

# URBANISTICA

## NELLA STORIA 2



Clelia Jelitro



# Urbanistica Ottocentesca



NELL'OTTOCENTO SI ASSISTE AD IMPORTANTI TRASFORMAZIONE URBANISTICHE CONSEGUENZA DELL'AUMENTO DEMOGRAFICO DOVUTO AL DIMINUITO TASSO DI MORTALITÀ, ALL'AUMENTO DEI BENI E SERVIZI COME LOGICA RIPERCUSSIONE DI TALE CRESCITA, SVILUPPO DEI MEZZI DI COMUNICAZIONE E DEI TRASPORTI. CIÒ DETERMINA UN **AMMODERNAMENTO** DELLE CAPITALI EUROPEE. LA CITTÀ DIVENTA LUOGO DI CIRCOLAZIONE DELLE MERCI, CENTRO FINANZIARIO, LUOGO DI FRUIZIONE E SVAGO DELLA BORGHESIA TRIONFANTE. UNA COMPLESSA RISTRUTTURAZIONE INVESTE **VIENNA, PARIGI, LONDRA E BARCELLONA**. LA CAPITALE AUSTRIACA SI SVILUPPA AD ANELLO PER OPERA DELL'IMPERATORE FRANCESCO GIUSEPPE, COORDINATO DAL LÖHR; MENTRE LA CAPITALE FRANCESE DIVIENE PER VOLERE DI NAPOLEONE III E CON L'AUSILIO DEL BARONE GEORGE-EUGÈNE HAUSSMANN UNA CITTÀ A RETE. LA CAPITALE INGLESE SI TRASFORMA IN UNA CITTÀ-TERRITORIO O IN UNA CONURBAZIONE CONTINUA TRA LA CITY E LA PERIFERIA PER INTERVENTO DI J. PENNETHORN, IL CAPOLUOGO DELLA CATALOGNA SULLA BASE DEL PIANO DI I. CERDÀ SI ESTENDE CON UNA MAGLIA ORTOGONALE ILLIMITATA. LA NUOVA CITTÀ SI CONNOTA PER LA CONQUISTA DEL TERRITORIO MEDIANTE LA DEMOLIZIONE DELLE MURA (VIENNA E BARCELLONA) O CON L'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA DI ARRONDISSEMENT (PARIGI) O CON LA FONDAZIONE DEL METROPOLITAN MANAGEMENT ACT (LONDRA); PER LA CENTRALIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ RAPPRESENTATIVE, AMMINISTRATIVE E FINANZIARIE POSIZIONATE LUNGO L'ANELLO VIA-RIO CHE CIRCONDA IL CENTRO ANTICO (VIENNA) O ALL'INTERSEZIONE DELLE PIÙ IMPORTANTI ARTERIE STRADALI (PARIGI, LONDRA E BARCELLONA). INOLTRE, SI ALLONTANANO DAL TESSUTO URBANO LE ATTIVITÀ PIÙ INQUINANTI E SI ORGANIZZA LA RETE VIARIA SECONDO UN VASTO TRACCIATO DI BOULEVARDS ALBERATI (PARIGI), DI VIAS TRASCENDENTALES (BARCELLONA), DI UN ENORME VUOTO DEL RING (VIENNA) O DEL COMPLESSO DI STREETS, ROADS, SQUARES E AVENUES (LONDRA). NASCONO **NUOVI SERVIZI CULTURALI** QUALI MUSEI, TEATRI E SCUOLE, **CIVILI** COME OSPEDALI, COMMERCIALI COME AD ESEMPIO **GRANDI MAGAZZINI** E PER IL **TEMPO LIBERO** QUALI PARCHI. NOTEVOLE IMPORTANZA RIVESTONO I MEZZI PER IL TRASPORTO PUBBLICO E PRIVATO. SI SVILUPPANO LE STRADE FERRATE E LE STAZIONI FERROVIARIE DIVENGONO LE MODERNE PORTE D'ACCESSO DELLA CITTÀ. METROPOLITANE, SOPRAELEVATE O SOTTERRANEE PERMETTONO IL DECENTRAMENTO DELLA RESIDENZA BORGHESE NEI PIÙ SALUBRI SOBBORGH ESTERNI. UNA FITTA RETE STRADALE CONSENTE LO SVILUPPO DEL TRASPORTO A CARATTERE PRIVATO; L'ILLUMINAZIONE STRADALE, LE RETI IDRICA E FOGNARIA GARANTISCONO IGIENE, SALUBRITÀ E FUNZIONALITÀ. FINO ALLA SECONDA METÀ DELL'OTTOCENTO VIENNA ERA COSTITUITA DA DUE PARTI DISTINTE, IL **VECCHIO NUCLEO** MEDIEVALE O ALTSTADT, CIRCONDATO DA FORTIFICAZIONI DI GRANDI DIMENSIONI, ED UN **ANELLO SUBURBANO** O VORORTE, COMPOSTO DA VARI BORGH, SORTI ATTORNO AL NUCLEO PIÙ ANTICO E CIRCONDATO DA UNA SECONDA CERCHIA DI MURA PIÙ ESTESA, LINIENWALL, MA DI MINORI DIMENSIONI RISPETTO ALLE FORTIFICAZIONI DELLA CITTÀ VECCHIA. NEL 1857 FRANCESCO GIUSEPPE ORDINA L'ABBATTIMENTO DELLE MURA E LA CONVERSIONE DEL GLACIS, GRANDE FASCIA INEDIFICATA LUNGO LA CERCHIA MURARIA, CHE GARANTIVA UN'EFFICIENTE DIFESA DEL



Vedute aeree di Barcellona



Veduta aerea di



Veduta aerea di Vienna



Veduta aerea di Parigi



Ringstrasse di



Pianta del Ringstrasse di Vienna

Vedi



Boulevards di Parigi



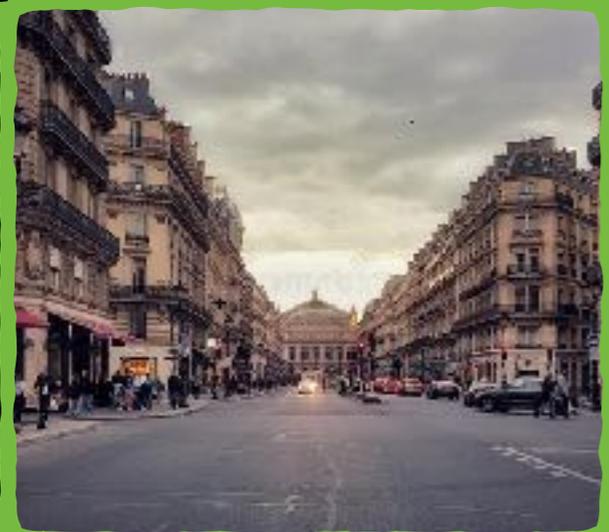
Boulevard Haussmann a



Veduta aerea di



Boulevards radianti di



Boulevards a



DEL NUCLEO CENTRALE, IN CASO DI ASSEDIO, EVENTUALITÀ NON RARA, TANTO CHE NEL 1683 I TURCHI ASSEDIARONO LA CITTÀ. NEL 1858 VIENE **BANDITO UN CONCORSO** IN CUI SI RICHIEDE DI PROPORRE DELLE SOLUZIONI PER LA SISTEMAZIONE DELL'AREA. SI DECIDE DI DESTINARE I 4/5 DEI TERRENI DEL GLACIS AI MONUMENTI E SPAZI PUBBLICI, STRADE E PARCHI. SOLO 1/5 È RISERVATO ALL'EDIFICAZIONE PRIVATA CON L'EDIFICAZIONE DI CASE AD APPARTAMENTI, IL CHE CONSENTE IL REPERIMENTO DI UNA PARTE DELLE SOMME NECESSARIE ALL'EDIFICAZIONE DEI GRANDI EDIFICI PUBBLICI E RISOLVE LA CRESCENTE DOMANDA DI ABITAZIONI DA PARTE DEL CETO BORGHESE, COMPOSTO DAI MOLTI FUNZIONARI DELL'AMMINISTRAZIONE IMPERIALE. I PRIMI TRE PROGETTI VINCITORI DEL CONCORSO VENGONO RIELABORATI DALL'ARCHITETTO LOHR. ED ELEMENTO PRINCIPALE DEL PROGETTO FINALE DIVIENE IL **RING**, GRANDE SISTEMA ANULARE DI VIALI CHE CIRCONDA LA CITTÀ VECCHIA ED IL CUI PERCORSO CIRCOLARE RICALCAVA IL TRACCIATO DELLE MURA MEDIOEVALI CHE CIRCONDAVANO IL CENTRO STORICO DI VIENNA. LA RINGSTRASSE SI ARRICCHISCE DI EDIFICI DI PREGIO ARTISTICO, QUALI IL PARLAMENTO (IN STILE NEOCLASSICO DI T. VON HANSEN), LA RATHAUS O MUNICIPIO, UN IMMENSO EDIFICIO IN STILE GOTICO, L'UNIVERSITÀ, IL BURGTHEATER E LA STAATSOPER, IL TEATRO IMPERIALE E IL TEATRO DELL'OPERA, LA BORSA, IL KUNSTHISTORICHES MUSEUM E IL NATURHISTORISCHES MUSEUM. OLTRE A IMMENSI SPAZI VERDI. RIASSUMENDO, SI **ABBANDONA** LA COMPOSIZIONE BAROCCA, CON L'ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO IN FUNZIONE DEL SINGOLO MONUMENTO TRAMITE ACCORGIMENTI PROSPETTICI, E LA **NUOVA VISIONE URBANISTICA OTTOCENTESCA SI BASA SULLA STRADA** QUALE ELEMENTO STRUTTURANTE DELLO SPAZIO URBANO. NON PIÙ SIMMETRIE, CORRISPONDENZE FRA EDIFICI E FUOCHI PROSPETTICI, MA LA TRAIETTORIA DEL GRANDE VIALE REGOLA LA COSTRUZIONE DI OGNI SINGOLO EDIFICIO. LA MODERNIZZAZIONE DI PARIGI AVVIENE DURANTE IL SECONDO IMPERO. GIÀ ALLA FINE DEGLI ANNI '30, IL PREFETTO RAMBUTEAU CONSTATAVA ANCORA DIFFICOLTÀ ALLA CIRCOLAZIONE E PROBLEMI DI IGIENE NEI VECCHI QUARTIERI SOVRAPPOLATI. VOLLE APRIRE UN PRIMO GRANDE TRACCIATO NEL CENTRO DI PARIGI, MA IL POTERE DELL'AMMINISTRAZIONE ERA FORTEMENTE LIMITATO DALLE LEGGI SUGLI ESPROPRI E, DI CONSEGUENZA, PER FACILITARLI FU EMANATA UNA LEGGE APPOSITA NEL 1841. NAPOLEONE III PER MIGLIORARE LE CONDIZIONI ABITATIVE DELLE CLASSI Povere E, SOPRATTUTTO, PER EVITARE I FREQUENTI TUMULTI POPOLARI, VOLLE REALIZZARE VIE LARGHE ED AMPIE, PER FACILITARE GLI SPOSTAMENTI DELLE TRUPPE E RENDERE PIÙ DIFFICILE LA COSTRUZIONE DI BARRICATE DA PARTE DI RIVOLTOSI. NOMINÒ PREFETTO DELLA SENNA NEL 1853 GEORGES EUGÈNE HAUSSMANN. ESPROPRIATI I PROPRIETARI DEI TERRENI INTERESSATI DAL RINNOVAMENTO E DEMOLITI GLI IMMOBILI PRESENTI, SI COSTRUISCONO NUOVI ASSI VIARI DOTATI DI ACQUA, GAS, FOGNATURE. A DIFFERENZA DI RAMBUTEAU, PER TROVARE IL DENARO NECESSARIO HAUSSMANN RICORRE AI PRESTITI. LE CASE IN LINEA DEVONO AVERE "PIANI DELLA STESSA ALTEZZA E FACCIATE DALLE STESSA LINEE PRINCIPALI". SUI **NUOVI BOULEVARDS** LUNGHI RETTILINEI ALBERATI **EMBLEMA DELLA STRUTTURA URBANA DI PARIGI**, DIVIENE OBBLIGATORIO L'USO DELLA PIETRA.

# 2<sup>a</sup> Rivoluzione industriale



UNA **SECONDA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE**, AVVENUTA GRAZIE AD ALCUNE IMPORTANTI INVENZIONI, CAMBIERÀ IL MODO DI VIVERE E LE ABITUDINI QUOTIDIANE IN EUROPA E STATI UNITI. LA LAMPADINA DI EDISON NEL 1879, IL MOTORE A SCOPPIO DEI TEDESCHI GOTTLIEB DAIMLER E CARL BENZ, I PNEUMATICI REALIZZATI DALLO SCOZZESE JOHN BOYD DUNLOP, LE AUTOMOBILI TRA 1884 E 1885, LA BICICLETTA, I TRAM ELETTRICI PER IL TRASPORTO PUBBLICO, GLI ASCENSORI, IL FONOGRAFO DI EDISON (TRASFORMATO IN GRAMMOFONO DA HANS BERLINER) ED IL TELEFONO DI MEUCCI DEL 1871-76 SONO SOLO ALCUNE DELLE INNOVAZIONI SORTE INTORNO ALLA SECONDA METÀ DEL XIX° SECOLO: NEL 1873 FA LA COMPARSA IL FRIGORIFERO, NEL 1874 IL FERRO DA STIRO ELETTRICO, LA PENNA STILOGRAFICA, LA GOMMA PER CANCELLARE E LA CARTA ASSORBENTE. NEL 1895 GUGLIELMO MARCONI EFFETTUÒ IL PRIMO ESPERIMENTO DI TELEGRAFO SENZA FILI E I FRATELLI FRANCESI LUMIÈRE INVENTARONO IL CINEMA. NEL 1897 RUDOLF DIESEL INVENTÒ IL MOTORE A NAFTA CHE PORTA ANCORA IL SUO NOME, E L'AUTOMOBILE SI DIFFUSE RAPIDAMENTE. ALTRO TRATTO DISTINTIVO DELL'OTTOCENTO FU UNA **VASTA PRODUZIONE DI ACCIAIO** USATO PER LE ROTAIE DELLE FERROVIE, PER LE CORAZZE DELLE NAVI DA GUERRA, PER GLI UTENSILI DOMESTICI, PER LE MACCHINE INDUSTRIALI, OLTRE CHE PER LA COSTRUZIONE DI EDIFICI E PONTI, COME IL TOWER BUILDING DI NEW YORK E LA TORRE EIFFEL. NEL 1886 SI SCOPRÌ COME RICAVARE L'ALLUMINIO DALLA BAUXITE, MENTRE INTORNO AL 1870 VENNERO REALIZZATI I COLORANTI ARTIFICIALI E FRA IL 1889 E IL 1892 LE PRIME FIBRE TESSILI ARTIFICIALI, DERIVATE DALLA CELLULOSA, FABBRICATE IN FRANCIA E IN INGHILTERRA. ANCHE IL SETTORE ALIMENTARE FU INVESTITO DA ENORMI PROGRESSI DERIVANTI DA NUOVI METODI PER LA STERILIZZAZIONE, LA CONSERVAZIONE E L'INSCATOLAMENTO DEI CIBI E LO SVILUPPO DELLE TECNICHE DI REFRIGERAZIONE. CON L'INVENZIONE DELLA LAMPADINA, IDEATA DA THOMAS EDISON NEL 1879 LO SVILUPPO DELL'INDUSTRIA ELETTRICA SUBÌ UN DECISIVO SVILUPPO: NACQUERO AGLI INIZI DEGLI ANNI '80 LE PRIME CENTRALI TERMICHE, DESTINATE ALLA FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA AI QUARTIERI URBANI ED ALL'ILLUMINAZIONE PRIVATA; OLTRE CHE AI MEZZI DI TRASPORTO E PER GLI USI INDUSTRIALI. A SEGUITO DI UNA RICHIESTA SEMPRE CRESCENTE DI ENERGIA ELETTRICA SI INIZIÒ A SOSTITUIRE, PER LA PRODUZIONE DI CORRENTE, L'ENERGIA IDRAULICA ALLE MACCHINE A VAPORE. PER QUANTO RIGUARDA I TRASPORTI, TRA IL 1850 E IL 1870 SI COSTRUIRONO IN EUROPA CIRCA 75000 KM DI STRADE FERRATE, POTENZIANDO ANCHE LE COMUNICAZIONI VIA MARE MEDIANTE LA COSTRUZIONE DI ENORMI SCAFI DI ACCIAIO AL POSTO DEI VECCHI BASTIMENTI DI LEGNO. **PROTAGONISTI** DELLA 1<sup>a</sup> RIVOLUZIONE INDUSTRIALE FURONO IL VAPORE E IL CARBONE, DELLA 2<sup>a</sup>, INVECE, IL **MOTORE A SCOPPIO**, IL **PETROLIO**, L'**ENERGIA ELETTRICA** ED UNA **POTENTE INDUSTRIALIZZAZIONE** NEL SETTORE PRODUTTIVO CON IL PASSAGGIO DA UN'ECONOMIA AGRICOLA AD UNA INDUSTRIALE. UNO STRETTISSIMO RAPPORTO TRA SCIENZA, TECNOLOGIA E INDUSTRIA, UNA RIVOLUZIONARIA TECNOLOGIA PRODUTTIVA, UNO SVILUPPO DELLE COMUNICAZIONI E DEI TRASPORTI, USO DI NUOVE FONTI ENERGETICHE, MUTATO RAPPORTO TRA L'INDUSTRIA E ISTITUTI BANCARI E FINANZIARI GLI ELEMENTI ESSENZIALI.



Macchine all'Esposizione di Parigi 1900



Pissarro Boulevard Montmartre



Locomotiva a vapore



Automobile Benz Velo 1894



Piroscato Cincinnati 1911



Telegrafo Morse



Telefono svedese

# Urbanistica



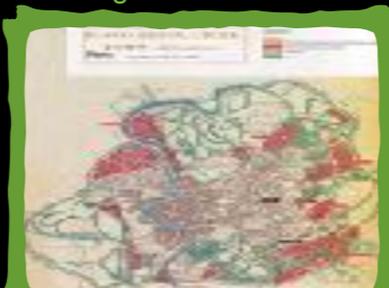
Pianta di Milano del 1840



Piano regolatore di Milano 1889



Pianta di Roma del 1909



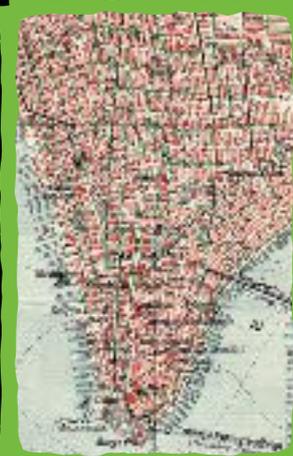
Piano Regolatore di Roma 1909



Pianta di Messina alla fine dell'Ottocento



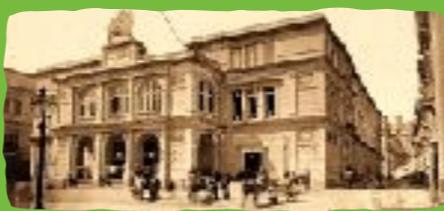
Piano Borzi a Messina



New York del 1900 circa



Galleria e Teatro Vittorio Emanuele a Messina



TRA LA FINE DELL'OTTOCENTO ED I PRIMI DEL NOVECENTO LE CITTÀ ASSUMONO UN **NUOVO VOLTO URBANISTICO**. UN FORTE INCREMENTO DEMOGRAFICO (AD ESEMPIO, MILANO PASSA DAI 196.000 ABITANTI DEL 1861 FINO A 1,7 MILIONI DI ABITANTI NEL 1974 CON UN FORTE RIALZO NEGLI ANNI VENTI) RESE NECESSARI VARI PROVVEDIMENTI ANCHE SE IN MOLTE CITTÀ ITALIANE LA CRESCITA EDILIZIA AVVIENE SENZA UNA REGOLAMENTAZIONE. IL PRIMO **PIANO REGOLATORE DI MILANO** RISALE AL 1889, OPERA DELL'INGEGNERE CESARE BERUTI. SI PREVEDEVA UNA ZONA DI AMPLIAMENTO INTORNO ALLA CERCHIA DELLE MURA SPAGNOLE, DI 1825 ETTARI, LA DEMOLIZIONE DELLE MURA E LA COPERTURA DEL NAVIGLIO INTERNO, CONSIDERATI DEGLI OSTACOLI PER LE COMUNICAZIONI TRA LE ZONE. LE MURA AVREBBERO DOVUTO ESSERE SOSTITuite, SUL MODELLO VIENNESE DEL RING, CON UNA ZONA VERDE COMMISTA A POCHE COSTRUZIONI MA, NEL CORSO DEI CINQUANT'ANNI OCCORSI PER LE OPERAZIONI DI DEMOLIZIONE, IL VERDE FU SOPPIANTATO QUASI TOTALMENTE DA COSTRUZIONI. IL FORO BONAPARTE ATTORNO AL CASTELLO E VICINO AL PARCO SEMPIONE, FORMATO DA ISOLATI DESTINATI A RESIDENZA BORGHESE DI ALTO LIVELLO, ED IL RESTAURO DEL CASTELLO, DESTINATO A MUSEI, BIBLIOTECHE E ALTRI SERVIZI CULTURALI, RAPPRESENTANO IL SEGNO PIÙ CARATTERIZZANTE DEL CENTRO DI MILANO. INSIEME ALLA GALLERIA VITTORIO EMANUELE DI GIUSEPPE MENGONI, IN CUI SI CONIUGANO LA POETICA ECLETTICA E LE NUOVE TECNOLOGIE DEL FERRO E DEL VETRO. IL **PIANO REGOLATORE DI ROMA** DEL 1909, REDATTO DALL'ING. EDMONDO SANJUSTI DI TEULADA, A DIFFERENZA DEI PRECEDENTI SI RIFÀ ALLE ESPERIENZE EUROPEE CON L'OBIETTIVO DI PREPARARE LA CITTÀ PER LA CELEBRAZIONE DEL CINQUANTENARIO DELL'UNITÀ D'ITALIA. PREVEDE LO SVILUPPO DI ROMA AL DI FUORI DELLE MURA AURELIANE PER DARE UNA NUOVA STRUTTURA ALLA CITTÀ. UN ORGANISMO CIRCONDATO DA UN **GRANDE VIALE** (LARGO 60 M E LUNGO 25 KM) CHE IN PARTE CORRISPONDE ALLA CINTURA FERROVIARIA, UN'ESPANSIONE NON UNI-DIREZIONALE CON I NUOVI QUARTIERI PREVISTI NEI DIVERSI QUADRANTI, L'INTRODUZIONE DEI DUE TIPI EDILIZI (FABBRICATI E VILLINI) E DEL TIPO "VILLA" ALL'INTERNO DELLE AREE CLASSIFICATE "PARCHI E GIARDINI", DUE GRANDI AREE VERDI (A NORD TRA LA VIA FLAMINIA E LA VIA SALARIA, A SUD OVEST TRA VIA DEI QUATTRO VENTI, S. PIETRO E IL VIALE DI CIRCONVALLAZIONE), GRANDI ATTREZZATURE (CITTÀ UNIVERSITARIA, ZONA INDUSTRIALE E DI SERVIZI A OSTIENSE). LUIGI BORZI, INGEGNERE CAPO DELL'UFFICIO TECNICO DEL COMUNE, STILA IL **NUOVO PIANO REGOLATORE DI MESSINA** ALL'INDOMANI DEL TERREMOTO DEL 1908. **IMPORTANTE ASSE VIARIO** È LA VIA DI CIRCONVALLAZIONE (LARGA 14 METRI): I PROPRIETARI DEL LATO A MONTE AVEVANO L'OBLIGO DI ARRETRARE I LORO FABBRICATI DI 6 METRI, PER DARE SPAZIO AD UNA ZONA DI VERDE. INOLTRE, PER EVITARE POI CHE LE VEDUTE PANORAMICHE RIMANESSERO CHIUSE DALLE CASE A VALLE, FU FATTO OBLIGO DI LASCIARE ALTRA ZONA LARGA 10 METRI DA SISTEMARSI A GIARDINAGGIO. PROGETTÒ LA **RICOSTRUZIONE DELLA PALAZZATA**, MONUMENTALE AFFACCIO SUL MARE, ORA DENOMINATA CORTINA. INTESA SEMPRE COME UN UNICO CORPO EDILIZIO SVILUPPATO DALLA REGIA DOGANA FINO ALLA FOCE DEL TORRENTE BOCCETTA, NON FU MAI REALIZZATA.

# Le riqualificazioni



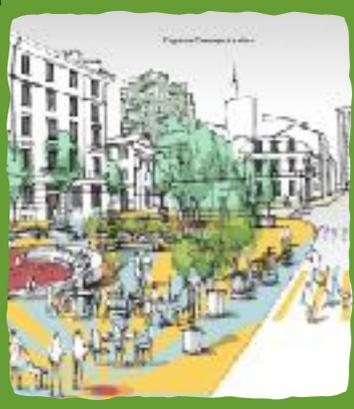
Enit Piazze d'Italia



L'arte di costruire le città



Camillo Sitte Piazza San Pietro



Piazze aperte a Milano



Veduta notturna dei Fori imperiali a Roma



Concorso per i Fori imperiali a Roma



LA PIAZZA È DA SEMPRE IL VERO FULCRO DELLA CITTÀ. GIÀ IN EPOCA GRECA L'AGORÀ ASSOLVEVA A DIVERSE FUNZIONI, RELIGIOSE, POLITICHE, CIVICHE, COMMERCIALI. ED È PROPRIO LA FUNZIONE CHE, IN GENERE, HA DATO VITA ALLA PIAZZA E NON VICEVERSA: UN MERCATO, UN SAGRATO, UN CAMPO DEL PALIO HANNO CONSENTITO LA NASCITA DI UNO SPAZIO PUBBLICO. IL TERMINE AGORÀ, CHE SIGNIFICA ASSEMBLEA, È ANDATA AD INDICARE IL LUOGO FISICO. LA PIAZZA IN QUANTO LUOGO SPONTANEO D'INCONTRO È SIMBOLO DI DEMOCRAZIA. CAMILLO SITTE, URBANISTA AUSTRIACO DI FINE OTTOCENTO, PUBBLICA NEL 1889 IL LIBRO USCITO IN ITALIA COME "L'ARTE DI COSTRUIRE LE CITTÀ" SOTTOLINEANDO COME "OGGI, LE PIAZZE SERVONO RARAMENTE ALLE GRANDI FESTE POPOLARI E LA VITA DI OGNI GIORNO SEMBRA ABBANDONARLE SEMPRE DI PIÙ". PRENDENDO COME MODELLI SOPRATTUTTO LE PIAZZE ITALIANE MEDIOEVALI, RINASCIMENTALI E BAROCHE, OLTRE AD ALCUNE CELEBRI PIAZZE EUROPEE, INDIVIDUA ALCUNI ELEMENTI RICORRENTI: CORRETTO RAPPORTO TRA LA PIAZZA, GLI EDIFICI CHE LA CIRCONDANO ED I MONUMENTI, SPAZIO LIBERO AL CENTRO DELLA PIAZZA, LA PIAZZA COME SPAZIO CHIUSO, RAPPORTO TRA LE DIMENSIONI DELLA PIAZZA E QUELLA DEGLI EDIFICI CHE LA CIRCONDANO ASSEGNANDO (L'ALTEZZA DELL'EDIFICIO DOMINANTE SI PUÒ INTENDERE COME LA PROFONDITÀ MINIMA DELLA PIAZZA), IRREGOLARITÀ DELLA FORMA, GRUPPI DI PIAZZE ATTORNO AGLI EDIFICI CENTRALI. TORNANDO AI TEMPI ATTUALI, IL COMUNE DI MILANO HA ORGANIZZATO PIAZZE APERTE, ALL'INTERNO DEL PIANO PERIFERIE, CHE SI RIFÀ AL COSIDDETTO "URBANISMO TATTICO", RIGENERAZIONE URBANA A SCALA DI QUARTIERE DI PIAZZE SECONDARIE DEGRADATE ATTRAVERSO INTERVENTI SPAZIALI E POLITICI A BREVE TERMINE, A COSTO RIDOTTO E TRAMITE IL COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI. IL PROGETTO PREVEDE UNA FASE SPERIMENTALE TEMPORANEA IN CUI È POSSIBILE INTERVENIRE PER MIGLIORARE GLI SPAZI. IL COMUNE ANALIZZA LA FATTIBILITÀ DI RENDERE LA TRASFORMAZIONE PERMANENTE IN FUNZIONE DELLE PRIORITÀ INTERNE E BUDGET DISPONIBILE. SONO STATI REALIZZATI 42 INTERVENTI TRA IL 2018 E IL 2023: OLTRE 28MILA MQ. PEDONALIZZATI E CORREDATI DA 280 PANCHINE, 450 POSTI BICI, 50 TAVOLI DA PICNIC, 38 TAVOLI DA PING PONG E 380 FIORIERE. A ROMA È AL VIA UN CONCORSO INTERNAZIONALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEI FORI TRAMITE LA REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO PEDONALE AD ANELLO CON INIZIO DAL COLOSSEO, ATTRAVERSO VIA DI SAN GREGORIO, VIA DEI CERCHI, VIA DI SAN TEODORO E LA SOMMITÀ DEL CAMPIDOGGIO, VIA DI SAN PIETRO IN CARCERE E VIA DEI FORI IMPERIALI, FINO ALL'ANFITEATRO FLAVIO. CONCLUSA DA UN SECONDO ANELLO AL LIVELLO DEI FORI COSTITUITO DA PASSERELLE ALL'INTERNO DEGLI SCAVI PER RICONNETTERE I CINQUE FORI (DI CESARE, DI AUGUSTO, DELLA PACE, DI NERVA E DI TRAIANO) CON I MERCATI DI TRAIANO SOSTITUENDO I DUE PERCORSI ATTUALI E DISCONTINUI NELLE VICINANZE DEL FORO DI TRAIANO E DEL FORO DI CESARE. UNA PASSEGGIATA ARCHEOLOGICA CONCEPITA COME UNA PIAZZA APERTA E INTEGRATA NELLA VITA CITTADINA. IL PROGETTO PRESCELTO DOVRÀ AVERE ATTUAZIONE ENTRO IL 2026.

# Urbanistica del Futuro



Nova Cidade de Kilamba Angola Africa



Megalopoli di Tokyo



Megalopoli Boswash in



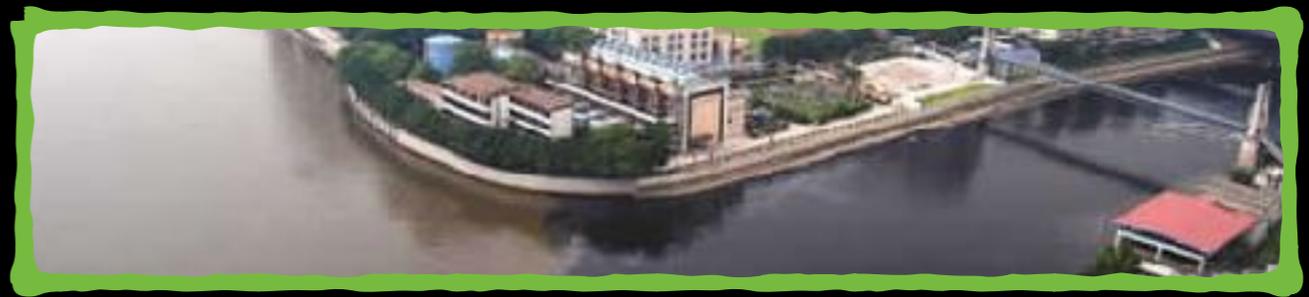
Conurbano Bonaerense  
in Argentina



Metropoli lungo il fiume  
Pearl in Cina



Mirror Line in Arabia  
Saudita



**NOVA CIDADE DE KILAMBA** È UNA MODERNA CITTÀ AFRICANA COSTRUITA IN ANGOLA E COMPOSTA DA CIRCA 750 EDIFICI DI OTTO PIANI ( POSSONO OSPITARE FINO A 500MILA PERSONE ) CON APPARTAMENTI UGUALI, UNA DOZZINA DI SCUOLE E PIÙ DI 100 LOCALI COMMERCIALI. IL PREZZO DI UN APPARTAMENTO SI AGGIRA INTORNO AI 90 MILA EURO, UNA CIFRA ESORBITANTE RISPETTO AL MAGRO REDDITO MEDIO DI DUE DOLLARI AL GIORNO DELLA POPOLAZIONE LOCALE CHE ANCORA VIVE NELLE BARACCOPOLI. SI TRATTA DI UN INVESTIMENTO DI CIRCA TRE MILIARDI DI EURO CHE LE AUTORITÀ AFRICANE HANNO ACCOLTO COME "GRANDE ESEMPIO DI POLITICA SOCIALE". MA RISULTANO COMPLETAMENTE VUOTI! DAL 2012. LA CINA STA INVESTENDO SUL SETTORE EDILIZIO IN ALCUNE AREE AFRICANE. ENORMI PALAZZI DI FABBRICAZIONE CINESE EMERGONO IN NUOVE CITTADINE SEMI DESERTE CAPACI DI OSPITARE MEZZO MILIONE DI ABITANTI. FORSE UNA POLITICA CINESE PER RISOLVERE I PROBLEMI DI SOVRAPPOLAZIONE E LA SCARSITÀ DELLE RISORSE NATURALI ( L'AFRICA È RICCA DI MATERIE PRIME: PETROLIO, PLATINO, ORO E MINERALI, LEGNAME ). IN ALTRE AREE GEOGRAFICHE È ORMAI AFFERMATO, FINO A DIVENIRE DOMINANTE, IL MODELLO DELLA MEGALOPOLI. **TOKYO**, INSIEME ALLE CITTÀ DI YOKOHAMA, KAWASAKI E SAITAMA, FORMA LA MAGGIORE MEGALOPOLI DEL MONDO CON 34 MILIONI DI ABITANTI. DALL'ALTRA PARTE DEL MONDO, VI È LA **MEGALOPOLI ATLANTICA**, DETTA ANCHE **BOSWASH** ( DALLA CONTRAZIONE DEI NOMI DELLE DUE CITTÀ POSTE AGLI ESTREMI **BOSTON E WASHINGTON** ). COMPRENDE CITTÀ COME BOSTON, NEW YORK, FILADELFIA, BALTIMORA, WASHINGTON E HA LE SUE LONTANE ORIGINI NELLA LENTA E GRADUALE COLONIZZAZIONE EUROPEA INIZIATA DOPO LE SCOPERTE GEOGRAFICHE DEL CINQUECENTO. SI ESTENDE IN LUNGHEZZA PER CIRCA 900 KM ED INTERESSA UN'AREA PARI A QUASI LA METÀ DELL'ITALIA, CON CIRCA 55 MILIONI DI ABITANTI, QUASI QUANTO LA POPOLAZIONE ITALIANA. LA **MEGALOPOLI CALIFORNIANA**, DETTA ANCHE **SAN-SAN**, HA UNA FORMA LINEARE E COMPRENDE SAN FRANCISCO, SAN JOSÈ, LOS ANGELES, SAN DIEGO. E' BEN COLLEGATA DA VARIE **HIGHWAY** ( LUNGHISIME STRADE STATALI A PIÙ CORSIE SIMILI ALLE NOSTRE AUTOSTRADE ) CHE FORMANO IL TESSUTO VIARIO DEGLI STATI UNITI. IN AMERICA DEL SUD, **BUENOS AIRES** HA SVILUPPATO UN'AREA METROPOLITANA, CHIAMATA **CONURBANO** (SI ESTENDE NELLA PROVINCIA DI BUENOS AIRES, MA NON È UN'UNITÀ AMMINISTRATIVA). TRA RIO DE JANEIRO E SAN PAOLO, SI STA FORMANDO UNA MEGALOPOLI CON NUMEROSI PORTI E AEROPORTI INTERNAZIONALI. MENTRE È INIZIATO IL MEGA PROGETTO DEGLI URBANISTI CINESI PER UNIRE NOVE CITTÀ LUNGO IL DELTA DEL FIUME PEARL E TRASFORMARLE IN UN'UNICA METROPOLI CON UN'ESTENSIONE DI QUASI 41MILA CHILOMETRI QUADRATI ( COME TUTTA LA SVIZZERA O DUE VOLTE LA LOMBARDIA ). UNA MEGALOPOLI IN GRADO DI OSPITARE 42 MILIONI DI ABITANTI. MA LE CITTÀ CINESI DEVONO FARE I CONTI CON L'INQUINAMENTO DELL'ARIA E DELLE ACQUE ( È A RISCHIO IL SUO APPROVVIGIONAMENTO D'ACQUA IN FUTURO). IL FIUME PEARL È DIVENTATO UNA DISCARICA A CAUSA DI DETRITI, ALGHE, VELENI, DETERSIVI. IN ALCUNI CASI IL FIUME SI TINGE DI NERO A CAUSA, SEMBRA, DEL SEDIMENTO DI UN IMPIANTO DI SCOLO DELLE ACQUE REFLUE. L'ARABIA SAUDITA REALIZZERÀ UNA LINEA DI GRATTACIELI, **MIRROR LINE**, LUNGA 75 MIGLIA, REALIZZATA IN VETRO A SPECCHIO, CHE SI ESTENDERÀ DAL DESERTO FINO AL MAR ROSSO E SARÀ PIÙ ALTO DELL'EMPIRE STATE BUILDING. DIVERRÀ PARTE INTEGRANTE DELLA CITTÀ DESERTICA CHIAMATA NEOM (GRANDE COME IL MASSACHUSETTS). "UN PROGETTO DI COSTRUZIONE ICONICO E SENZA TEMPO COME LE PIRAMIDI D'EGITTO" PER IL PRINCIPE EREDITARIO SAUDITA MOHAMMED BIN SALMAN. LA CITTÀ AD IMPATTO AMBIENTALE ZERO VERRÀ COMPLETATA NEL 2030.