limite della città borghese è la natura della città borghese stessa. L'espansione continua della città (che non è più una città di fatto ma solo di nome) decreterà la fine di essa. Il disequilibrio innescatosi fra natura e città ha ed avrà degli effetti devastanti sulle nostre vite. L'ambiente in cui viviamo è altamente corrotto e la sua sopravvivenza è in serio pericolo.

È necessario intervenire sulla città con un ripensamento radicale di essa: questo è il manifesto per un'azione drastica sulla città contemporanea. Il modello a cui tendere è quello della città dei limiti.

*La città dei limiti è:*

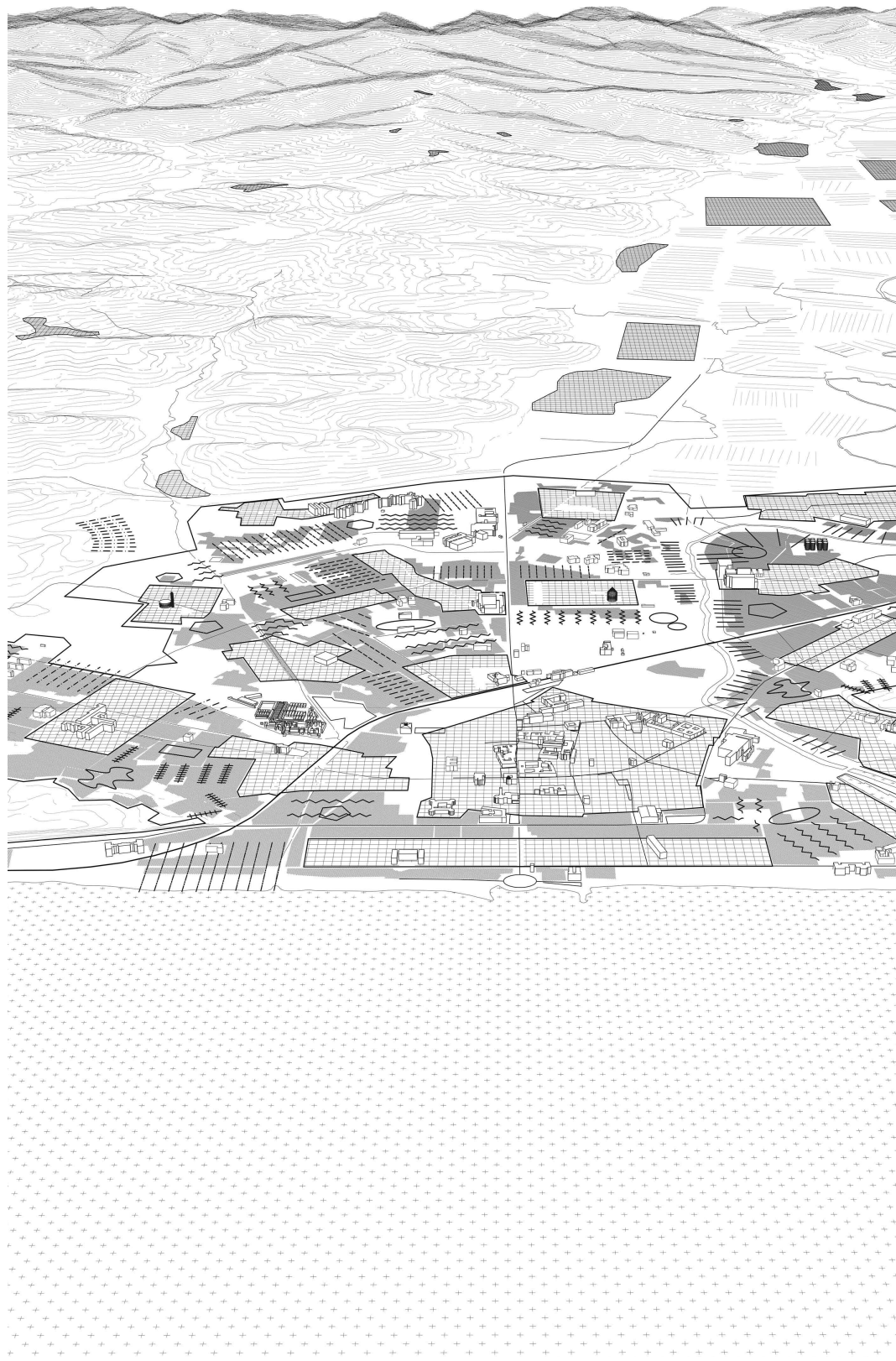
- (1) Una città porosa costituita dall'alternanza di grandi pieni e grandi vuoti;*
- (2) Una città di confini riconoscibili tra costruito e campagna: a questi confini è attribuito il compito di regolare lo sviluppo e la crescita della città stessa;*
- (3) Una città i cui vuoti sono molto vuoti ed i cui pieni sono molto densi: il tessuto urbano non permette lo spreco di spazio;*
- (4) Una città policentrica per cui ogni centro cittadino ha una vita autonoma rispetto agli altri, almeno per quel che riguarda i servizi essenziali;*
- (5) Una città costituita per parti per cui esistono degli elementi catalizzatori delle dinamiche urbane che diventano poli e centralità in grado di attirare attorno a sé lo sviluppo della condizione costruita;*

---

<sup>71</sup> La massima, adattissima al contesto, è ripresa dal testo del romanzo di Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *Il Gattopardo*, pubblicato per la prima volta nel 1958.

- (6) Una città pedonale che mira a diventare sempre meno dipendente dall'uso della macchina e che punta invece alla mobilità condivisa e dolce;*
- (7) Una città post-sviluppista e democratica in cui il bene comune è l'obiettivo primario da raggiungere, nonostante il suo perseguimento possa andare a scapito del guadagno privato;*
- (8) Una città identitaria in cui gli abitanti si riconoscono sia per la sua storia, per la sua gestione che per gli elementi che la compongono.*

È arrivato il tempo di mettere in primo piano il progetto per la natura rispetto al progetto per gli umani: progettare per la natura significa progettare anche per noi, per migliorare le nostre condizioni di vita, per assicurarci un futuro. L'inversione di paradigma nel rapporto natura-uomo è un'elemento basilare per la nostra sopravvivenza e queste considerazioni devono trovare applicazione ora tramite una vera e propria "decrescita" urbana che possa riarmonizzare il legame tra città e campagna.



La vista complessiva della città dei limiti.

## Applicazioni

### *La strategia della decrescita*

Sulla base delle considerazioni emerse grazie all'analisi attuata sul centro abitato della città di Pesaro, è possibile definire una strategia a scala urbana che possa tentare di risolvere le problematiche relative allo *sprawl* urbano con tutte le conseguenze che ne derivano sul lato formale, culturale, sociale, economico ed ecologico. La città, oggi più che mai, pone le proprie esigenze nella decrescita intesa come “la necessità di abbandonare l'insensato obiettivo della crescita per la crescita, obiettivo il cui unico motore è la ricerca sfrenata del profitto da parte di chi detiene il capitale. [...] La decrescita può dunque essere prospettata solo all'interno di una 'società della decrescita'. [...] La decrescita dell'impronta ecologica (e dunque del Pil) nel Nord è una necessità”<sup>72</sup>.

Il problema ecologico rappresenta la più grande crisi che l'umanità abbia mai incontrato durante la sua esistenza ed è scaturito proprio a causa del nostro agire sregolato nei confronti della natura e delle risorse che questa è in grado di offrirci: il problema continuerà a sussistere finché non saremo in grado di ritrovare un nuovo e stabile equilibrio fra produzione e consumo di risorse. Tutto ciò diventa ancora più evidente nel contesto della produzione di anidride carbonica: il ciclo del carbonio, come spiega Mancuso, ha funzionato a dovere fino ad un certo punto, grazie all'equilibrio instauratosi tra accumulo e fissaggio della CO<sub>2</sub> da parte delle piante attraverso la fotosintesi. “Per milioni di anni questo sistema ha funzionato come un orologio. Finché, in concomitanza con la rivoluzione industriale, la quantità di CO<sub>2</sub> immessa nell'atmosfera con l'uso dei combustibili fossili è diventata così enorme da non poter essere più interamente fissata

---

<sup>72</sup> S. Latouche, *La scommessa della decrescita*, Feltrinelli, Milano, 2007, p. 97.

dalle piante”<sup>73</sup>. Ed oggi la situazione è solo peggiorata grazie al continuo smantellamento delle realtà naturali che permettono la sopravvivenza di questo ciclo.

La decrescita delle città può rappresentare non solo una strategia d'intervento che cerca di ricedere indietro alla natura gli spazi che le sono stati rubati, ma anche il pretesto per ripensare e ridefinire la forma stessa delle città, una forma che, nel corso dell'ultimo secolo, ha sempre più perso la propria identità diventando di fatto una non-forma. “Il problema della città attuale, indipendentemente dalle sue dimensioni, non è solo il centro, ma anche e soprattutto la periferia, meglio, l'interazione tra centro e periferia. [...] Anche in città più piccole o medie lo stesso fenomeno delle periferie con la sua crescita incontrollata si trasforma in una calamità urbana che sembra non essere più aggirabile. Alla periferia crescono come tumori zone industriali, complessi commerciali e *shopping malls*, che caratterizzano sempre più la città odierna e dove l'urbanità classica a poco a poco minaccia di trasferirsi. Questa commistione di linee di traffico, strutture di terziario portate fuori dalla città, luoghi di produzione, centri di distribuzione forma un aggregato di volumi disordinati, che non sono leggibili né con parametri estetici né con parametri razionali. Allo stesso tempo i centri delle città diventano, dato l'obbligo incontestabile del mantenimento del tessuto edilizio storico, un problema economico e formale non risolvibile.

Il problema delle città però non è solo un problema sociale, economico e tecnico, ma soprattutto un dilemma progettuale. [...] Gli strumenti progettuali usati finora non sono più sufficienti a offrire strategie per la nuova città”<sup>74</sup>.

Questa esigenza impellente di adottare una nuova metodologia e dei nuovi strumenti per ridefinire la città in quanto tale sta alla

---

<sup>73</sup> S. Mancuso, *La nazione delle piante*, Gius. Laterza & Figli, Bari, 2019, p. 90.

<sup>74</sup> S. Vieths (a cura di), *Oswald Mathias Ungers. La città dialettica*, Skira editore, Milano, 1997, pp. 16,17.

base del modello della città dei limiti. L'analisi su scala urbana e locale permette di definire delle zone all'interno dell'area di intervento che possono essere definite come "settori urbani". Ogni settore urbano si contraddistingue per delle caratteristiche che li accomuna a tutti gli altri: queste qualità permettono di ricondursi ad uno schema base che consente di definire le modalità di identificazione e caratterizzazione del settore urbano, definito ogni volta coerentemente al contesto circostante.

In generale, ogni settore si contraddistingue per la presenza fondamentale di un perimetro che ne definisce il limite di costruzione. La scelta del perimetro del settore dipende dalle condizioni del contesto: a livello intrasettoriale questo si svilupperà prevalentemente attorno ai luoghi che sono stati definiti come catalizzatori, luoghi identitari, assi di percorrenza principali e manufatti dal carattere pubblico/collettivo; al loro interno accorparono solitamente la matrice edilizia storica. L'imposizione di un limite e quindi di una forma implica l'adozione del tessuto urbano più coerente a questo confine di espansione che si configura con quello della città dei pieni. Il risultato è dunque un sistema aggregato di edifici percorribile prevalentemente a piedi, a causa delle sue modeste dimensioni<sup>75</sup>, che evita qualsiasi tipo di spreco inutile di suolo e che si relaziona con gli spazi pubblici ed aggregativi e con il verde interstiziale che caratterizza i piccoli vuoti presenti all'interno del comparto. Ogni settore, nel caso non avesse già a disposizione tutte queste caratteristiche, verrà ridefinito in modo tale che possa offrire ai propri abitanti almeno tutte quelle di prima necessità, instaurando così un nuovo e consolidato rapporto di vicinato che accresce l'attaccamento personale al proprio spazio di vita. Deve essere perseguita quell'essenziale caratteristica urbana che prevede un rapporto tra individuo e città con una connotazione "collettiva" e, come sottolinea Francesco Indovina, questa caratteristica è un prodotto

---

<sup>75</sup> Si fa riferimento al progetto di Léon Krier per la città nella città (1976): O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013, p. 63.



di tipo culturale e politico. Il concetto di abitare si deve basare sulla relazione attiva tra “l'interno (la casa e l'individuo) e l'esterno (i servizi collettivi della città e gli altri)”, una relazione che può favorire la socialità e la mescolanza: sembra piuttosto che la città contemporanea, con la sua maglia diffusa nel territorio, abbia portato al deperimento di queste condizioni in favore di servizi di “mercato”<sup>76</sup>.

A livello intersettoriale, i settori urbani si dispongono all'interno della città in modo tale da soddisfare prevalentemente due tipi di esigenze: da un lato, la distanza tra due settori adiacenti non dovrà essere eccessiva, in modo tale che si possa fare affidamento all'utilizzo di mezzi di mobilità dolce; dall'altro, questi settori dovranno disporsi in modo tale da dare spazio il più possibile alla natura che, in questa visione progettuale, torna a penetrare i luoghi che le sono stati sottratti per aumentare la qualità dei sistemi ecologici che vivono all'interno della città. Per questo motivo, il posizionamento e l'individuazione di ogni singolo settore dovrà necessariamente tener conto della presenza della matrice ambientale presente nella zona, cercando di evitare in ogni modo possibile di ridurre le possibilità dell'ambiente di manifestare le proprie potenzialità ecologiche. Bisogna dunque “facilitare la creazione di spazi di Terzo paesaggio di grande dimensione così da coprire l'estensione delle specie capaci di vivervi e di riprodurvisi [prevedendo] un accostamento tra residui e riserve per costruire territori di continuità biologica”<sup>77</sup>.

In generale, i principi che stanno alla base della visione della città dei limiti sono quelli che caratterizzano i diversi approcci afferenti alla corrente del *New Urbanism*: “mix funzionale, mix tipologico, forma compatta, ambiente pedonale, alternative trasportistiche, spazi pubblici attrattivi, progetti di qualità urbana, centri con usi

---

<sup>76</sup> F. Indovina, F. Matassoni, M. Savino, M. Sernini, M. Torres, L. Vettoreto, *La città diffusa*, DAEST, Venezia, 1990, pp. 26-27.

<sup>77</sup> G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 60.

civici e commerciali, limiti certi, circolazione intima, progettazione partecipata”<sup>78</sup>.

L'adozione del modello della città dei limiti rappresenta la possibilità di portare sullo stesso piano progetto per la città e progetto per la natura per recuperare “un nuovo equilibrio tra città e campagna”<sup>79</sup>. In questa visione, la città diventa un vero e proprio “arcipelago” di comparti urbani altamente densi che permettono alla natura di riappropriarsi degli spazi esterni al loro perimetro: queste “isole urbane”<sup>80</sup>, le cui caratteristiche sono state citate prima, si relazionano con una serie di figure autonome che gravitano nello spazio liberato e che rappresentano le attrezzature collettive, i poli catalizzatori ed i fattori residenziali autonomi.

Oggi non è possibile immaginare un modello urbano che possa ricondursi ad un'unica tipologia di tessuto e di edificato: il rischio è quello di ricadere nella perseveranza ottusa ed ostinata di omogenizzare la forma della città eliminando quella caratteristica intrinseca dei centri urbani storicizzati in quanto composizione di più parti distinguibili tra di loro. Se da un lato l'azione di circoscrivere dei settori urbani rappresenta la possibilità di sviluppare un tipo di densificazione che tende alla realizzazione di un comparto aggregato altamente denso (città dei pieni), dall'altro esistono una serie di edifici autonomi che, come messo in evidenza dall'analisi, hanno un rapporto tra superficie utile ed impronta al suolo veramente alto (città dei vuoti). La proliferazione di questo secondo modello tuttavia non è auspicabile per le ragioni che sono già emerse<sup>81</sup>: ciò però non significa che una parte questi edifici non possa essere mantenuta quale

---

<sup>78</sup> J. Grant, *Planning the Good Community. New Urbanism in Theory and Practice*, Routledge, Londra, 2006, p. 57.

<sup>79</sup> M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975, p. 150.

<sup>80</sup> Le nozioni di “arcipelago” e di “isole urbane” fanno riferimento all'opera di O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013.

<sup>81</sup> S'intende: perdita della forma urbana; perdita della socialità e del rapporto di vicinato (identità); aumento del carattere periurbano delle città; impossibilità di riuso dell'edilizia esistente.

testimonianza storica di un modo di intendere la città che, come per le altre parti che la compongono, ha pari dignità di essere tramandato e mantenuto almeno parzialmente. Il destino di questi edifici indipendenti è quello di rimanere vivi in quanto elementi autonomi, in quanto fatti primari urbani della città: in questo modo possono anche assumere la valenza di manufatti identitari per la popolazione residente. Con questo approccio si vuole cercare di dare una risposta all'interrogativo posto da Koolhaas riferendosi allo *sprawl* urbano parigino nella zona de La Défense: " quanti di questi edifici meritano la vita eterna?"<sup>82</sup>.

La costellazione di settori e manufatti isolati che compongono la città dei limiti si completa finalmente con la sua metà complementare, il motivo generatore dell'intero processo progettuale: la restituzione dello spazio alla natura. Densificare all'interno dei comparti urbani perimetrati significa di fatto permette il ricollocamento delle quantità edilizie e delle persone all'interno della città: la "rilocalizzazione" rappresenta uno degli elementi chiavi della società della decrescita in quanto strategia per il raggiungimento di una vera democrazia conviviale che poggia le sua basi sulla rivitalizzazione del locale<sup>83</sup>. I dati acquisiti dalla sperimentazione dell'applicazione di questo metodo su una delle aree che compongono la città dei limiti fornisce un risultato piuttosto sbalorditivo: in effetti, sarebbe possibile ricollocare all'interno di un singolo settore urbano, caratterizzato dalla presenza di edilizia residenziale tradizionale (fatta perlopiù di condomini e villette privatizzati), un quantitativo di superficie utile che si estende su un'area poco più grande di quella del settore; ipotizzando la rimozione degli edifici che insistono su quest'area liberabile, l'intervento si tradurrebbe nel raggiungimento di un

---

<sup>82</sup> O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013, p. 68.

<sup>83</sup> S. Latouche, *La scommessa della decrescita*, Feltrinelli, Milano, 2007, p. 138.



---

**47%**  
superficie consumata

---

**53%**  
superficie desigillabile

Lo scenario di desigillazione ottenibile dalla densificazione dei settori urbani e dalla liberazione delle aree esterne ad essi.

indice di consumo di suolo più che dimezzato rispetto alla condizione di partenza.

La portata di questo valore è estremamente significativa e impone una riflessione approfondita su come andare ad operare sulle zone che via via si libereranno e che si renderanno disponibili per ospitare nuovi sistemi ecologici e sociali, elementi di un nuovo progetto della natura. Il tema della demolizione delle aree risultanti tra i diversi settori può risultare molto insidioso, soprattutto in un contesto che vuole essere manifestazione del processo di stratificazione storica avvenuto nel corso dei secoli: tuttavia le necessità climatiche ci impongono di classificare il patrimonio edilizio e di selezionare quali zone della città mantenere e preservare e quali rivedere anche attraverso la drastica ed estrema azione della demolizione.

### *Elementi per un doppio progetto*

Lo scopo di questa ricerca non è quello di arrivare a definire un progetto specifico di un determinato ambiente all'interno del territorio del caso studio: piuttosto tende a fornire delle suggestioni e delle ipotesi su come agire alla scala edilizia per innescare una sistematica trasformazione graduale del tessuto cittadino al fine di perseguire l'obiettivo del raggiungimento di una nuova forma urbana sulla base delle necessità della società contemporanea. Agire in maniera puntuale tramite interventi di piccola entità ma in modo diffuso e capillare nel territorio (rigenerazione dei luoghi) può avere un impatto importante sull'intera area urbana. Inoltre, scendere ad una scala più dettagliata e mirata permette di rendersi pienamente conto delle potenzialità dell'implementazione della visione ed anche dei suoi limiti applicativi che vengono dettati e regolati dalle differenti condizioni al contorno: lavorare a scale diverse significa testare la reale capacità del progetto ad insediarsi nell'ambiente della città storicizzata.

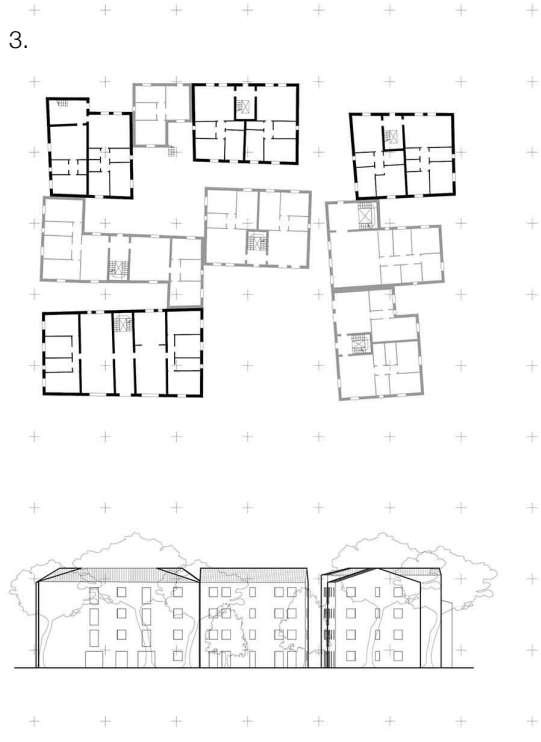
A tal proposito, è possibile individuare due linee di sviluppo progettuale con soluzioni progettuali differenti. Come detto più volte in precedenza, è arrivato il momento di portare sullo stesso piano progetto della città e progetto della natura in modo da poter raggiungere un nuovo e stabile equilibrio fra le interazioni che agiscono sulle due sfere: “una comunità rispettosa dell’ambiente ha bisogno di parchi, cinture verdi, e spazi aperti di alta qualità, ma ha bisogno anche di densità e di vita sulla strada”<sup>84</sup>.

Il progetto della città (dell’ambiente costruito più in generale) dovrà perseguire le linee strategiche individuate su ampia scala tramite azioni mirate di densificazione urbana e l’implementazione dei servizi, delle attrezzature e delle centralità che caratterizzano i singoli settori urbani e che possono favorire quei sistemi di socialità e di rapporto di vicinato che rendono possibile la proliferazione e l’accrescimento del carattere identitario dei luoghi e quindi del paesaggio. Tutto ciò ovviamente non può avvenire senza prendere in considerazione le singole caratteristiche e le condizioni degli ambienti in cui si va a intervenire: la densificazione e l’applicazione di un sistema urbano denso basato sull’aggregazione non possono avvenire in maniera omogenizzata su tutto il territorio costruito, bensì devono essere adattati e declinati per ogni ambito specifico di intervento.

Sono stati individuati sei ambiti specifici all’interno di uno dei settori urbani che compongono la città dei limiti, ognuno dei quali ha caratteristiche e condizioni al contorno differenti che modificano l’applicazione dei principi insediativi delle nuove masse aggregate che si vanno a inserire. Questi ambiti sono: (c1) isolato; (c2) verde interstiziale; (c3) contesto storico; (c4) spazio sottoutilizzato; (c5) acqua; (c6) attrezzature pubbliche. Come per la scelta del caso studio della città di Pesaro, è importante sottolineare il fatto che questi sono sei contesti di applicazione che vogliono fornire uno scenario di base su cui lavorare e che

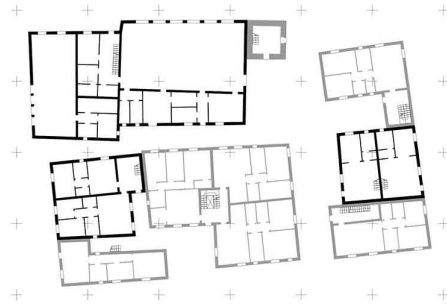
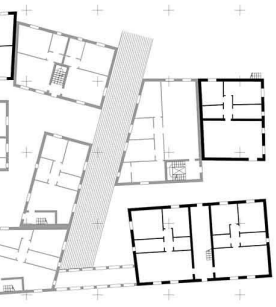
---

<sup>84</sup> J. Grant, *Planning the Good Community. New Urbanism in Theory and Practice*, Routledge, Londra, 2006, p. 56.



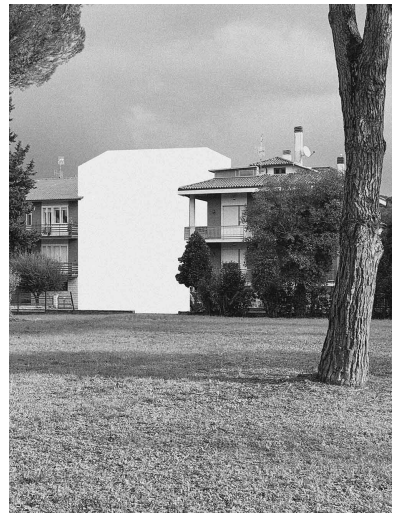
I sei ambiti studio di applicazione del progetto della città e la declinazione della densificazione.

6.



erstiziale;  
storico;  
ottoutilizzato;  
ure pubbliche.





Fotoinserimenti: (c1) isolato; (c2) verde interstiziale; (c3) contesto storico.



Fotoinserimenti: (c4) spazio sottoutilizzato; (c5) acqua; (c6) attrezzature pubbliche.

non vogliono rappresentare le uniche possibili condizioni di intervento.

Le singole applicazioni hanno permesso di riscontrare delle necessità emergenti che hanno declinato la densificazione sempre in maniera nuova e diversa: (c1) completare l'isolato significa non solo sfruttare lo spazio presente tra i diversi edifici esistenti ma anche mantenere le caratteristiche di permeabilità visiva in modo da non banalizzare ed omogeneizzare il trattamento della scena architettonica; (c2) la presenza di verde interstiziale interno al settore urbano rappresenta l'occasione di realizzare luoghi per la socialità e per il riposo che possano trovare una relazione visiva con questi spazi verdi; (c3) il rapporto con il contesto storico e con gli edifici identitari diventa fondamentale per la definizione dello spazio pubblico che si può modellare fornendo nuova solennità a questi luoghi insieme a nuovi spazi per la loro contemplazione; (c4) il carattere periurbano delle città può risultare nell'opportunità del riuso dello spazio sottoutilizzato come ad esempio quello di strade eccessivamente dimensionate; (c5) il rapporto con l'acqua può essere rivalutato sia in chiave ecologica, energetica che sociale divenendo uno dei sistemi più interessanti per la sperimentazione di diverse forme di aggregazione; (c6) l'implementazione delle attrezzature pubbliche può comportare la ridefinizione degli spazi urbani attinenti ad esse con l'implementazione di canali visivi che regolano la percezione dello spazio costruito.

Progettare la natura all'interno del sistema della città dei limiti significa comprendere e favorire le caratteristiche dei territori liberi e desigillati affinché possano manifestare e valorizzare le proprie capacità ecosistemiche all'interno di una rete ecologica sempre più estesa ed importante. La porosità che contraddistingue questa visione è una diretta conseguenza della restituzione graduale dei territori urbanizzati alla natura tramite il loro abbandono, la loro rinaturalizzazione, la loro desigillazione, i quali sono a loro volta conseguenza delle azioni di densificazione

e di aggregazione che avvengono all'interno dei nuovi limiti definiti: progetto della natura e progetto della città diventano così definitivamente correlati tra loro ed inseparabili. Abbandonare gradualmente certe porzioni costruite della città a seguito della rilocalizzazione non significa degradare bensì "istruire lo spirito del non fare così come si istruisce lo spirito del fare" in modo tale che poter così "avvicinarsi alla diversità con stupore"<sup>85</sup>.

Ed è forse stato proprio questo lo spirito che ha spinto diversi artisti negli ultimi decenni ad interrogarsi sul tema dell'uso del suolo a partire da un ragionamento che mettesse in evidenza le criticità del sistema sociale ed economico in cui viviamo. Quando Agnes Denes piantò nel cuore di Manhattan 2 acri di seminativo a grano creò forse uno dei paradossi più incredibili della storia dell'ecologia: realizzare un campo agricolo nel centro finanziario del mondo, nel luogo che incarna la modernità, il capitalismo, la speculazione. "Wheatfield" (1982) è un stato simbolo: il suo concetto universale vuole ripristinare la scala dei valori e delle priorità ponendo all'apice di essa il problema ecologico, il valore della vita umana, la qualità della vita ed il futuro della nostra specie.

L'analisi dell'ambiente naturale può permettere una prima comprensione delle realtà ecologiche e dei servizi ecosistemici che gravitano sul territorio: lo scopo sarebbe quello di implementare le caratteristiche di queste entità connettendole tra loro e restituendo ad esse i territori che le sono stati sottratti dalla continua crescita e dispersione della condizione periurbana.

Come per il progetto della città, anche in questo caso sono stati individuati sei ambiti di intervento che possono fornire un ventaglio di possibili azioni ed elementi per la valorizzazione e la rinaturalizzazione dei luoghi liberati. Questi sono: (n1) agricoltura; (n2) socialità; (n3) settori urbani; (n4) biodiversità; (n5) collegamenti; (n6) tecnologia.

---

<sup>85</sup> G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 59.



Ages Denes, *Wheatfield - A confrontation*, Battery Park, Manhattan, NY, 1982.

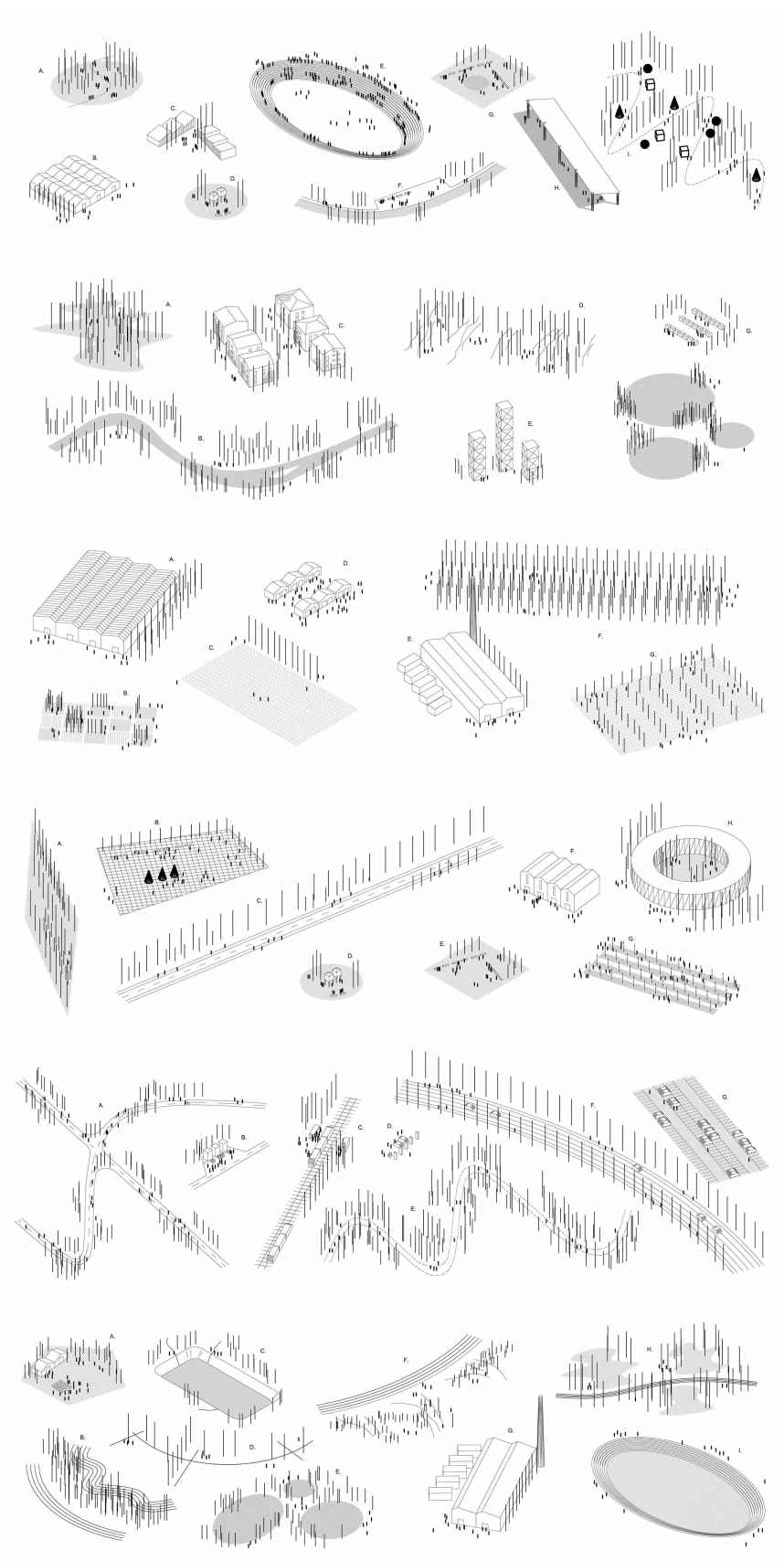
In generale è stato possibile definire le seguenti linee di azione all'interno dei singoli ambiti al fine di declinare ogni volta il tema più ampio della rinaturalizzazione nella chiave delle specificità individuali di ogni ambito: (n1) l'ambito dell'agricoltura può rappresentare l'occasione di instaurare processi di produzione circolare ed a km 0 favorendo anche la propagazione della cultura agricola e naturale tra la cittadinanza; (n2) lo spazio naturale rappresenta un luogo strategico per sviluppare la socialità delle persone che ne usufruiscono attraverso l'implementazione di parchi urbani, attrezzature e luoghi culturali; (n3) anche i settori urbani diventano fondamentali per lo studio della natura e per la presenza all'interno di essi di molteplici piccole aree verdi interstiziali che possono ospitare per lo più luoghi di aggregazione e servizi di prossimità; (n4) il tema della biodiversità è sicuramente quello più importante fra tutti quelli presi in considerazione poiché rinaturalizzare (ed abbandonare) i territori significa sprigionare le caratteristiche ecosistemiche di questi tramite la creazione di veri e propri parchi per la sperimentazione della biodiversità<sup>86</sup> che sono anche luoghi critici per la protezione dal rischio idrogeologico; (n5) il tema della mobilità e dei collegamenti ha delle importanti conseguenze sull'ambiente naturale per cui è necessario valorizzare le operazioni di progressiva riduzione dell'uso dei mezzi privati in favore dell'implementazione di reti di trasporto pubblico e dolce che possono anche "facilitare le dinamiche di scambio tra gli ambienti antropizzati e il Terzo paesaggio"<sup>87</sup>; (n6) la tecnologia e la ricerca possono essere di grande aiuto all'interno di un progetto che crea di trovare una reale applicazione dei suoi principi all'interno della realtà costruita per cui l'introduzione di

---

<sup>86</sup> Clément è molto chiaro quando espone le sue argomentazioni in merito alla valorizzazione di quei luoghi non coltivati che lui definisce *friches*: "l'abbandono di un suolo a sé stesso, infatti, è la condizione essenziale perché si inneschi il processo che porta questa terra, prima destinata a una sola specie, a ricevere progressivamente decine e decine di specie diverse" (G. Clément, *Il giardino in movimento. Da La Vallée al giardino planetario*, Quodlibet, Macerata, 2011, p. 29).

<sup>87</sup> G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005, p. 61.

elementi per la salvaguardia naturale e di sperimentazione agrotecnologica nel territorio liberato possono avere un impatto altamente positivo sulla ricerca.



Abaco dei possibili elementi del progetto della natura.





# A. Apparati

# Bibliografia

## Bibliografia generale

M. Agnoletto, M. Guerzoni (a cura di), *La campagna necessaria. Un'agenda d'intervento dopo l'esplosione urbana*, Quodlibet Studio, Macerata, 2012.

C. Aymonino, *Campus scolastico a Pesaro*, Kappa, Roma, 1980.

C. Aymonino, *Il significato delle città*, Laterza, Bari, 1975.

C. Aymonino, *Lo studio dei fenomeni urbani*, Officina Edizioni, Roma, 1977.

P. V. Aureli, *Dogma: 11 Projects*, Architectural Association Publications, London, 2013.

M. Bookchin, *I limiti della città*, Feltrinelli, Milano, 1975.

I. Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, 1972 (ed. cons. I. Calvino, *Le città invisibili*, Mondadori, Milano, 2016).

R. Camagni, M. C. Gibelli, P. Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, (Collana "Politiche urbane e territoriali"), Alinea, Firenze, 2002.

G. Clément, *Il giardino in movimento. Da La Vallée al giardino planetario*, Quodlibet, Macerata, 2011.

G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005.

Council of Europe, *Council of Europe landscape Convention. Contribution to human rights, democracy and sustainable development*, Council of Europe Publishing, Strasburgo, 2018.

M. C. Gibelli, E. Salzano (a cura di), *No Sprawl. Perché è necessario controllare la dispersione urbana e il consumo di suolo*, (Collana "Politiche urbane e territoriali"), Alinea, Firenze, 2006.

J. Grant, *Planning the Good Community. New Urbanism in Theory and Practice*, Routledge, Londra, 2006.

F. Indovina, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, (Collana "Studi urbani e regionali"), FrancoAngeli, Milano, 2009.

F. Indovina, F. Matassoni, M. Savino, M. Sernini, M. Torres, L. Vettoretto, *La città diffusa*, DAEST, Venezia, 1990.

R. Ingersoll, *Sprawlown – Cercando la città in periferia*, (Collana "Babele"), Meltemi, Roma 2004.

R. Koolhaas, *Junkspace: per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata, 2006.

L. Krier, *L'armonia architettonica degli insediamenti*, Libreria Editrice Fiorentina, Firenze, 2008.

S. Latouche, *La scommessa della decrescita*, Feltrinelli, Milano, 2007.

D. Ludlow, European Environment Agency, *Urban sprawl in Europe - The ignored challenge*, Office for Official Publications of the European Communities, 2006.

S. Mancuso, *La nazione delle piante*, Gius. Laterza & Figli, Bari, 2019.

M. Mostafavi, G. Doherty (a cura di), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2016.

M. Munafò (a cura di), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2020. Report SNPA 15/20*, Roma, ISPRA, 2020.

A. Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio Editore, Padova, 1966 (ed. cons. A. Rossi, *L'architettura della città*, il Saggiatore, Milano, 2018).

C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978.

S. Settis, *Il paesaggio come bene comune*, (Serie Quædam, Quaderni di educazione ambientale), La scuola di Pitagora editrice, Napoli, 2013.

O. M. Ungers, *L'architettura della memoria collettiva. L'infinito catalogo delle forme urbane*, «Lotus», n. 24, 1979/III, pag. 5.

O. M. Unger, R. Koolhaas, P. Riemann, H. Kollhoff, A. Ovaska, *The city in the city. Berlin: a green archipelago*, Lars Müller Publishers, Zurigo, 2013.

S. Vieths (a cura di), *Oswald Mathias Ungers. La città dialettica*, Skira editore, Milano, 1997.

## Bibliografia specifica

Assessorato alla Tutela e Risanamento Ambientale, Servizio Ambiente e Paesaggio (a cura di), *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Aree Urbane Funzionali delle Marche. Informazioni inedite e temi per un nuovo governo del territorio*, Errebi, Falconara Marittima, 2009.

Assessorato Ambiente, Assessorato urbanistica e Governo del Territorio, Servizio Territorio e Ambiente (a cura di), *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Marche.2*, Errebi Grafiche Ripesi, Falconara Marittima, 2012.

P. Biondi, E. Gramolini, L. Tramontin, *L'espansione: abitazione e attrezzature*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 43-55.

G. De Sabbata, M. Stefanini, G. Tornati, *La politica della città*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 20-23.

T. Maldonado, *Pesaro: architettura e gestione della città*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, p. 9.

G. Muratore, *Architetture per la città "senza qualità"*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 10-11.

R. Panella, *L'attuazione del progetto urbano*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 24-26.

F. Panzini, *Pesaro fra il '900 e la ricostruzione*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 12-15.

Regione Marche, *Piano Paesistico Ambientale Regionale*, 1989.

StudioPesaroPrg, *Pesaro. Il progetto preliminare del nuovo Piano Regolatore*, Comune di Pesaro, Pesaro, 1997.

L. Tramontin, M. Frenquellucci, F. Doglioni, *Il Centro Storico: trasformazione e conservazione*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 27-38.

L. Tramontin, *Un intervento di riorganizzazione urbana nell'area intermedia*, «Casabella», n. 456, marzo 1980, pp. 39-42.

## Filmografia

P. P. Pasolini, *Pasolini e la forma della città*, Rai, Roma, 1974.

F. Rosi, *Le mani sulla città*, Galatea Film, Roma, 1963.

## Sitografia

Agnes Denes Studio, *Wheatfield - A Confrontation: Battery Park Landfill*,

<http://www.agnesdenesstudio.com/works7.html>

Biennale di Architettura 2021, *How will we live together?*,

<https://www.labiennale.org/it/architettura/2021>

Commissione Europea, *Un Green Deal europeo*,

[https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_it#documents](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_it#documents)

*Convenzione europea del Paesaggio*,

<http://www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it>

*Istituto Nazionale di Statistica (Istat)*,

<https://www.istat.it>

*Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)*,

<https://www.isprambiente.gov.it/it>

*Piano Regolatore Generale del Comune di Pesaro*,

<http://www.comune.pesaro.pu.it/urbanistica/sistema-informativo-territoriale-prg/>

Regione Marche, *Ambiente Marche*,

<http://www.ambiente.marche.it/Informazione/Reportingambientale/Atlantesulconsumodisuolo.aspx>

Regione Marche, *Paesaggio, Territorio, Urbanistica, Genio Civile*,

<https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica/Cartografia>

*Urban Nature Atlas*,

<https://una.city>

