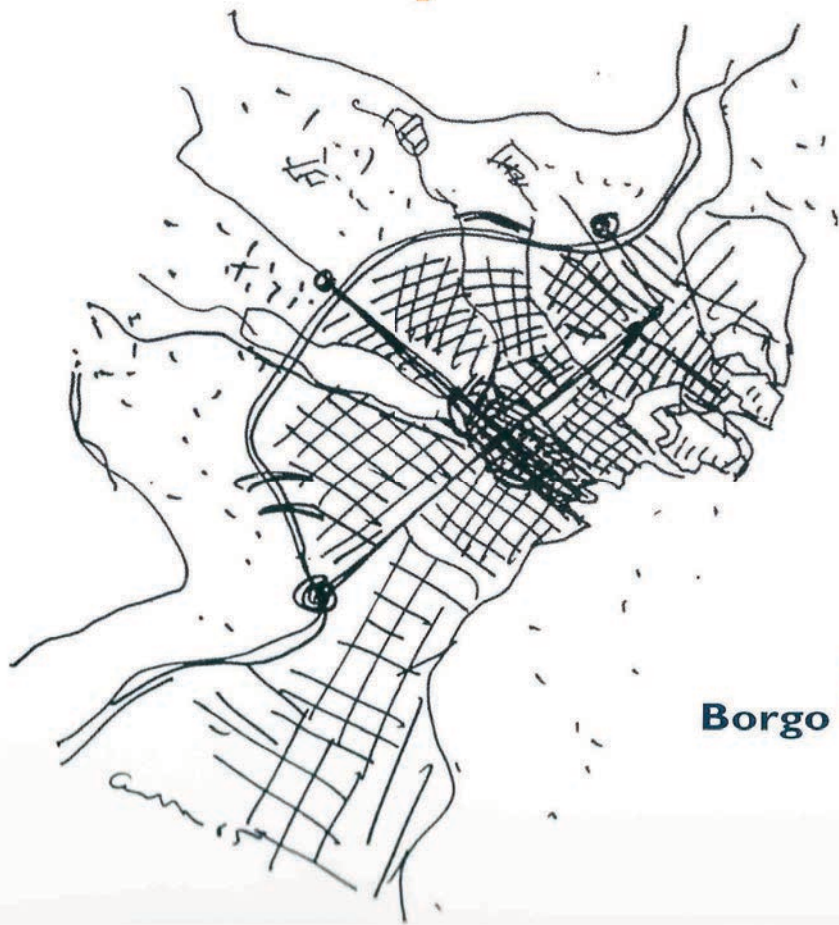


Andrea Sciascia

Periferie e Città Contemporanea



**Progetti per i quartieri
Borgo Ulivia e Zen a Palermo**



Edizioni Caracol

Andrea Sciascia
PERIFERIE E CITTÀ CONTEMPORANEA
Progetti per i quartieri Borgo Ulivia e ZEN a Palermo

La città che manca

Collana diretta da Marcello Panzarella e Andrea Sciascia
Comitato scientifico: Roberta Amirante, Pierre-Alain Croset, Ferdinando Fava, Riccardo Florio, Luca Ortelli

Ciascun componente del Comitato scientifico ha il compito di affiancare la Direzione nella valutazione delle proposte di pubblicazione che essa avanza, e di essere a sua volta soggetto proponente di pubblicazioni nei confronti degli altri componenti del Comitato stesso e della Direzione della Collana. La qualità e originalità intrinseca della pubblicazione e la sua coerenza col profilo della Collana sono la base principale della valutazione. La Direzione della Collana si fa tramite della circolazione della discussione all'interno del Comitato scientifico e costituisce il soggetto che ne riassume i termini ai fini della assunzione del giudizio. La presente definizione operativa è riportata su ciascun volume della Collana.

La presente pubblicazione è realizzata con i fondi assegnati all'unità della Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Palermo per la Ricerca Biennale Nazionale PRIN 2007 "Riqualificazione e aggiornamento del patrimonio di edilizia pubblica. Linee guida per gli interventi nei quartieri innovativi IACP nell'Italia centro-meridionale" finanziato dal Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca.

Coordinatore nazionale del programma di ricerca: Prof. Benedetto Todaro, "Sapienza" Università di Roma

Responsabili scientifici delle unità di ricerca: Prof. Giovanni Ascarelli (Università dell'Aquila), Prof. Carlo Alessandro Manzo (Seconda Università di Napoli), Prof. Luigi Ramazzotti (Università di Roma Tor Vergata), Prof. Andrea Sciascia (Università degli Studi di Palermo).

Gruppo di ricerca: Andrea Sciascia, Marco Beccali, Dario Costi, Ferdinando Fava, Antonella Mami, Emanuele Palazzotto, Filippo Schilleci, Antonio Biancucci, Valerio Cannizzo, Emanuela Davi, Giocchino De Simone, Vincenza Garofalo, Ilenia Grassedonio, Luciana Macaluso, Daniele Roccaro

Cura redazionale: Federica Culotta

Traduzione: Federica Culotta (pp. 295, 299-300, 319-324, 330, 343-345, 361-363, 368, 381-383, 394, 403-404, 419, 423, 438, 443-444, 446, 454, 463-464, 470, 478, 483-484, 505-506, 518, 527-529, 593-600)

Progetto grafico della copertina: Anna Cottone

Impaginazione del volume: Vincenza Garofalo con la collaborazione di Luciana Macaluso e Daniele Roccaro



Università degli Studi di Palermo
Facoltà di Architettura



Università degli Studi di Palermo
Dipartimento di Architettura

con il patrocinio di



Regione Siciliana - Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità siciliana -
Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità siciliana



Comune di Palermo



Istituto Autonomo per le Case Popolari
per la provincia di Palermo

© 2012 Caracol, Palermo.
Vietata la riproduzione o la duplicazione con qualsiasi mezzo

Caracol s.n.c. - Via V. Villareale, 35 - 90141 Palermo
e-mail: info@edizionicaracol.it

ISBN: 978-88-89440-67-4

INDICE

PREFAZIONE

Benedetto Todaro, *Note sulla Ricerca Nazionale e sul contributo dell'Unità palermitana* 13

INTRODUZIONE

Andrea Sciascia, *Una certa tradizione e il veicolo del Maestro. Scrivere, progettare e riscrivere* 21

CONTRIBUTI

Andrea Sciascia, *Frammenti di città e periferie: i quartieri Borgo Ulivia e ZEN di Palermo* 31

Franco Purini, *Il mio contributo allo ZEN 2* 45

Filippo Schilleci, *Periferie e città: progetto di connessione e ricerca di identità* 57

Giulia Bonafede, *Forme limite a margine del periurbano. Lo ZEN come nuova agorà creativa* 69

Ferdinando Fava, *Insulae e corpi, testi e contesti: la poetica dell'abitare* 79

Grazia Napoli, *La forma monetaria della città. I quartieri limitrofi allo ZEN di Palermo* 89

Marco Picone, *Musica dissonante per lo ZEN* 95

Cesare Ajroldi, *Le borgate di Palermo* 103

Giuliana Tripodo, *Periferia e borgate: quale destino?* 107

Rosalia Partinico, *Anatomia di un paesaggio. I qanàt e l'architettura della città. I qanàt e villa Raffo come un'unica architettura* 111

Antonio Biancucci, *Il Nucleo Sperimentale nel Borgo Ulivia a Palermo di Giuseppe Samonà, Antonio Bonafede, Roberto Calandra, Edoardo Caracciolo* 119

Roberto Calandra, *Il Nucleo Sperimentale nel Borgo Ulivia. Conversazione a cura di Andrea Sciascia* 125

Renata Prescia, *Può il restauro essere d'aiuto alle periferie?* 129

Natalia Santoro, Francesco Scaffidi Abbate, *Un esempio di restauro del Moderno: il Nucleo Sperimentale di Borgo Ulivia* 133

Marcello Panzarella, *Sulle tracce della città immaginata. La circonvallazione di Palermo, tra utopia e disincanto. Conversazione a cura di Ivana Elmo* 143

Vincenzo Melluso, *Un viale urbano di 120 km. Conversazione a cura di Giuseppina Farina* 157

Giuseppe Guerrera, *Il terzo asse di fondazione. Conversazione a cura di Ilenia Grassedonio* 165

Antonella Mami, *I possibili contributi della tecnologia dell'architettura alla riqualificazione del costruito: occasioni nel progetto* 171

Marco Beccali, Alessandra Galatioto, *Qualità ambientale ed energetica nella riqualificazione edilizia. ZEN 2 e Borgo Ulivia: una proposta metodologica* 179

Tiziana Basiricò, *Demolire o recuperare i quartieri degradati?* 189

Dario Costi, *Tipologia e topologia nel progetto urbano della casa* 201

Emanuele Palazzotto, *Il restauro del Moderno in due quartieri residenziali INA-Casa in Sicilia* 219

Quadri cronologici e dati demografici. Quartieri Borgo Ulivia e ZEN 233

Elenco dei materiali d'archivio. Quartieri Borgo Ulivia e ZEN 239

Vincenza Garofalo, *Rilievi e ridisegni. Quartiere Borgo Ulivia* 261

Giovanni Lopes, *Rilievi e ridisegni. Quartiere ZEN* 281

PROGETTI

293

BORGIO ULIVIA (A. Sciascia, E. Davì)

295

BU.01 *Tra il Monte Grifone e il fiume Oreto. Un corridoio ecologico nei quartieri Bonagia e Borgo Ulivia - Falsomiele*
(A. Sciascia, G. De Simone)

299



Dessì (Cagliari)
S. Dessì, P.F. Cherchi;
R. Loi, A. Spanu (collaboratori);
M. Caredda (rendering)

302



Fiamingo (Reggio Calabria)
G. Fiamingo, M. Cimato;
V. La Spina, R. Rometta (collaboratori)

306



Giampino (Palermo)
A. Giampino, L. Canale, F. Lotta, A. Priolo,
M.L. Scaduto

310



Leone (Palermo)
D. Leone, G. Lo Bocchiaro,
A.D. Panzarella

314

BU.02 *Centro della Municipalità tra i quartieri
Borgio Ulivia - Falsomiele e Bonagia* (A. Sciascia, E. Davì)

319



Coddou (Barcellona)
F. Coddou, A. Brito Ferraz, M. Cabanyes Gay,
G. Claro, A. Kaiser Mori, R. Russo Spena,
C. Volberg

326



Davì (Palermo)
E. Davì, I. Calabria, B. Fontana,
M.F. Granata

330



Gasparini (Reggio Emilia)
C. Gasparini, F. La Trofa, V. Longhi,
A. Lorini

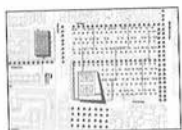
334



Piscopo (Napoli)
C. Piscopo, L. Amenta, P. De Martino,
M. Di Iorio, E. Esposito, O.F. Fatigato,
M. Firera Alessandri, G. Parità

338

BU.03 *Il tracciato della via Ponte Rotto, la circonvallazione e la valle del fiume Oreto. Il sistema degli orti e le trame pedonali preesistenti* (A. Sciascia, E. Davì) 343



Gresleri (Bologna)
J. Gresleri, L. Medici 348



Mangi (Parma)
E. Mangi, A. Barabino, G. Bersanelli,
S. Ferrari, B. Peri, N. Seriati, F. Turchi 352



Sanna (Cagliari)
A. Sanna, G. Monni, F. Pau,
A. Piu, A. Sitzia, C. Vargiu 356

BU.04 *Il margine del quartiere Borgo Ulivia - Falsomiele sul fiume Oreto. Via Villagrazia* (A. Sciascia, E. Davì) 361



Bullaro (Palermo)
L. Bullaro, S.J.A. Liotta, A. Scaglione,
S. Tulumello (progettisti); P. Agudelo,
G. Camerata Scovazzo, L. Lo Coco,
O. Morgante, P. Vallejo, G. Zizzo (consulenti) 364



Culotta (Cefalù)
T. Culotta, A. Minutella, P. Norata 368



Grassettonio (Palermo)
I. Grassettonio, C. Divina, A.L. Giacopelli,
P. Greco 372



Mormino (Palermo)
L. Mormino, A. Bua, R. Carlino, I. Lodato,
G. Tornatore, R. Verga 376

BU.05 Il progetto delle aree interstiziali.

Il mercato del quartiere Borgo Ulivia - Falsomiele
(A. Sciascia, G. De Simone)

381

**Falzetti (Roma)**

A. Falzetti, L. Cardellicchio, F. Cerrini,
O.C. Espinosa Cortés, C. Fani, P. Stracchi

386

**Gatti (Roma)**

R. Gatti, F. Barone, G. Benedetti,
A. Di Raimo, A.M. Loiacono, G. Rengo

390

**Santacroce (Napoli)**

A. Santacroce, F. Colella;
C. Diana, G. Diana (collaboratori)

394

**Santangelo (Caserta)**

B. Santangelo, R. Annunziata, M. Cascone,
I. Migliaccio, R.R. Rusciano

398

BU.06 Pedonalità e carrabilità.

Alcuni spazi pubblici del quartiere Borgo Ulivia - Falsomiele
(A. Sciascia, G. De Simone)

403

**De Luca (Palermo)**

C. De Luca, R. Militello, R. Minore,
R. Randazzo

406

**Fazzi (Enna)**

S. Fazzi, G. Farina, G. Patelmo,
R. Girasole

410

**Madonia (Palermo)**

M.E. Madonia, I. Daidone, S.E. Di Miceli,
F. Leto, S. Minaldi, B. Salemi, F. Sedia

414

ZEN (A. Sciascia, L. Macaluso) 419

Z.01 Fra Cardillo e ZEN. Incrocio fra via Fabio Besta e via Lanza di Scalea (A. Sciascia, L. Macaluso) 423



Failla, Saitta (Palermo)
L. Failla, I. Saitta, L. Alesi, V. Arini, L. Iraci,
A. Orlando, M. Trovato 426



Foti (Siracusa)
F. Foti, F. Cacciatore, C. Rizzica,
E. Siciliano (progettisti);
R. Buccheri, C. Greco (collaboratori) 430

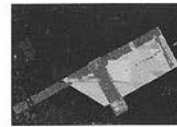


Medori (Ascoli Piceno)
S. Medori, E. Corsaro, S. Di Giuseppe,
G. Foti, A. Moretti, S. Novelli;
R. Mennella (consulente) 434



Strappa, Reale (Roma)
G. Strappa, F. De Matteis, A. Giacotti, L. Reale
(progettisti); F. Cianfarani, S. Di Benedetto,
N. Dileo, M. Filosa, G. Papaevangelu,
M. Pattarini, L. Porqueddu, E. Prete 438

Z.02 Il centro del quartiere ZEN. La piazza Gino Zappa
(A. Sciascia, L. Macaluso) 443



Baltogiannis, Platsas (Atene)
I. Baltogiannis, N. Platsas 446



Elmo (Palermo)
I. Elmo, A. Pettineo; M. Staccioli (artista) 450



Strappa, Giacotti (Roma)
G. Strappa, F. De Matteis, A. Giacotti, L. Reale
(progettisti); F. Cianfarani, S. Di Benedetto,
N. Dileo, M. Filosa, G. Papaevangelu,
M. Pattarini, L. Porqueddu, E. Prete 454



Turchiarulo (Bari)
M. Turchiarulo, D. De Mattia, M.S. Orsini 458

Z.03. Dal centro di Palermo al quartiere ZEN. L'ingresso a sud e il sistema delle scuole (A. Sciascia, L. Macaluso) 463



Ambrosini (Torino)
G. Ambrosini, M. Giusiano, I. Leone, E. Morello;
F. Bagliani (consulente paesaggista);
M. Bonino (consulente) 466



Montenegro (Porto)
M. Montenegro, L. Barreira, F. Estrela,
M.F. Lopes, S. Neves, F. Oliveira,
D. Pereira da Silva, S. Ramos, F. Vieira 470



Procaccini (Napoli)
V. Procaccini, A. Gesuele, V. Verza 474



Strappa, De Matteis (Roma)
G. Strappa, F. De Matteis, A. Giancotti, L. Reale
(progettisti); F. Cianfarani, S. Di Benedetto,
N. Dileo, M. Filosa, G. Papaevangeliu,
M. Pattarini, L. Porqueddu, E. Prete 478

Z.04. Insulae, vincoli e preesistenze.
L'insula 0E e il cortile Gnazziddi (A. Sciascia, L. Macaluso) 483



Barosio (Torino)
M. Barosio, S. Batra, I. Belkina, O. Parisi 488



Macaluso (Palermo)
L. Macaluso, T. Garigliano, G. Lopes 492



Mugnai (Firenze)
F. Mugnai, S. Catarsi, C. Passarini 496



Scala (Napoli)
P. Scala, G. Cacciapuoti, F. Ferrara,
M.L. Nobile, A. Sirica 500

Z.05. Insulae, vincoli e preesistenze. <i>Il completamento dell'insula 3A (A. Sciascia, L. Macaluso)</i>	505	Z.06. Il quartiere ZEN la Piana dei Colli. <i>Un parco attorno al quartiere (A. Sciascia, L. Macaluso)</i>	527
	Agnoletto, Trentin (Cesena) M. Agnoletto, A. Trentin, D. Arrigoni, F. Licitra, P. Solomita		Marino (Messina) L. Marino, M. Festa
	510		532
	Ferrari, Menegatti, Monestiroli (Milano-Roma) M. Ferrari, F. Menegatti, T. Monestiroli, M. Alesi, D. Nencini, C. Tinazzi (progettisti); F. Detrassi, L. Fabriani, S. Sante, F. Sebastianutti (collaboratori)		Marotta (Palermo) P. Marotta, G. Cappello, E. De Cenzo, A. Puma, S. Rubino, A. Saccomanno
	514		536
	Guaragna (Trieste) G. Guaragna, L. Cleva, S. Simionato, P. Tamin		Todaro (Palermo) V. Todaro, F. Cernigliaro, R. Formoso, A. Liguori, M. Masellis, A. Raccuglia
	518		540
	Obiol (Barcellona) C. Obiol, N. Serra, A. Vilà		
	522		
		Andrea Sciascia, <i>Le energie dei progetti</i>	545
		RICOMPOSIZIONI (A. Sciascia, C. Randisi)	565
		NOTE BIOGRAFICHE	585
		ENGLISH ABSTRACTS	593
		BIBLIOGRAFIA	603

Vincenzo Melluso.

Un viale urbano di 120 km.

Conversazione a cura di Giuseppina Farina

Una fase della presente ricerca si è svolta attraverso diversi incontri seminariali. Uno in particolare ha raccolto l'esperienza scientifica, didattica e professionale sviluppata intorno al tema del rapporto fra la città di Palermo e il suo sistema delle infrastrutture viarie come la circonvallazione e l'autostrada. Sono intervenuti, in questa occasione, in qualità di relatori: Giuseppe Guerrera, che ha illustrato lo studio condotto in ambito professionale in merito all'elaborazione del piano di fattibilità per alcuni progetti in relazione all'asse della circonvallazione di Palermo; Vincenzo Melluso, il cui intervento dal titolo *Un viale urbano di 120 km* ha riportato l'esperienza svolta con Pasquale Culotta all'interno della didattica sul tracciato autostradale che, avendo come fulcro Palermo, collega Cefalù a Partinico; Marcello Panzarella che, con un contributo dal titolo *L'architettura della circonvallazione di Palermo*, ha illustrato i progetti elaborati in occasione della XVII Triennale di Milano. Attraverso questi interventi viene ricostruito un percorso che, a partire dai progetti della Triennale (1987), passando per la ricerca didattica (1996-1997), fino all'esperienza professionale (2000), contiene più di 15 anni di riflessioni sull'architettura e l'urbanistica in Italia sul tema dell'infrastruttura in rapporto alla trasformazione della città contemporanea.

Attraverso lo strumento dell'intervista si vogliono raccogliere gli esiti prodotti nell'ambito dei corsi di Progettazione architettonica tenuti dai professori Pasquale Culotta e Vincenzo Melluso presso la Facoltà di Architettura di Palermo, che hanno avuto come tema "Un viale urbano di 120 km".

Parte di questa esperienza didattica è già stata pubblicata in due volumi: *Spazi nuovi per la città contemporanea*¹ e *Un viale urbano di 120 km²*. Ad ogni modo le domande poste durante l'intervista al professore Melluso hanno obiettivi ben precisi:

– condividere e ottenere ulteriori spunti di riflessione sul carattere, specificatamente architettonico, dell'infrastruttura in relazione alla città contemporanea;

– decodificare le matrici di una nuova cultura dello spazio abitato;
– definire i parametri della ricerca che utilizza come campo d'indagine e di approfondimento l'esercizio didattico.

G.F.: Qual è l'elemento dal quale sente di cominciare a descrivere questo percorso?

V.M.: Questa prima domanda mi offre l'occasione per una premessa che ritengo necessaria per cogliere appieno quello che potrà seguire. Le riflessioni fatte sul tema del "Viale urbano di 120 km" avevano un forte valore problematico, giocato attraverso la formulazione di una evidente iperbole, con l'obiettivo di porre con forza la necessità di precisare nuove modalità per la trasformazione del territorio urbano, in grado di individuare nuove strategie insediative.

L'occasione per sperimentare fu allora pensata, in prima istanza, nell'ambito dell'attività didattica, convinti che potesse offrire un primo campo di verifica delle varie problematiche che il tema conteneva.

Sottolineo e pongo in evidenza il termine "problematicità" perché alcune questioni che possono sorgere dai temi che questa intervista può toccare potrebbero dare per acquisiti in via preliminare un apparato e una sequenza di soluzioni che in effetti non si sono mai consolidati in una concezione organica. Inoltre, questa esperienza prendeva le mosse da ricerche precedenti ma non ha trovato, che io sappia, ulteriore sviluppo nell'attività didattica della nostra scuola. Anche il successivo convegno "Spazi nuovi per la città contemporanea", organizzato a Geraci Siculo nel 1997, un anno dopo questa attività didattica, ha posto una serie di questioni che hanno contribuito a costruire uno scenario tematico molto preciso a cui bisognerebbe destinare ancora attenzione attraverso l'esercizio del progetto.

G.F.: Per cominciare a individuare il tema e focalizzare il discorso sugli importanti *cambiamenti di senso* dell'identità della città contemporanea che la ricerca implica, prendo in prestito una breve frase tratta

dalla premessa a *Un viale urbano di 120 km*: «l'abitante si muove, attraversa, vive, possiede, subisce, dispone di una diversità di spazi prima impensabile quando si viveva e lavorava dentro la città del passato, compatta con il suo esterno di campagna e di mare o di altro, comunque, non urbano»³.

Rispetto alla vostra ricerca, quali sono gli elementi che fanno subire questo cambiamento allo spazio che è attorno alle città, quali le caratteristiche che vi hanno spinto a definirlo oggi come *urbano* e in passato come *non urbano*?

V.M.: In questa formulazione c'era una volontà che potrei definire provocatoria: portare l'attenzione su alcuni temi che fanno parte di un paesaggio e che caratterizzano gran parte del territorio antropizzato. Non c'è dubbio che le differenti questioni si possono ricondurre a delle specificità legate prevalentemente ai caratteri morfo-

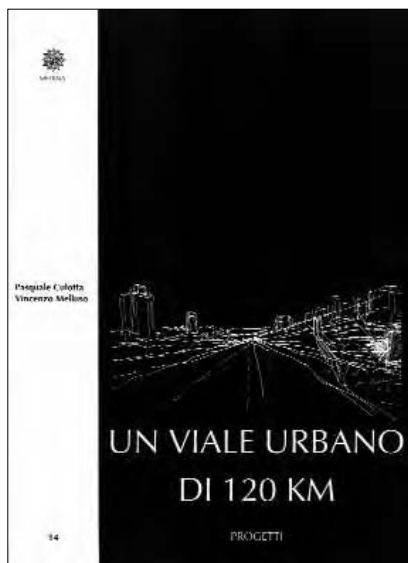


Fig. 33: P. Culotta, V. Melluso, *Un viale urbano di 120 km - Progetti*, M.ed.in.a, Palermo 1998.

logici o ai caratteri insediativi e culturali dei luoghi, ma noi, nell'introduzione al numero 14 dei Quaderni Neri, ponevamo l'attenzione su questa peculiare condizione *dinamica* dell'abitante e dell'abitare. Come sempre è stato nell'evoluzione della città considerata come struttura fondamentale del vivere dell'uomo, all'interno di una dimensione sociale sono avvenuti dei cambiamenti in funzione delle necessità, del modo di condividere le relazioni e nel modo di costruire e dialogare con il luogo.

La trasformazione avvenuta in questi ultimi decenni, più precisamente nell'ultima metà del xx secolo, ha avuto uno slancio e una accelerazione molto forti, mettendo in discussione alcuni meccanismi che sembravano ben consolidati nel processo di costruzione dello spazio dell'abitare. Credo che sia fondamentale un problema di cambiamento di *scala*.

Nel mio contributo al convegno di Geraci Siculo, ricordavo che è una questione di *scala* non solo come dimensione fisica, ma anche in relazione al modo di muoversi, alla velocità, alla tipologia dei mezzi utilizzati e quindi al modo di rapportarsi con il territorio, con il luogo, che muta nel progressivo mutare delle modalità dell'abitare.

È con questo tipo di variabili, fatti oggettivi ed evidenti, che il progetto di architettura che ha l'ambizione di trasformare il territorio deve necessariamente fare i conti.

Avendo come presupposto queste valutazioni, siamo stati portati a definire il territorio come *urbano* perché in esso esiste una continuità di relazioni che in passato erano molto più dilatate, molto più episodiche e destinate a una identità minoritaria rispetto alla totalità della struttura sociale.

Oggi le relazioni fra parti di città e parti di territorio sono molto più continue, sono molto più frequenti e diffuse. La necessità di vivere in un luogo diverso da quello del lavoro, ad esempio, è una delle condizioni più evidenti tra quelle che generano questo cambiamento di scenari. Tutto ciò ci ha portato a considerare un luogo che è quasi fisicamente

riferibile a un tracciato stradale come percorso urbano continuamente attraversato, frequentemente utilizzato per spostarsi, seguendo varie necessità, da un punto all'altro di un territorio vasto e non più ristretto entro i limiti della città consolidata. Tutte osservazioni che hanno suggerito di pensare questo *spazio del movimento*, questo spazio di transito, come uno spazio urbano, e che, di conseguenza, doveva in qualche modo regolarsi e anche presentarsi e configurarsi come tale. Questa trasformazione si misura con una scala del progetto che è diversa nel modo di trovare relazioni, di stabilire misure, di proporsi anche come spazio funzionale che non è più quello delle piccole e contenute unità che possono punteggiare il percorso all'interno di un tessuto storico ma che fanno parte di una logica di attività che rispetto alla dimensione sociale richiede un altro tipo di offerta.

G.F.: Sulla base di questa metamorfosi, a quale fenomeno è legato l'ambizioso desiderio di mutare una strada in un *viale urbano*?

V.M.: Indubbiamente la ricerca ha come riferimento le criticità che in altri territori questa metamorfosi legata all'inurbazione diffusa aveva creato. Sono evidenti i cambiamenti che hanno visto protagonisti i territori del Nord Italia ed è intuibile che in molti casi questo sviluppo non segue alcuna strategia insediativa, creando scenari del tutto inconsapevoli per i quali adesso ci rammarichiamo. Frutto di tutto questo è spesso un disagio sociale e un modo di vivere il territorio molto complicato e problematico. Vi sono inoltre delle nuove attività e funzioni che caratterizzano questa *reale terra di mezzo*.

Anche il territorio siciliano stava allora per affrontare questa complessità e doveva avviare – questo era l'auspicio della ricerca che ormai risale a quasi venti anni fa – un lavoro di definizione di modalità e di strategie da condividere con le amministrazioni e le comunità.

Avevamo chiara la percezione delle difficoltà ma anche la consapevolezza che questo *territorio di mezzo* era dal punto di vista morfologico pieno di elementi di grande interesse e di straordinaria qualità

paesaggistica. L'idea era di riuscire a coniugare una nuova qualità dell'abitare in territori molto estesi che trovavano nella mobilità un momento importante. Serviva una dotazione funzionale diversa rispetto a quella classica della città e capace di rapportarsi con quelle presenze paesaggistiche di grande suggestione. Si mirava a ottenere una strategia che valorizzasse ulteriormente la qualità del territorio grazie all'azione dell'uomo, attraverso l'antropizzazione del territorio pensata in modo positivo, sinergico, virtuoso.

Questa formulazione, *un viale urbano di 120 km*, è una voluta forzatura. Al termine "viale urbano" solitamente corrisponde una connotazione molto precisa ed è legato alla dimensione della città consolidata. L'avervi affiancato una misura (120 km), riprendendo il tema della scala prima accennato, costituisce un rimando a una definizione che fa parte del patrimonio insediativo della città del passato ma che vuole essere un elemento che tiene in considerazione la dimensione del vivere contemporaneo.

Non so se quello che aggiungo adesso possa servire a un ulteriore chiarimento. Lo spero.

In riferimento al tentativo di ricostruzione di questi scenari e nel porre l'attenzione agli ingranaggi che segnano il funzionamento della città moderna, il contributo dato da Robert Venturi e Denise Scott Brown, già negli anni Settanta attraverso l'indagine sulla città americana, ha rappresentato un riferimento utile a interpretare la dimensione della città in funzione di nuove regole, nuovi meccanismi, nuove modalità di figurazione dello spazio urbano. Nel volume *Imparando da Las Vegas* si raccolgono molti elementi, forse troppo rapidamente dimenticati dalla cultura recente. Sostengo che sarebbe tempo di recuperarli e magari reinterpretarli nella loro concezione critica e teorica.

Particolarmente interessante l'intervista che viene fatta da Margherita Rossi Paulis a Denise Scott Brown e Robert Venturi, dal titolo *Cosa abbiamo imparato da Las Vegas*.

Potrebbe essere utile dividerne alcuni passaggi.

M.R.P.: Cosa avete imparato da Las Vegas?

D.S.B.: Una volta non avremmo saputo risponderti a questa domanda se non con un'altra domanda: cosa hai imparato tu dal Partenone? Questa mi sembra ancora una buona risposta, poiché il processo di apprendimento in architettura non è completamente logico ed è difficile da definire esattamente. Ma c'è anche un'altra risposta: per sapere ciò che abbiamo imparato, guarda ciò che facciamo. Formulare questa risposta ha richiesto del tempo; ora che il tempo è passato il risultato del nostro lavoro è evidente. È ovvio che non abbiamo progettato insegne al neon per tutta l'America.

R.V.: Peccato!

D.S.B.: Ma forse abbiamo imparato qualcosa dal contesto...⁴

Questo *guardare e imparare dal contesto* per noi è stato molto importante. L'operazione del *Viale urbano di 120 km*, considerando che le letture di un architetto rispetto a un territorio possono essere tendenziose perché vanno già a prefigurare possibili soluzioni progettuali, è stata comunque l'occasione per guardare con *occhi diversi* al territorio

e raccoglierne i grandi elementi di interesse da un punto di vista della possibile trasformazione.

Quindi, continuando a leggere:

D.S.B.: [...] abbiamo imparato qualcosa dal contesto, dalla sua ricettività, dalla sua disponibilità a trasformare il disordine in vitalità, abbiamo imparato qualcosa della possibilità di ottenere una certa ricchezza in architettura aprendo bene gli occhi a quello che ci sciocca⁵.

Queste riflessioni, che a uno sguardo superficiale possono apparire frutto di studi riferiti a una realtà fisicamente e culturalmente lontana, sono invece importanti perché contengono una modalità, una strategia di riflessione e ragionamento in termini di progettualità, di metodo. Tengo a sottolineare che *Imparando da Las Vegas* è, a mio avviso, un caposaldo per l'elaborazione teorico-critica del secolo scorso e ritengo contenga una serie di valutazioni e ragionamenti che possono fare da premessa a ulteriori sviluppi sul progetto di architettura per i nostri territori.

G.F.: Quella *città diffusa* che va da Cefalù a Partinico non presenta spazi vuoti tra il costruito come quelli presenti negli ambiti di interven-

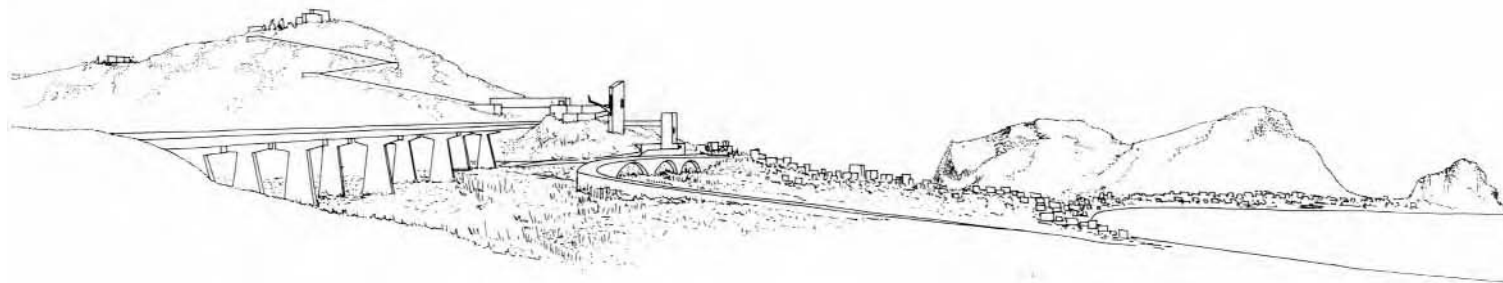


Fig. 34: A. Torre, *Basamento della statua di San Giovanni Nepomuceno ad Altavilla Milicia* [P. Culotta, V. Melluso, *Un viale urbano...*, cit., p. 49].

to dei progetti per *L'architettura della circonvallazione di Palermo* (xvii Triennale di Milano, 1987). Il vuoto è già significativo e la strada si confronta con un paesaggio che possiede una forte forma simbolica, spunto per continue suggestioni.

Come viene recepita la dimensione di *misura e dismisura* del paesaggio all'interno di questa esperienza e quali sono le ricerche vicine a questo modo di guardare il territorio urbano con *occhi nuovi*?

V.M.: In gran parte sento di avere già risposto ma se vogliamo ancora aggiungere qualcosa sulla metafora del *Viale urbano di 120 km* possiamo considerare il viale urbano per antonomasia, quello di Palermo. Questo tracciato ha il toponimo che cambia seguendo le diverse parti di città che attraversa, e mi riferisco a via Maqueda e ancor prima a via Oreto, via Ruggero Settimo, e Viale della Libertà, fino al proseguimento virtuale che conduce allo ZEN. Questo è il prototipo di un'infrastruttura che attraversa condizioni diverse e in funzione di queste definisce differenti scenari. Nel *Viale urbano di 120 km* le parti che hanno una valenza più legata alla dimensione del paesaggio sono prevalenti e dovranno offrire delle soluzioni di trasformazione diverse rispetto a quando il viale lambirà e attraverserà tessuti più consistenti e consolidati.

Inoltre, più che *con occhi nuovi*, oggi userei l'espressione *uno sguardo attento*. Continuo a sostenere che è solo un problema di adeguare una capacità di lettura verso un'idea di progetto a una particolare attenzione alla scala, che è appunto una scala diversa che fa riferimento a un territorio che si estende per 120 km, ben oltre quelli che siamo abituati a immaginare come confini urbani.

G.F.: Riportando le parole di Vittorio Gregotti: «la lettura dell'architettura implica continuamente l'insieme della nostra esperienza [...] Qualunque descrizione disciplinare noi compiamo è istituibile solo a partire dal confronto con la storia personale della nostra esperienza». Quale principio ha guidato la scelta delle aree di progetto, quanto, ri-

percorrendo questioni e nodi, è dovuto alla sensibilità dei docenti e quanto è legato alla strategia didattica?

V.M.: Sfogliando il Quaderno Nero n. 14, all'interno del quale sono descritte le aree scelte per i progetti e alcune elaborazioni degli studenti, ho l'occasione di ricordare che l'attenzione era stata rivolta a una serie di elementi caratteristici dell'opera infrastrutturale. Erano elementi che fino a quel momento avevano assunto una funzione esclusivamente infrastrutturale: viadotti, gallerie, ecc. La scelta delle aree di progetto è stata influenzata, almeno per quanto riguarda il mio corso, dalla possibilità di interagire con questi elementi considerandoli non più come propri dell'infrastruttura ma di un territorio che assumeva un carattere sempre più antropizzato, più abitato. Quindi anche il carattere figurativo, se non solo quello costruttivo, doveva porre attenzione alla nuova dimensione, alla nuova scala.

Mi riferisco, ad esempio, alla suggestione di percorrere un viadotto collocato in una condizione morfologica importante, che non viene più attraversato solo dalla quota dell'impalcato ma viene visto attraverso percorsi che sono sempre più sovrapposti e si collocano a differenti quote. Poter osservare *il sotto* di questa grande infrastruttura dovrebbe suggerire un atteggiamento diverso dal punto di vista del concepimento dell'opera.

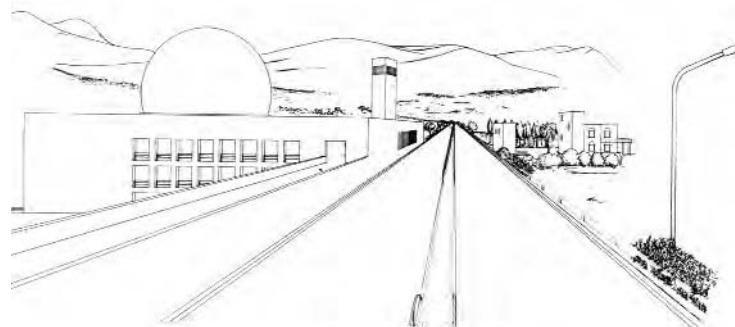


Fig. 35: V. Accumoli, *Chiesa a Casteldaccia* [P. Culotta, V. Melluso, *Un viale urbano...*, cit., p. 60].

In secondo luogo, la scelta delle aree era legata alla necessità di tenere in considerazione nuove funzioni caratteristiche di questa nuova dimensione contemporanea dell'abitare, un dato da trasformare e occasione per svelare la qualità di un territorio molto ricco da un punto di vista paesaggistico. Pensare, ad esempio, come un grande centro commerciale possa non solo essere meramente un contenitore di funzioni, è diventato un esercizio che gli studenti hanno approfondito preoccupandosi di elaborare soluzioni capaci di andare oltre la destinazione funzionale.

G.F.: Consultando il materiale pubblicato sul Quaderno Nero n. 14 ho notato uno scarto: dall'individuazione generale di un tema vasto si passa alla scelta di aree, punti e programmi ben definiti per permettere agli studenti di fornire risposte nel tempo, che è determinato dalla durata del corso.

Identificato un tema di così ampio respiro come lo si adegua alla didattica? Qual è il passaggio che dal riconoscimento di una linea di ricerca porta alla formazione di una strategia didattica?

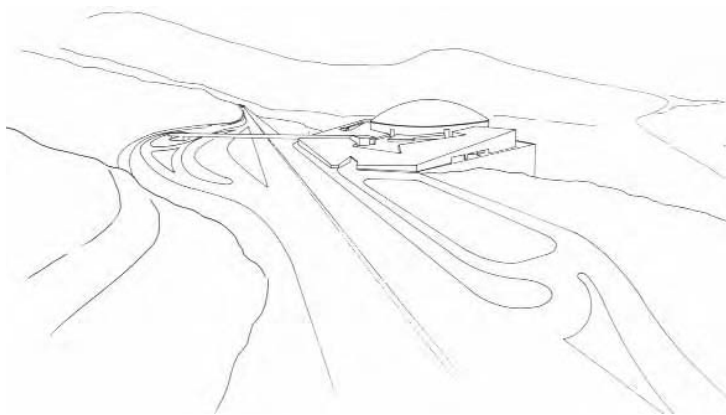


Fig. 36: R. Zito, *Strutture temporanee per lo spettacolo nell'area di Caracoli Nord* [P. Culotta, V. Melluso, *Un viale urbano...*, cit., p. 44].

V.M.: È chiaro che precedentemente sono state fatte riflessioni che coinvolgevano questo tema in maniera più ampia e in un secondo momento sono state riportate all'interno di un corso universitario che aveva anche dei limiti temporali, che in un certo senso hanno dovuto agevolare il compito degli studenti. Forse il tema poteva trovare altre possibilità di sviluppo, come è avvenuto in altri contesti: mi riferisco ad esempio alla didattica svolta nell'ambito della Facoltà di Architettura di Venezia che al rapporto fra infrastruttura e territorio ha dedicato grande attenzione. Per noi, anche se c'era stata l'esperienza della Triennale di Milano e per certi versi quella del simposio di Messina, erano questioni non ancora affrontate e poste quindi in maniera problematica. Con Pasquale Culotta si decise di riprendere tali linee di ricerca utilizzando l'attività didattica con i limiti e le opportunità che questa poteva offrire. Inoltre, questo percorso era legato a esperienze e conoscenze in fieri nelle nostre ricerche. Non c'era da parte nostra la volontà di fornire delle risposte a priori ma di aprire una strada a successivi approfondimenti.

G.F.: In che modo il progetto di architettura può svelare e rafforzare il carattere urbano di un'autostrada che unisce centri distanti 120 km?

V.M.: In riferimento al carattere di un'autostrada, prima ricordavo la presenza di elementi evidenti come ad esempio le gallerie. Considerando il modo di accedere a questi "luoghi", il cambiamento di condizione e di percezione dello spazio che dall'aperto, dalla dimensione di luminosità delle ore diurne, passa alla condizione tutta ipogea della galleria. Dare un carattere a questi luoghi, trasformarli in elementi di riconoscibilità, potrebbe formare una consapevolezza dell'attraversamento, del percorrere questo viale. Attraverso un elemento identificabile, come succede all'interno della città dove troviamo un viale, un palazzo storico, una piazza, un monumento, si potrebbe formare una sequenza di elementi che segnano, caratterizzano, stabiliscono delle gerarchie fra gli spazi abitati che danno riconoscibilità, aiutano a comprendere lo spazio

e a individuare la nostra posizione in relazione ai luoghi diversi. Questo fa parte della progettazione dello spazio e della forma della città.

G.F.: Per concludere, vorrei raccogliere una sua riflessione sulla situazione attuale: quando si discute di progetto urbano, di progettare lo spazio delle città, si cerca di apprendere come rappresentare, descrivere e anche progettare città come queste: paesaggi urbani in mutazione?

V.M.: I paesaggi urbani sono sempre in mutazione e lo saranno fin quando saranno abitati dall'uomo. È una mutazione che tiene in considerazione esigenze che cambiano nel tempo e in relazione a questo il progetto si deve adeguare in modo sensibile e tempestivo.

G.F.: Possiamo affermare quindi che con parametri di riferimento e velocità differenti il progetto si adegua a un processo di mutazione?

V.M.: È così da quando l'uomo ha cominciato a costruire degli insediamenti che lo potessero ospitare nella consapevolezza di dover condividere una dimensione sociale. Fino a quando questo carattere distinguerà l'abitare dell'uomo si dovranno guidare queste trasformazioni positive e il compito dell'architetto e del progetto è quello di farsi interprete in modo attento, sapiente e rigoroso di tali mutamenti.

Note

¹ G. Guerrera, M. Leone (a cura di), *Spazi nuovi per la città contemporanea*, Atti del Seminario, Geraci Siculo 12-14 dicembre 1997, M.ed.in.a, Palermo 1999.

² P. Culotta, V. Melluso, *Un viale urbano...*, cit.

³ *Ibidem*.

⁴ Tratto da: R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *Imparare da Las Vegas*, introduzione di A. Mendini, S. Casciani, Cluva, Venezia 1985, p. 115.

⁵ *Ibidem*.