

Educare allo Spazio Pubblico

Per una lezione di Grammatica e Città

Chiara Amato *

Alessandro De Simone**

Abstract

The city-man system becomes more complex with the increasing of the desires of the former or the changing in shape of the latter; the attempt to define what a city is must therefore be the basis of a common reasoning, a lesson to learn and repeat not to lose the awareness that we are all for half the city. Ground for debate must be the public space, not only intended as squares, streets and gardens, but by all those places used for confronting and learning, intersection of two sets with jagged borders.

Parole chiave: educazione, condivisione, comunità, bene comune, spazio pubblico.

Keywords: education, sharing, community, common good, public space.

Introduzione

Tra i tentativi fatti dall'uomo di plasmare il mondo in cui vive secondo i propri desideri, la città è il più coerente e nel complesso più riuscito. Se la città è il mondo che l'uomo ha creato, è di conseguenza il mondo in cui è condannato a vivere. E così, indirettamente e senza una chiara consapevolezza della natura delle proprie azioni, l'uomo nel creare la città ha ricreato sé stesso (R. E. Park, 1925).

Città è invenzione d'uomo che richiede apprendimento. Invenzione perché trovata ancora prima che aspettata o immaginata; legata all'uomo perché suo doppio, specchio deformante con cui è impossibile non confrontarsi.

Come una superficie riflettente imita i gesti e le trasformazioni di chi ha di fronte così la città imita i movimenti di quel demiurgo distratto che vedendo sé stesso riflesso a volte lo scambia per nemico.

Inventore e invenzione vivono quindi l'uno di fronte all'altra ma quando il primo volge l'attenzione altrove anche la seconda di risposta si gira. È il tempo trascorso tra uno sguardo e il successivo che rende i due spesso estranei e l'uomo che in quell'immagine non sa riconoscersi ne ha paura.

Da qui la necessità dell'apprendimento continuo, che non è solo imparare ma anche il tenere a sé, non lasciare andare qualcosa che si desidera.

Indicare è il primo gesto che a che fare con la conoscenza, serve a delimitare il campo di interesse ed escludere tutto ciò che quella cosa non è.

Lo studio e il tentativo di capire richiede più tempo e spesso non dà un risultato certo, ma è la fase più importante. Dell'uomo qui compare l'abitudine alla misura e alla regola, la tendenza a scegliere categorie, lavorando per differenze.

L'ultimo passo è il riuscire a donare quello che si è compreso, condividere la conoscenza indicando a qualcun altro la propria scoperta, per poterne vedere le reazioni e imparare altro da lui. Dovrebbe essere così anche per questa cosa che chiamiamo città che per la sua natura complessa è oggetto solo di studi in ambiti specialistici, mentre dimentichiamo che la conoscenza collettiva passa innanzitutto dalla scuola che insegna il complesso nel tempo. Restituire a tutti il concetto di città è il primo passo per restituire anche l'idea di cittadinanza, contratto accessibile a chiunque e non assegnato alla nascita, luogo sicuro in cui essere liberi di poter donare, condizione privilegiata perché al di fuori delle leggi di natura.

Così inventore e invenzione, legati l'uno alle trasformazioni dell'altra, devono trovare il modo di continuare a studiarsi separati dal vetro che li riflette, superficie di contatto e linea di frontiera, spazio pubblico pensato dall'uomo per incontrare se stesso.

Indicare (per un Limite della città)

Non cercare di trovare troppo rapidamente una definizione della città. Non è cosa da poco, e ci sono molte probabilità di sbagliarsi (Perec G., 1974).

Definire significa confinare, dare un limite a ciò che è e ciò che non è, e ad esso attribuire caratteri e azioni differenti. Il delimitare è sempre stato il primo istinto dell'uomo per trasformare l'ambiente, dai confini tribali fino alla epica fondazione romana, il *sulcus primigenius* intorno al Palatino, interrotto laddove sarebbero sorte le porte del *pomerium*, il *sic deinde, quicumque alius*

*transiliet moenia mea*¹, la *limitatio*, strumento che attribuiva valore sacro al terreno civile che ha impostato strutture geometriche basilari per il catasto, cardo e decumano, ancora oggi rintracciabili nelle planimetrie delle nostre città. Una esigenza ancestrale di marcare dei limiti all'insediamento urbano, la sicurezza di possedere riferimenti e certezze la cui violazione richiedeva il sangue, anche fraterno.

I tanti esempi di città murate che si sono conservati nel corso della storia, Roma in primis quale unica città europea ancora dotata interamente della sua cinta muraria, testimoniano l'antica volontà espressa tramite l'architettura delle fortificazioni, di marcare un limite massivo, facilmente rintracciabile dall'esterno, di definire i contorni per risaltarne l'aspetto e conferire identità all'insediamento urbano (Bigi D., 2005). Dentro le mura, fuori le mura. E con l'espandersi della città, l'annessione di parti e il consolidarsi di luoghi, le mura si ampliavano, duplicavano, stratificavano, come cerchi semantici murari di una corteccia testimone di salute ed età. E con le mura, il limite stesso da segno diventa luogo, si anima, di percorsi, torrette, bastioni, porte, a servizio della città, di ciò che delimita e di ciò che protegge.

Con l'avvento della società industriale il limite muta, forse per l'ultima volta, e le grandi metropoli si cingono di cinture di ferro e asfalto, simbolo di modernità e futuro, vettore di velocità e connessione, ricchezza e sviluppo, che rompono/sostituiscono/inglobano i limiti della città antica². In maniera radiale il peso dell'industrializzazione si smista lungo il nuovo limite della città industriale, che da segno a luogo diventa limite in movimento, stavolta connesso non solo in sé stesso ma al mondo intero, parte di una rete complessa che raccorda i limiti di tutte le città e così facendo, senza forse saperlo, li disintegra. Le porte si trasformano in ponti e sottopassi, e la città dentro si espande verso il suo nuovo limite, che attrae come un nuovo polo e che è barriera e infine cesura nella urbanizzazione che ha travalicato anche quest'ultima. La transit city (Newmann & Kenworthy, 1999) perde il limite ma mantiene assi strutturanti, su cui lo sviluppo della città industriale e post-industriale si appoggia. Quando l'equilibrio cambia, con i modelli culturali, e la comunità diviene insieme di individui, l'automobile city (Newmann & Kenworthy, 1999) perde ogni riferimento strutturante e di fatto muta i rapporti tra città e campagna, tra aree locali e globali. Il raggio di influenza che la polarizzazione delle grandi città amplia progressivamente investe i centri minori limitrofi, creando un territorio metropolizzato (Indovina, 2009), un

1 Patisca la stessa sorte chiunque abbia ad oltrepassare le mie mura, Tito Livio *Ab Urbe condita*

2 Come a Roma Termini i binari hanno interrotto le mura, come a Vienna il ring ha soppiantato le mura antiche

continuum urbano frammentato e diffuso, dipendente per dinamiche economiche e di pendolarismo dal grande nucleo principale, che invade lo spazio rurale, contaminandolo con inediti miscugli funzionali (Macchi Cassia C., 1994) smantellandone le trame strutturali e che vive e sorge in quanto città automobilistica.

Oggi è la mancanza di un limite la componente assente della città contemporanea.

Le politiche di rigenerazione urbana, ormai unica e imprescindibile strategia per intervenire sulla città contemporanea, cercano di invertire la tendenza all'espansione e ri-definire e ri-limitare il nucleo città, conciliando interventi di riconfigurazione morfologica e funzionale e interventi ambientali con un progetto socio-economico che prefiguri un nuovo assetto decentrato di struttura urbana policentrica inclusiva, sostenibile e accessibile, verificato alla luce della fattibilità economica e delle istanze sociali (Oliva F., Ricci L., 2017).

Il nuovo limite della città futura diventa in questo quadro motore di rigenerazione urbana, sociale e ambientale, da segno a luogo a limite in movimento a, oggi, nell'era della grande questione ambientale, matrice ecologica di riferimento. Anch'essa, nel suo disegno, si stratifica e si insinua nei vuoti che la storia ha tralasciato, si affianca alle mura, a definire cos'è centro, abbraccia le frange urbane periferiche, a definire cos'è città. Così con le *greenbelt* londinesi e viennesi, così a Ravenna, su idea di Marcello Vittorini, *il bosco come sistema di collegamento esterno della città ne definisce allo stesso tempo il limite rispetto alla frangia urbana, al sistema agricolo, agli assi viari trafficati, alle aree produttive e industriali. Le aree verdi interrompono il bosco di cintura proponendo aree di sosta attrezzate, giardini di Quartiere, "contenitori di funzioni" per Ravenna e per i sistemi territoriali del litorale e della frangia urbana (ISPRA).*

Così a Bergamo, su idea di Bruno Gabrielli, *la misura geografica del progetto assume la scala del sovralocale, pur configurandosi entro i confini cittadini: il progetto della cintura verde si pone alti obiettivi strategici, tra cui: la promozione di un sistema di spazi verdi, la riqualificazione dei margini del tessuto abitativo cittadino, la realizzazione della cintura verde quale esito di sinergie e connessioni con i territori e le comunità delle Municipalità (ISPRA).*

Determinare un limite è il primo passo per poter dare spazio alla diversità, negarne l'esistenza vuol dire invece ignorare la molteplicità che è parte fondante del patto di cittadinanza, nato non per difendere i confini della città ma per garantire i diritti di chi consapevolmente la abita.

Conoscere (per una rete dello Spazio pubblico)

Non c'è modo migliore di capire la vita che passeggiando per strada (Henry James)

Una volta indicata, la città, e definita nei suoi limiti, questa va conosciuta.

Il luogo della conoscenza democratica e della appropriazione/riappropriazione della città è lo spazio pubblico, un tempo fatto urbano, poi messo a rete, epurato, disgregato e infine (forse) ricomposto.

Spazio pubblico legato ai fatti urbani fin dall'origine della città, estremamente e incredibilmente trasformati nel tempo ma sempre cresciuti su sé stessi, come il Foro Romano, parallelo alla storia di Roma che *si documenta su ogni sua pietra storica e a leggende come il Lapis Niger e i Dioscuri; giunto fino a noi con i suoi segni più chiari e splendidi, costituisce uno dei fatti urbani più illuminati di quanti noi possiamo conoscere. Esso riassume Roma ed è parte di Roma, è l'insieme dei suoi monumenti ma la sua individualità è più forte dei suoi singoli monumenti* (Rossi A., 2011); Come definire un fatto urbano? Esso è storia e invenzione.

Spazio pubblico come rete di spazi, nella pianta per Roma di Sisto V dove le basiliche sono i Luoghi della città, e nel loro insieme si ritrova la struttura della nuova città, che deve la sua complessità non solo a questi fatti urbani, ma alle strade che li congiungono, agli spazi che si trovano nel sistema. Sigfried Giedion descrive che quello non era un piano pensato su carta; *Sisto V aveva Roma com'era, nel sangue, egli stesso aveva seguito faticosamente a piedi le strade che i pellegrini dovevano percorrere, aveva sperimentato le distanze tra i diversi punti.*

Misurare per comprendere, fruire per conoscere la città come sistema di sistemi nella sua complessità dei fatti urbani che la compongono, poiché *la successione dei passi è una forma di organizzazione dello spazio, costituisce la trama dei luoghi* (De Certeau M., 2001).

Spazio pubblico perso, con la perdita della scala umana, con l'esplosione/espansione della città e l'avvento dell'automobile city, e nella sua aporia manifesto nella progressiva privatizzazione che confisca il ruolo assegnato allo spazio pubblico, la monofunzionalità perdurante di alcuni spazi del commercio, del relax, dello stare o del passare, non dissimili dagli spazi figli della Carta di Atene, perdendone l'essenza stessa che è quella dell'*agorà*, quale spazio delimitato dallo statuto stesso del cittadino ma strutturalmente legato al tessuto urbano e visivamente e praticamente aperto alla città e ai suoi abitanti, *luogo intermedio pubblico/privato, dove la politica della vita incontra la Politica, in cui i problemi privati vengono tradotti nella lingua dei temi pubblici e in cui vengono ricercate, negoziate, concordate soluzioni pubbliche a problemi privati* (Bauman Z., 2000).

Spazio pubblico difeso, da Jane Jacob che ne difendeva il ruolo pubblico contro l'avanzare del privato, da Christofer Alexander che propugnava, attraverso il concetto partecipativo, una grande sofisticazione della pianificazione e delle destinazioni d'uso degli spazi esterni articolati rispetto ai

luoghi costruiti ad essi continui o da essi collegati, da Aldo Van Eyck, attraverso i suoi playground rigenerativi della città, ma anche da Giancarlo De Carlo, da Hertzberger e altri, che, in nome dello spazio pubblico, contestavano i principi astratti del movimento moderno, e agli spazi geometrici e al tempo della fisica sostituivano il luogo e l'occasione, il luogo come spazio sociale formato architettonicamente per l'occasione, cioè il tempo sociale dell'incontro nello spazio pubblico (Petreschi M., 2005).

Spazio pubblico che oggi richiama la necessità di democrazia e di ricomposizione, e ricomporlo è un compito politico, superando lo svuotamento lessicale e sociale, l'individualizzazione e la cancellazione dell'agorà. *Lo "spazio pubblico di relazione" – strade, piazze, viali alberati, gallerie coperte – è sempre stato il fondamentale elemento di "regola", di riconoscibilità, di qualificazione della città. Non solo esso ha sempre avuto un ruolo "strutturante" nei confronti degli edifici e delle architetture ma la sua configurazione ed il suo "arredo" hanno sempre impegnato il più e il meglio delle risorse economiche, artistiche e gestionali della comunità. La piazza ed il corso, la galleria e il viale – boulevard, avenue, rambla, avenida – sono state sempre e ovunque il luogo di concentrazione di opere d'arte, di funzioni rare e preziose, di servizi di elevato livello, di edifici simbolici e rappresentativi"* (Vittorini M., 1992).

Cambiano i riferimenti di fondo che hanno ispirato l'etica dell'urbanistica nella modernità, ma si è appreso anche che il territorio e la città non sono più oggetti passivi, contesti dove le cose passano, ma dove si inventano. Abbiamo imparato a considerarli come veri e propri contesti creatori di organizzazione, strutture attive, e non più semplici spazi utilizzati per accogliere investitori potenziali o per realizzare opere funzionali (Clementi A., 2005). Andando oltre i paradigmi Smart, la città del domani appare infatti come una città aumentata (Carta M., 2016), un luogo che valorizza l'intelligenza collettiva delle persone, attraverso un cambiamento di paradigma, uno strumento spaziale/culturale/sociale/economico per migliorare la nostra vita contemporanea, individuale e collettiva, informale e istituzionale, e in questo contesto lo spazio pubblico torna a divenire elemento di "regola", strutturante del nuovo ruolo della città.

Così a Ivrea, città industriale del XX secolo, inserita come Patrimonio Mondiale dell'Unesco poiché *"progetto realizzato" in cui i principi olivettiani, legati a una visione industriale illuminata e all'innovazione sociale, hanno rappresentato un vero e proprio "laboratorio di modernità"* (Poli I., 2018). Una identità industriale riletta grazie all'istituzione nel 2001 di un allora innovativo *Museo a cielo aperto dell'architettura moderna* (MAAM), una rete di percorsi pedonali pubblici che collega edifici e stazioni tematiche informative, in cui lo spazio pubblico si fa elemento costruttore

della città pubblica, legante tra i diversi fatti urbani e protagonista della creatività e cultura cittadina. Modello, quello del museo a cielo aperto, ripreso poi come motore di rigenerazione e rilancio in molti centri italiani minori.

Così nel progetto del gruppo MATE³, vincitore del concorso Open Taranto⁴, che ricostruendo una trama di *#legàmi ordinari* tenta di promuovere modelli di *sviluppo economico e di turismo sostenibile, alternativi e vitali, utili alla costruzione di un modello da contrapporre all'inevitabile percorso di deindustrializzazione, attraverso l'incremento della fruibilità e dell'attrattività dello spazio pubblico, rete che integra le nuove proposte strategiche di attività sociali e culturali.*

Luogo di questo processo di conoscenza deve essere lo spazio pubblico, rappresentato non solo da piazze, strade e giardini ma da tutti quei luoghi adibiti al confronto e all'apprendimento, spazio di incontro tra uomo e città, intersezione di due insiemi dai bordi imprecisi.

Donare (per una città aperta e inclusiva)

L'intolleranza nega la prossimità, separa e mette a distanza attività, edifici, spazi pubblici, loro abitanti e frequentatori. (B. Secchi, 2013).

Donare, quale ultimo gesto di conoscenza, reciproca, della città aperta e inclusiva, che si trasforma tramite scambi reciproci e nuovi stimoli.

Sono infatti le relazioni la base della città; il baratto di prodotti di consumo condusse i villaggi ad accrescere le relazioni tra loro il territorio, che fino ad allora poteva immaginarsi costituito da una serie di villaggi da cui si raggiavano dei percorsi che solo casualmente si incontravano, costituendo una rete di tragitti che congiungevano villaggi diversi, una rete di sentieri o di percorsi di acqua tracciati dei gruppi di uomini che portavano i loro prodotti ai villaggi vicini. Man mano che le innovazioni prodotte nella loro attività aumentavano la loro produttività aumentava il sovrappiù e l'esigenza di conservarlo e di difenderlo fece nascere nuove necessità e nuove invenzioni che modificarono l'organizzazione sociale e rapporto con il territorio. Il villaggio si arricchì di nuove funzioni, di nuovi edifici di scambio: nacque il mercato da dove arrivavano le carovane che portavano i prodotti dagli altri villaggi (Salzano E., 2007).

Nella storia, più gli scambi e le tecnologie che li favorivano aumentavano la loro efficacia, più la città cresceva, non solo di dimensioni ma di scoperte e innovazioni creative, come la ferrovia fu lo

³ F. Nigro, P.E. Falini, J. M. Ezquiaga Dominguez, SPSK Studio, M. C. Petralla, D. Frediani

⁴ Concorso internazionale di idee per la definizione del Piano di interventi per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione della Città Vecchia di Taranto, 2017

stimolo per l'avanzamento tecnologico lampo sulle macchine a vapore, sulla produzione di energia e sulle lavorazioni meccaniche e siderurgiche (Viola F., 2004).

Oggi quali sono i reali scambi che stimolano la crescita di una città? Qual è il prodotto il cui scambio può far crescere e prosperare le comunità locali, e qual è a crescita auspicabile, per città come quelle italiane? E' sicuramente qualcosa che riguarda identità e cultura, che poi generano economia, sostenibilità e nuovo welfare.

Così come la grammatica italiana oggi, avvalendosi in modo sterile di idiomi stranieri a sopperire la necessità di esprimere nuovi e sempre più complessi fenomeni contemporanei, sta andando verso una perdita e impoverimento lessicale, così la città oggi, *quale sistema "diasporico", estremamente complesso e costituito o favorito da una moltitudine di soggetti che producono comunicazione attraverso le loro più disparate narrazioni* (Petreschi M., 2005) necessita di nuove strategie di policentrismo e multietnicità per governare le relazioni culturali complesse con l' "altro" e per assicurare a tutti il *Diritto alla città* (Lefebvre H., 1970) a partire dallo spazio pubblico inteso come bene comune.

Strategie che devono confrontarsi con questioni come la cittadinanza, il riconoscimento sociale e giuridico grazie al quale un individuo acquisisce diritti e doveri in ragione della sua appartenenza ad una comunità, il più delle volte su base territoriale e culturale, un concetto che ammette differenza, non disuguaglianza, e che è *un processo di conquista permanente di diritti formali e richiede politiche pubbliche perché questi possano essere esercitati* (Borja J., 2005).

Si tratta dunque di agire con le politiche, per far sì che la città, delimitata e riconosciuta, poi misurata e percorsa, diventi luogo di inclusione e parte di una rete globale di comunità.

Come sta succedendo nel Comune di Reggio Emilia nell'ambito del *progetto Quartiere bene comune*, dove la città è stata suddivisa in 17 ambiti territoriali, all'interno dei quali sono in corso o di prossima realizzazione dei percorsi di dialogo e collaborazione tra Comune e cittadini, i laboratori di cittadinanza, da cui nascono gli accordi di cittadinanza. Questi sono atti scritti di accordi espliciti di mutua responsabilità tra tutti gli attori coinvolti nel miglioramento della vita dei quartieri cittadini, sia per quanto riguarda la cura della città, intesa come infrastrutturazione dello spazio pubblico, sia come cura della comunità, intesa come capacità di far fronte ai bisogni sociali delle persone.

La comunità, anticamera di cittadinanza, nasce con il desiderio di donare, che non è mai regalare quanto piuttosto restituire. La scoperta di non vedere nell'altro un nemico è la prima notizia che

l'uomo ha portato in città, non avamposto per difendersi dall'esterno ma punto di osservazione privilegiato, cassa di risonanza per quel desiderio di comunità.

Conclusioni

Sono quindi tre gesti quelli scelti per raccontare il processo di apprendimento e appropriazione della città, semplificazione eccessiva di un percorso più lungo che però mette in chiaro l'importanza del corpo nel processo della conoscenza.

Se infatti ci avviciniamo sempre più ad una società fluida che tende, come giusto, ad eliminare bordi e confini è anche vero che da sempre l'uomo trova nel proprio corpo la prima unità di misura, attorno alla quale ha costruito spazio.

Questa distanza tra attitudine alla misura e tendenza allo spazio indefinito ed illimitato è probabilmente la stessa che intercorre tra gli spazi privati e quelli pubblici, che perdono progressivamente di utilità perché non più luogo dello scambio e della conoscenza.

I simboli da riconoscere e reinterpretare nelle nuove realtà urbane non sono questioni da delegare ad un singolo esperto del momento, né tantomeno alla foga delle assemblee popolari. Questi temi devono essere oggetto di studi duraturi e costanti, da affidare quindi a istituzioni deputate e specializzate in questo tipo di lavori. Non solo, ma sarebbe anche necessario educare fin dall'infanzia i giovani nelle scuole verso una sorta di educazione civica sulle modificazioni dei fenomeni urbani, per far capire loro il valore che a questi la cittadinanza dovrebbe attribuire al fine di mantenere un rispetto, un'identità di alcuni luoghi nei confronti delle diversità dei cambiamenti sociali e fisici delle città (Petreschi M., 2005).

Se però da un lato è necessario gettare le basi per un confronto comune, processo lento che vede i tre gesti susseguirsi in ordine cronologico, il compito del progettista è quello di pensare una città che sia simultaneamente definibile, comprensibile e aperta; operazione da compiere nella consapevolezza che il progetto non è mai punto di arrivo ma tappa intermedia, tentativo di una definizione, necessaria anche se impossibile da ottenere.

In questo processo è appunto l'apprendimento continuo che tiene in equilibrio il sistema uomo-città; predisposizione alla comprensione che deve essere tanto del cittadino quanto del progettista perché a legare inventore e invenzione è un equilibrio instabile che teme il collasso non per resistenza ma per geometria. Il carico critico di questa struttura non è più nella capienza delle infrastrutture ma nella forma degli spazi residui che queste disegnano; spazi pubblici

necessari ma non sempre abitabili perché ancora intesi, per senso o geografia, fuori dai limiti della città, in attesa di essere scoperti, compresi e infine donati.

Bibliografia

- Baumann Z. (2000), *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press (trad. it. *Modernità liquida*. Bari: Laterza, 2017)
- Bigi D. (2016), *Il senso del limite prima delle periferie: quando la città era ancora definita*. In Lab 2.0 Learning Architecture & Buildings 16/2016 pp.6-7.
- Borja J. (2005), *Il diritto alla città* In Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea* pp. 133-145. Milano: FrancoAngeli.
- Cacciari M. (2002), *Nomadi in prigione*. In Bonomi A., Abruzzese A. (a cura di), *Metamorfosi nello spazio*. Torino: Bollati Boringhieri editore
- Carta M. (2016), *The Augmented city*. In Urbanistica 156/2016
- Clementi A. (2005), *Oltre l'eclisse della fiducia*. In Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea* pp. 146-157. Milano: FrancoAngeli.
- De Certeau M. (2001), *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Edizioni lavoro.
- Indovina F. (2009), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli.
- Lefebvre H. (1970), *Le droit a la ville* (trad. it. *Il diritto alla città*, Verona: Ombre corte)
- Macchi Cassia C. (1994), *Nuovi diffusi e senza storia*. In *Costruire* 133/2009.
- Newman P.W.G, Kenworthy J.R (1999), *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington DC: Island Press.
- Oliva F., Ricci L. (2017), *Promuovere la rigenerazione urbana e la riqualificazione del patrimonio costruito*. In Tucci F. (a cura di) *Green Economy*. Milano: Edizioni Ambiente.
- Perec G. (1976), *Espèces d'espaces*. Parigi (trad. it. *Specie di Spazi*. Torino: Bollati Boringhieri editore, 1989).
- Petreschi M. (2005), *La ritualità negata – alla ricerca del sulcus primigenius*. In Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea* pp. 91-102. Milano: FrancoAngeli.
- Poli I. (2018), *Città contemporanea e strategie di rigenerazione: storia, identità e memoria*. In *Urbanistica Informazioni* n. 278 s.i. pp.245-247
- Salzano E. (2007), *Ma dove vivi? La città raccontata*. Venezia: Corte del Fontego editore.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Bari: Anticorpi Laterza.
- Rossi A. (2011), *L'architettura della città*. Macerata: Quodlibet.
- Vittorini M. (1992), *Relazione generale al PRG 92*. Comune di Firenze.
- Viola F. (2004), *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano*, Roma: Officina edizioni.

* PhD student

** Architetto