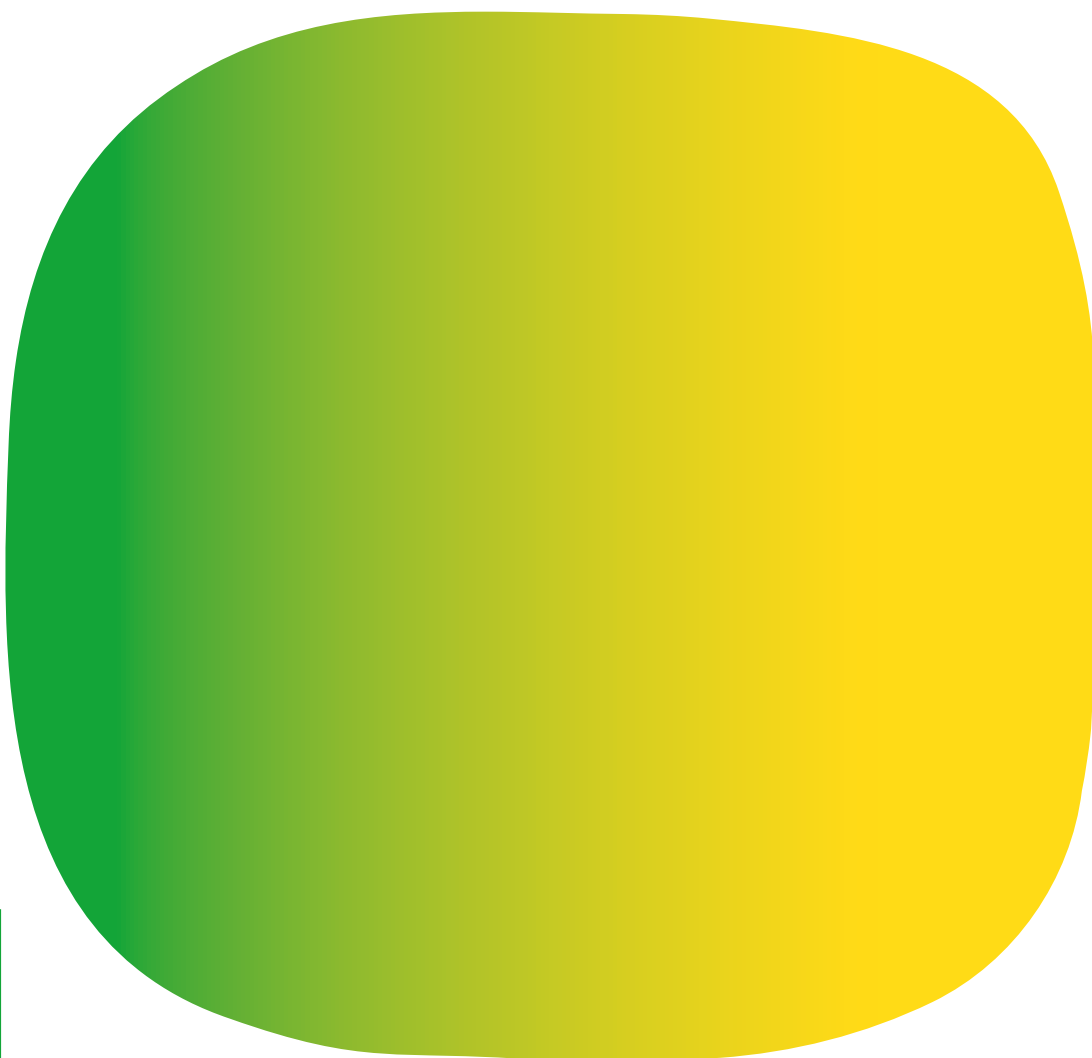


# THE SHOPPING CENTER AS/IS A MEETING PLACE

Claudio Meninno  
Valentina Rodani



# THE SHOPPING CENTER AS/IS A MEETING PLACE

Claudio Meninno  
Valentina Rodani



EUT Edizioni Universitarie Trieste  
Piazzale Europa 1 – 34127 Trieste  
www.eut.units.it  
Prima Edizione – Copyright 2020  
ISBN 978-88-5511-202-4  
E-ISBN 978-88-5511-203-1



#### Stampa

GECA Srl - San Giuliano Milanese (MI)  
per EUT Edizioni Universitarie Trieste  
Novembre 2020

#### Progetto grafico e impaginazione

Valentina Rodani  
Copertina  
Claudio Meninno

Attribuzioni dei contenuti, testi e  
immagini come indicato nell'indice e  
puntualmente su ogni pagina.



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI DI TRIESTE

*Proprietà letteraria riservata.  
I diritti di traduzione, memorizzazione  
elettronica, di riproduzione e di  
adattamento totale e parziale di questa  
pubblicazione, con qualsiasi mezzo  
(compresi microfilm, fotocopie e altro)  
sono riservati per tutti i paesi.*

**The shopping center as/is a meeting place** è il risultato conclusivo dell'attività didattica e di ricerca del Laboratorio di Progettazione Integrata dell'Architettura e del Costruito a.a. 2018-19, corso di laurea magistrale a ciclo unico in Architettura dell'Università degli Studi di Trieste, e della collaborazione con Tiare Shopping, IKEA e INGKA CENTRES.

Questo volume raccoglie e sistematizza gli esiti finali del workshop intensivo e del concorso di idee *Tiare as a meeting place*, che si è svolto dal 26 febbraio al 1 marzo 2019 presso il centro commerciale Tiare Shopping, con successive presentazioni e dibattiti, conclusi infine con l'esposizione e premiazione del progetto vincitore il 18 aprile 2019, in presenza di una giuria di esperti.

I risultati qui presentati sono il frutto del lavoro, del contributo e della collaborazione di tutti i seguenti, a cui vanno i più sentiti ringraziamenti.

#### Studenti del Laboratorio di Progettazione Integrata dell'Architettura e del Costruito a.a. 2018-19

Angela Bertoni, Lorenzo Kratter,  
Giada Lesizza, Virginia Fabbro, Silvia Musini, Arianna Santarsiero, Giorgio Conforto, Eleonora Di Stefano, Debora Paulin, Sofia Artico, Federica Ferrigno, Lara Slavec, Stela Guni, Giulia Piacente, Vittoria Umani, Vlad Maricel Martinas, Semir Skenderovic, Ivan Bello, Jesku Franklind, Monica Bidoli, Matteo Savron, Elwira Wójcicka, Michela Contin, Valentina Devescovi, Matteo Ros, Milisav Stankovic, Enrico Vidulich, Giacomo Caporale.

#### Docenti e collaboratori del Laboratorio di Progettazione Integrata dell'Architettura e del Costruito a.a. 2018-19

Giovanni Fraziano, Claudio Meninno, Luigi Di Dato, Thomas Bisiani, Adriano Venudo, Špela Hudnik (Facoltà di Architettura dell'Università di Lubiana), Valentina Rodani.

#### Tiare Shopping

IKEA

INGKA CENTRES

Giuliana Boiano (center manager)

arch. Emanuele Paladino

Tutti i membri dell'Ufficio Tecnico del centro.

#### Landezine

<<http://landezine.com/>>

arch. Zaš Brezar (editor in chief).

**È QUESTO TUTTO?**  
Prefazione di Giovanni Fraziano

**07**

**GEOGRAFIE PROGETTUALI TRA  
SUBURBANO E IPERURBANO**  
Valentina Rodani e Claudio Meninno

**11**

**19** **ENCLAVI COMMERCIALI.  
TRASFORMAZIONI  
ARCHITETTONICHE, URBANE E  
TERRITORIALI**  
Claudio Meninno

**27** **FUORI TUTTO.  
CRONACHE SULL'APOCALISSE  
PROGRAMMATA DEL CENTRO  
COMMERCIALE**  
Valentina Rodani

**43** **NOT SEEN and/or LESS SEEN of ...  
E NON FU PIÙ SOLO UN  
PARCHEGGIO**  
Adriano Venudo

**64** **IL WORKSHOP: UNDICI PROGETTI  
PER UN MEETING PLACE**

**204** **CONFRONTO ALL'AMERICANA**  
Valentina Rodani

**219** **GEOGRAFIE PROGETTUALI:  
LETTURA E RISCrittURA DI  
UN'INFRASTRUTTURA**  
Conclusioni di Claudio Meninno,  
Adriano Venudo e Thomas Bisiani

**229** **DA NEW H(E)AVEN A PEEPLAND  
PASSANDO PER SIN CITY**  
Thomas Bisiani

**237** **PIONIERI TRA I PIONIERI.  
COLISEUM CENTER SHOPPING  
MALL**  
Adriano Venudo

**251** **CITTÀ E COMMERCIO. IPOTESI  
FUTURE PER UNA MODELLISTICA  
ARCHITETTONICA**  
Claudio Meninno

**APPARATI**  
Bibliografia e sitografia  
Quadro di sintesi normativo  
Profilo degli autori  
Ringraziamenti

**266**

Lo spazio collettivo  
molto meno dello sp  
inteso in senso stret  
proprietà pubblica).  
civili, architettonich  
morfologiche di una  
dei suoi spazi collet  
spazi in cui si svolge  
vita quotidiana, sedi  
memoria.

E forse questi sono s  
che non sono né pul  
ma entrambi allo ste  
pubblici che vengon

è molto più e  
spazio pubblico  
to (come  
. Le ricchezze  
ne, urbanistiche e  
a città sono quelle  
tivi, di tutti quegli  
e e si presenta la  
imentandosi nella

sempre più spazi  
bblici né privati  
esso tempo: spazi  
no utilizzati per

attività private o spa  
consentono un uso  
Il pubblico e il privato  
come categorie e non  
sufficienti. Dare un  
pubblico a quegli ed  
sarebbero semplici  
– l'urbanizzazione c  
Questa è l'idea. Vale  
particolare nella sfe  
pubblico.

azi privati che  
collettivo...  
to si disintegrano  
on sono più  
carattere urbano e  
lifici che altrimenti  
mente chiusi  
del dominio privato.  
a dire: includere il  
era di influenza del





Immagine aerea di un centro commerciale con parcheggio lungo la Palisades Interstate Parkway.

Da: C. Tunnard, B. Pushkarev, *Man-made America: Chaos or control? An inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*, London, Yale University Press, 1963, p. 273.

## NOT SEEN and/or LESS SEEN of ... E NON FU PIÙ SOLO UN PARCHEGGIO

### La sindrome dell'*Oregon Trail*

«L'architettura moderna e la città contemporanea, anche in ragione della forte influenza che la cultura americana ha esercitato sui loro sviluppi, appaiono entrambe segnate dalla sindrome dell'*Oregon Trail*. Nel senso delle considerazioni svolte da un acuto maestro dell'architettura americana, Charles Moore, in un'intervista dieci anni or sono (Controspazio n.1 del 1975): «In Nord America non esistono o sono rarissimi i luoghi come l'Acropoli e il Campidoglio. In America i luoghi veramente importanti molto spesso sono rappresentati da strade e da grandi vie di comunicazione come per esempio l'*Oregon Trail* (il famoso passaggio a nord-ovest che attraverso la catena delle Montagne Rocciose serviva ai pionieri per raggiungere le coste del Pacifico, evitando le zone desertiche centrali) piuttosto che da luoghi dove la gente abitualmente ha imparato ad incontrarsi: luoghi nel senso mediterraneo del termine, pensati e costruiti secondo la precisa intenzione di passarvi buona parte della giornata e che si sono identificati con lo svolgimento della vita pubblica». Se un carattere accomuna la svolta culturale dell'architettura e l'attenzione urbana della cultura a partire dagli anni settanta, variamente etichettate come storicismo, contestualismo, neo-razionalismo, post-modern, partecipazionismo, questo segno distintivo, questa temperie intellettuale è inequivocabilmente riconoscibile come nuova attenzione al luogo, alla qualità specifica dello spazio urbano e del quadro paesistico, significato della scena urbana e delle relazioni contestuali. Al piacere ed alla riscoperta del testo, che aveva determinato negli anni sessanta il recupero del

fascino disciplinare e la ricerca impegnata sul fronte del linguaggio architettonico, si accompagnava ora la riscoperta ed il *piacere del contesto*. Quella sindrome veniva da lontano e nasceva da molteplici cause: da preoccupazioni igienico-sanitarie che avevano indotto a sfoltire le agglomerazioni e da opzioni metodologiche e sociali i fenomeni della vita associata: da scelte astratto-visuali che predicavano la rottura della continuità dei margini stradali e da pregiudizi ideologici che reclamavano l'inoppugnabile primato dell'aperto del grande del nuovo. [...] Forse è significativo che la cultura americana abbia espresso la sua più cogente interpretazione del luogo attraverso quegli interventi alla scala del paesaggio naturale operati dagli artisti della *land art* nel corso degli anni settanta, che riscoprono la *dimensione geografica* del luogo, vasto, aperto, geologico.»

Estratto di: C. Dardi, *La sindrome dell'Oregon Trail*, in: "Spaziosport", n.3, 1986.

«*Piazzale o parte di via urbana in cui si possono lasciare in sosta le automobili, entro appositi spazi delimitati da strisce*», è questa la definizione di parcheggio dal dizionario, che in prima lettura descrive sicuramente il parcheggio solo come uno spazio a servizio dell'automobile<sup>1</sup>. Nasce come spazio tecnico che si diffonde e si sviluppa parallelamente e necessariamente all'espansione delle infrastrutture, in particolare delle strade, come spazio di servizio alla mobilità e allo scambio modale pedone-automobilista<sup>2</sup>. Caratteristica principale di questo spazio, a differenza degli altri materiali urbani<sup>3</sup> che compongono lo spazio aperto della città (strada, piazza, parco, ecc.), è la natura rigidamente monofunzionale: il parcheggio per definizione nasce esclusivamente come uno spazio dedicato a "posteggiare l'automobile", quasi impossibile pensare di conciliare altre attività e funzioni, per cui questa sua natura funzionale e tecnica ha spesso pregiudicato la presenza di contenuti estetici, limitandone e scoraggiando esplorazioni progettuali-compositive. Tuttavia da un certo momento storico in poi, grazie ad alcune consapevoli sperimentazioni progettuali americane degli anni '70, prime fra tutte quelle dei SITE, e alcuni iniziali tentativi legati allo sviluppo del settore del commercio e della grande distribuzione a partire dagli anni '50 con Victor Gruen<sup>4</sup>, si è iniziato a lavorare, sia sul

piano teorico, che su quello progettuale, sulle potenzialità estetiche intrinseche del parcheggio, in quanto spazio aperto, interfaccia degli edifici e in quanto architettura della città, per poi svilupparsi su una dimensione più ampia e di relazione con la città e con i sistemi che la costituiscono, e quindi come nuovo tema per il progetto urbano. È solo di qualche anno prima il rivoluzionario testo di Bob Venturi<sup>5</sup> che ci insegnò a guardare Las Vegas, e più in generale gli spazi della città, della strada e il nuovo paesaggio urbano, tanto effimero quanto strutturale per la città dello sprawl. Sono gli anni in cui la vocazione americana agli spazi aperti «balza prepotente nell'opera dei SITE sotto forma di riaffermazione della natura organica della dimora dell'uomo. Spazio esterno e spazio interno tornano a fluire in un unico *continuum* [...] L'uomo ormai conscio dei meccanismi che regolano l'ecosistema, secondo i SITE, non deve più costruire architetture come solidi posti sulla superficie terrestre a difesa da una natura ostile. L'edificio funzionerà invece come estensione del terreno col quale cercherà di integrarsi fondendosi in un unico ecosistema, metafora natural-artificiale dell'intero cosmo»<sup>6</sup>. Nel libro sui SITE curato da Cristiano Toraldo di Francia troviamo la sintesi del portato culturale e dell'eredità sperimentale e visionaria di questa innovativa ricerca che mette al centro la spazialità delle infrastrutture, ma anche di un clima effervescente in cui sono nati i nuovi paradigmi dello spazio pubblico, quello del “luogo che non è più luogo”, del “super-luogo”, degli “iperluoghi”, fino ad arrivare ai *terrains vagues*. Esperienze che in Italia hanno trovato una metabolizzazione teorica circa vent'anni dopo come ci racconta in *Asfalto* Mirko Zardini<sup>7</sup>, o Aldo Aymonino e Valerio Paolo Mosco nella innovativa tematizzazione *Spazi Pubblici Contemporanei. Architettura a volume zero*<sup>8</sup>, o ancora Serena Mafioletti e Stefano Rocchetto nella sistematica raccolta *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*<sup>9</sup>, per citare alcuni dei più significativi testi che attraverso esperienze progettuali costruiscono una sorta di teoria a posteriori dei nuovi spazi pubblici della città: gli spazi della mobilità, delle infrastrutture, della strada e di tutte quelle nuove estensioni connesse. Negli ultimi venti anni è proliferata un'ampia bibliografia sul parcheggio come tema e luogo del progetto urbano, di architettura e di paesaggio, indice di un filone

di ricerca fertile, che ha trovato anche in Italia, soprattutto nell'ambito universitario pescarese, romano e veneziano<sup>10</sup>, una sorta di inizio. Con tre testi tutti pubblicati nel 1996, di cui i primi due, *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*<sup>11</sup>, a cura di Paolo Desideri e Massimo Ilardi, e *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*, a cura di autori vari fra cui Mirko Zardini e più incentrati sulla costruzione di una "teoria" degli spazi dell'infrastruttura come spazi pubblici e sull'analisi dei fenomeni urbani e delle dinamiche antropologiche e sociali connesse a questi spazi. Il terzo testo sempre coevo, *Lo spazio del moto. Disegno e progetto*<sup>12</sup> di Nico Ventura, è maggiormente incentrato sulla ricerca di casi studio e sulla costruzione di un'idea di spazialità delle infrastrutture collegata alle esperienze progettuali-architettoniche e alle esperienze artistico-visive nate tra Europa e America tra gli anni '60 e '90. Possiamo oggi affermare che il parcheggio è una vera e propria invenzione spaziale che appare per la prima volta nella città durante il secolo scorso. Da dispositivo di servizio viabilistico ha acquisito nel tempo numerosi e diversificati ruoli funzionali e significati architettonici, arrivando a rivestire in alcune situazioni valore simbolico, non solo negli ambiti commerciali, ma in generale per il progetto della scena urbana, per la costruzione dell'immagine della città fino ad arrivare alla struttura stessa dello spazio pubblico. Dopo questo nucleo fondativo e sperimentale, la ricerca è proseguita seguendo diverse "costellazioni e scuole" con sperimentazioni che rifocalizzano il parcheggio come il "quinto prospetto dell'architettura", fino ad assumere il ruolo di soggetto principale nella trattativa sulla spazialità urbana emergente e soprattutto sulle dinamiche antropologiche e sociali della città contemporanea, indicatore dei nuovi modi di vivere lo spazio pubblico, fra cui si ricordano *Non luoghi*<sup>13</sup> di Marc Augé, *Negli spazi vuoti della metropoli*<sup>14</sup> e *L'individuo in rivolta. Una riflessione sulla miseria della cittadinanza*<sup>15</sup> entrambi di Massimo Ilardi. Emblematica quindi l'esperienza progettuale presentata in questo volume, che a tutti gli effetti si inserisce all'interno di un percorso di ricerca sull'architettura del parcheggio come uno dei temi preminenti del progetto della città contemporanea.

## NOT SEEN and/or LESS SEEN of ...

James Wines, il fondatore del gruppo SITE, nel numero 4/1973 della rivista *ON SITE*<sup>16</sup>, ricorda l'influenza dirompente che ha avuto Duchamp per gli architetti, affermando nel saggio, il cui titolo è ripreso direttamente da un'opera del maestro francese (*NOT SEEN and/or LESS SEEN of ...*<sup>17</sup>) che egli «[...] ha insegnato loro che ogni oggetto, al di là della sua materialità, può essere un concetto, un semaforo che cambia le abitudini dello spettatore rispetto al contesto»<sup>18</sup>.

Luigi Prestinenza Puglisi nella *Storia dell'architettura 1905-2018*<sup>19</sup>, scrive a proposito dei SITE che «[...] se si può fare arte attraverso un orinatoio o una palla da neve e se un manichino dalle fattezze realistiche può diventare il *medium* per riflessioni artistiche molto sofisticate, non c'è più bisogno che gli architetti spendano tempo e denaro della collettività per realizzare forme in cui si persegue a ogni costo l'originalità dell'autoespressione. Occorre, invece, attribuire senso agli oggetti che produciamo, giocando sul contesto storico e geografico nel quale li inseriamo».

Ed è proprio una "rivoluzione del parcheggio" che fanno i SITE con i tre progetti *Rest Stop Platte River* sull'Interstate 80 (Nebraska) del 1975, *Best parking lot building* a Dallas (Texas) del 1976, *Ghost parking lot* a Hamden (Connecticut) del 1977. Il parcheggio, una delle principali "invenzioni tipologiche" del '900, assume dopo i progetti degli anni '70 dei SITE, oltre che una dignità di materiale urbano, quindi di spazio tecnico, anche un ruolo architettonico e simbolico nella costruzione dello spazio aperto della città.

Con questi tre progetti i SITE, mostrando che il progetto del parcheggio può diventare una narrazione urbana e assumere un valore concettuale per il progetto (poetica o ironica, apocalittica o integrata, sempre e comunque con un proprio linguaggio), sanciscono la nascita di un nuovo tema urbano e architettonico, che da quel momento sarà sempre presente nel dibattito disciplinare sulla città. È quindi questa un'origine da recuperare, proprio per gli obiettivi di questo libro. Questi tre progetti dei SITE contengono, come in una sorta di trattato, tutti i temi concettuali e gli strumenti operativi oltre che le modalità di integrazione con gli aspetti tecnici e funzionali. In particolare, da questi progetti si possono individuare 4 nuovi temi "teorici" per il progetto del parcheggio.

## La percezione in movimento

Il controllo del disegno dello spazio aperto, indefinito e alla grande scala è attuato dai SITE per la prima volta con metodo, applicando tecniche e teorie che si rifanno ai principi del controllo della coerenza figurale<sup>20</sup>, il cui campo di sperimentazione è la nuova città americana. Dopo le ragioni funzionali dei pionieri della città dell'automobile, l'ondata della seconda era dell'automobile apre ai temi “dell'immagine della città”, della “percezione dalla strada” e dell'infinito catalogo di sovrastrutture effimere connesse agli spazi della mobilità (*decorated shed*), che costruiscono lo spazio aperto americano e l'architettura delle *strip*, che i SITE contribuiscono ad alimentare in maniera operativa con inedite e surreali narrazioni che emergono dai nuovi paradigmi della città: la strada, ma anche i parcheggi. Nel progetto del 1975 per il *Rest Stop Platte River* sull'Interstate 80, la visione è progettata con i quadri prospettici e secondo voluti contrasti scalari, come si vede nei bozzetti di studio delle sequenze prospettiche che accompagnano il progetto. La conformazione dello spazio avviene in relazione alla visione in movimento, quella “dell'uomo che guarda”, correndo, dall'auto (la scritta *REST STOP* che progressivamente si forma sul piano orizzontale e diventa tridimensionale entrando nell'area di servizio e nel parcheggio della *Rest Stop Platte River*), teoria che era stata codificata da Hamilton e Thurstone<sup>21</sup> e dalle ricerche americane di Tunnard e Pushkarev sulla percezione in movimento del paesaggio della strada e sul *Landscape OFF the road* e *ON the road*<sup>22</sup>.

## La scena urbana

La costruzione della scena urbana è uno degli elementi ricorrenti nei progetti dei SITE degli anni '70, e in particolare di quelli per i parcheggi. Ne è testimonianza la costante volontà di immaginare questi spazi della strada, compresi i parcheggi, come scene della città, o di quel che ne resta, a partire dalla superficie orizzontale del parcheggio come “nuova facciata” dell'architettura, che introduce il nuovo tema del “quinto prospetto”, oggi ancora molto da indagare: il “paesaggio orizzontale” come “scrittura” della superficie, del suolo, e quindi il suolo stesso come elemento architettonico. Sia nel progetto del *Ghost parking* che del *Best parking*, entrambi parcheggi per ipermercati, l'asfalto



Immagini d'epoca che documentano la costruzione del *Ghost Parking Lot*, James Wines & SITE, Hamden Plaza Shopping Center and parking, Connecticut, 1977.





viene usato ironicamente e provocatoriamente come una colata architettonica, annullando la sequenza degli spazi (il parcheggio, le auto, il volume dell'ipermercato) in un'unica scena. L'asfalto, modellato come una superficie libera, crea un'inaspettata continuità dello spazio che rende il parcheggio e ciò che gli sta attorno o dentro, leggibile come una forte unità urbana, celando e contemporaneamente evidenziando oggetti ordinari. Nel primo caso automobili e nel secondo caso il volume stesso dell'ipermercato, trasformandoli in oggetti straordinari di una scena irreal e straniante, dove si invertono i ruoli e le funzioni: il supermercato è invaso e sommerso dal parcheggio, il *Best parking*, oppure il parcheggio "mangia" se stesso e le automobili parcheggiate, il *Ghost parking*. In entrambi i progetti il parcheggio, l'ipermercato e gli spazi di servizio sono pensati unitariamente come una vera e propria scena, una scena urbana straniante, che fa vivere all'utente un'esperienza surreale.

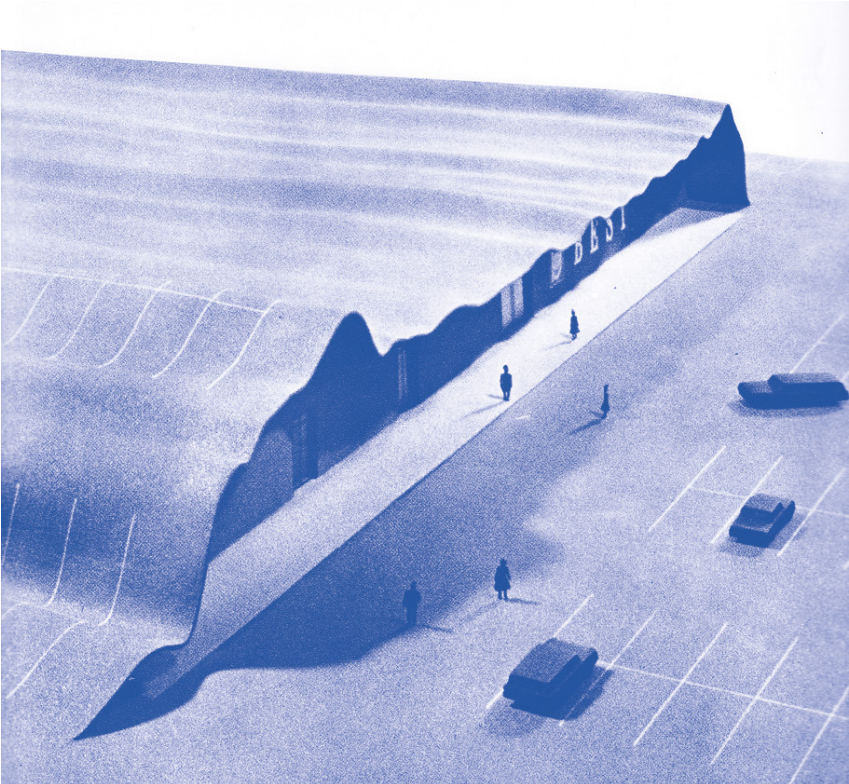
### **L'ironia del linguaggio**

La dialettica tra (costruzione del) linguaggio e (livelli di) significato (leggibile), si manifesta, in tutti e tre i progetti citati, con l'exasperazione dell'ironia nell'uso di materiali e forme, che trasfigurano immagini e oggetti ordinari (auto fossilizzate sotto all'asfalto) in soggetti di una storia sarcastica, surreale e straniante. Questa manipolazione letteraria compiuta dai SITE su forme e materiali introduce per la prima volta la dimensione simbolica nello spazio del parcheggio, accentuata dal contrasto con la mera funzione di servizio (parcheggio per area di servizio, parcheggio per centro commerciale, ecc.), che inevitabilmente assume anche il valore di provocazione disciplinare. Il linguaggio che utilizzano i SITE è fatto di una grammatica semplificata, elementi riconoscibili, volutamente scontati, in quanto ripresi dal mondo della comunicazione "commerciale", che rimandano però, per come sono riposizionati, manipolati e scalati, ad altri oggetti e soprattutto sempre ricollocati in altri contesti (l'effetto della decontestualizzazione è straniante, quasi paradossale rispetto alle loro teorie dichiarate sull'inserimento contestuale, da cui anche il nome SITE). E così decontestualizzando e trasfigurando oggetti e luoghi, si generano sempre nuovi significati, che nascono però dall'ordinario, utilizzando ironia e provocazione. È

lo stesso James Wines che a un convegno internazionale organizzato nel 1997 a Modena da Bruno Zevi dichiara: «*Architecture has never distinguished in the field of irony, and many thoughts it could not be expressed in an ironic key. With my SITE group, I believs the equivocal*»<sup>23</sup>. Nel *Best parking* l'asfalto avviluppa il centro commerciale, diventando, da parcheggio, facciata e poi copertura fino a riconfigurare il tutto in un unico oggetto architettonico che è il parcheggio e che è rappresentazione del centro commerciale, come a dire che il parcheggio è il nucleo che custodisce l'edificio, per configurarlo come l'icona di uno spazio, seppur allora neonato e ancora tutto da esplorare, già storicizzato nella città e presente nella scena urbana con forti relazioni simboliche e contestuali: con ironia a denti stretti e consapevolezza, il parcheggio viene posto al centro della narrazione urbana. Nel *Ghost parking* sempre l'asfalto, come una colata lavica, avvolge plasticamente una ventina di auto parcheggiate sul fronte strada, fossilizzandole lì per sempre, facendole così diventare immediatamente simbolo di sé stesse, simulacro dell'intero centro commerciale, ma contemporaneamente anche oggetto autonomo, scultoreo e indipendente, simbolo *duchampiano*, che come ci ricorda Bruno Zevi, «schernisce il feticismo americano della macchina e della mobilità»<sup>24</sup>. Le "auto fantasma" occupano in modo apparentemente casuale piazzole di parcheggio: l'asfalto, come nel *Cristo Velato* barocco, asseconda la forma dei veicoli, permettendo all'osservatore di individuare facilmente le diverse marche e modelli, in una trasposizione continua di significato, auto-suolo-architettura. L'aspetto è quello di un parcheggio che sta via via scomparendo e assorbendo auto a caso tra quelle effettivamente in sosta: è la narrazione quasi pirandelliana di una catastrofe sociale, che apre anche ad un'iconografia di protesta sull'inversione della cultura dell'automobile, allora dominante e in assoluta e costante crescita. Quindi architettura come ironia, provocazione, ma anche protesta.

### **La artialisation**

La *artialisation* dell'architettura nell'ambiente, è per i SITE la connessione tra costruzione ed ecologia che emerge dall'atto artistico sul paesaggio. I SITE sono stati fra i primi a chiedersi come si possa fare dell'architettura un'arte nell'età dell'informazione e dell'ecologia. Tutti i progetti



dei SITE partono da una riflessione sulla natura arrivando sempre all'elaborazione di una forma di “*enviromental-art*”. Con ironia l'architettura nell'ambiente diventa soggetto dell'arte e non oggetto del progetto. Qui sta il passaggio importante introdotto da James Wines che infatti a metà anni novanta scrive *The art of architecture in the age of ecology*, un testo che cerca di sfatare i miti che si sono creati sull'ambiente, sul paesaggio e su parole come “sostenibilità” e “verde”. Il libro di James Wines critica concetti e motivi che sono stati l'origine di una «cultura parziale, sebbene allora pilotata, dalla sostenibilità» e da una certa critica “architettonica ambientalista”<sup>25</sup>, ma ancor più sui motivi per cui la maggior parte degli edifici rappresentativi della nuova città (centri commerciali ad esempio) sono esteticamente banali insignificanti e noiosi. James Wines sostiene infatti che «è stato troppo piccolo lo sforzo, da parte degli architetti verdi per trasformare la tecnologia ambientale in arte»<sup>26</sup>. “C'è dunque un paese, che costituisce il sostrato materiale, geografico, il grado zero, da cui si modella un paesaggio, e questo passaggio avviene attraverso un procedimento metafisico, soprannaturale, che cioè non appartiene alla natura»<sup>27</sup>. Così Alain Roger, nel *Breve trattato sul paesaggio*<sup>28</sup>, definisce la *artialisiation*, ovvero una sorta di realizzazione attraverso l'arte. Essa avviene *in situ* – ed «è l'opera di coloro che intervengono direttamente sul suolo e lo modificano nel tempo seguendo i modelli culturali – e *in visu* – ed è l'opera dei pittori, degli scrittori, dei fotografi, che intervengono indirettamente sul paesaggio costruendo un modello che influenzerà la maniera collettiva di guardarlo»<sup>29</sup>. *L'artialisiation* (neologismo che deriva dagli scritti di Michel de Montaigne) è un concetto filosofico e un approccio all'ambiente e al paesaggio che vede nell'intervento artistico lo strumento e la “motivazione” della trasformazione della natura. Il filosofo Alain Roger ha teorizzato per la prima volta questa nuova nozione filosofica-operativa, che ha segnato lo spostamento definitivo del concetto di *artialisiation* sul campo dell'ambiente e della geografia. I progetti dei SITE per i parcheggi, oltre che essere delle grandi sculture ambientali, sono “grandi eventi”, inaspettati per il basso contenuto storico-sociale su cui si collocano – il territorio americano degli anni '70 – e che spostano ironicamente il profilo tecnico del manufatto

infrastrutturale sul piano della narrazione concettuale e dell'effetto sorpresa (l'asfalto che si solleva fino a coprire l'edificio commerciale in *Parking Lot*, oppure l'asfalto che inghiotte le auto in *Ghost parking* o ancora il più concettuale *Highway '86 Processional*). James Wines in un'intervista<sup>30</sup> ha ricordato che l'illuminato *developer* David Burmant, committente del centro commerciale *Hamden Plaza*, era un amante dell'arte, e commissionò esplicitamente a SITE nel 1977 il progetto di un parcheggio come una sorta di arte pubblica, da posizionare in un'area adiacente all'edificio commerciale. James Wines sostiene<sup>31</sup> che l'arte pubblica spesso deriva il suo significato dalla sua posizione: «vai in un parcheggio e ti aspetti di vedere le macchine nel parcheggio, non sotto di esso. Questo parcheggio inverte le aspettative, crea uno straniamento che consiste nel contrasto tra il senso che ha ciò che stai vedendo e il senso che ha o meno rispetto alla posizione in luogo specifico: ora rimuovilo dal parcheggio e collocalo in un museo e perderà ogni significato, ogni rilevanza». Intorno al 1986, un grave uragano devastò il centro commerciale *BEST* a Culter Ridge in Florida. Quell'evento fu per James Wines emblematico perché, da una sua diretta dichiarazione, gli cambiò il modo di pensare all'architettura, soprattutto per quella delle grandi scatole commerciali. Egli infatti afferma che guardando l'edificio subito dopo l'uragano pensò «mio dio, è più bello di prima», perché il concetto da cui prendeva origine la struttura era proprio la frammentazione, e lì, a causa della catastrofe naturale, si era verificata una dematerializzazione spontanea. Sempre in una sua dichiarazione, sostiene che «ripensandoci meglio dopo erano connesse grandi implicazioni artistiche che partivano dalla dimensione ambientale». L'introduzione della "vendetta della natura" poteva quindi essere usata da SITE come interessante alternativa al progetto formalista. Dopo questo evento infatti SITE progettano sempre per *BEST* altri centri commerciali che sviluppavano attraverso le facciate e gli spazi esterni, fra cui il parcheggio, il concetto di "zona filtro", o sequenza di filtri tra interno ed esterno, tra l'uomo e l'ambiente, con lo scopo di fare un'architettura relazionata al proprio contesto (come ad esempio l'ipermercato *Terrarium* o lo showroom *Rainforest* sempre per *BEST*) in vari modi, ma soprattutto assorbendo "in maniera artistica" la vegetazione e la topografia.



Fotografia di James Wines, 1990.

*Notch Showroom*, James Wines & SITE, Arden Fair Shopping Center and parking, Sacramento, California, 1977.

*Ghost Parking Lot* (dettaglio), James Wines & SITE, Hamden Plaza Shopping Center and parking, Connecticut, 1977.

*Rest-Stop*, James Wines & SITE, Platte Rivere - Interstate 80, Nebraska, 1975.

*Forest Building and car park*, James Wines & SITE, Henrico, Virginia, 1980.

Questi 4 nuovi temi per il progetto del parcheggio sono accompagnati da altrettanti strumenti operativi, *escamotage* prospettici e dispositivi architettonici che permettono di attuare forzature percettive, straniamenti di oggetti, e in generale deformazioni semantiche, riempiendo così di significato spazi e forme fino ad allora semplicemente vuoti. Questo nuovo linguaggio dei SITE passa attraverso la costruzione di un nuovo lessico architettonico costituito:

1. dalla manipolazione delle superfici in asfalto, sia sul piano bidimensionale, supporto su cui “scrivere” e raccontare, sia come superficie architettonica deformabile e plasmabile nello spazio per costruire nuove e stranianti topografie e topologie;
2. dall’uso non convenzionale della segnaletica stradale e informativa, non come codice, ma come dispositivo narrativo (la supergrafica applicata agli edifici);
3. dall’invenzione di vere e proprie sculture stradali, grandi eventi ambientali rivolti all’automobilista, e pensate per chi guarda in movimento;
4. dall’utilizzo nella composizione architettonica di oggetti di recupero, rimettendo in circolo reperti, simboli, “oggetti ritrovati” e ri-contestualizzati;
5. dall’utilizzo di telai decostruiti e tralicci frammentati in posizione sempre dialettica con la tettonica dell’edificio, simbolo dell’azione del tempo e della natura sull’architettura;
6. dall’utilizzo dell’immagine (ad esempio la fotografia, oppure le texture) come carattere architettonico ed in alcuni casi tipologico per la caratterizzazione di una sorta di dimensione virtuale dello spazio, quella della narrazione del significato delle forme.

Il parcheggio nasce con la diffusione a mezzo di massa dell’automobile in America, e poi in Europa. Inizia ad essere codificato nella manualistica intorno agli anni ‘50, sia come spazio aperto, porzione di suolo urbano, che come struttura multipiano, quindi come architettura. Dobbiamo però attendere, sia in Europa che in America, la nascita dei primi Codici della Strada e dei primi strumenti urbanistici, per avere una vera codificazione normativa del parcheggio (anni ‘70). La grande diffusione e l’inizio dei ragionamenti, prima attorno al ruolo commerciale del parcheggio, poi a



quello tecnico-funzionale e infine a quello architettonico si registrano a partire dagli anni '50, sempre in America, in associazione a strutture edilizie e a servizio di altre apparizioni urbane<sup>32</sup>: i *drive-in* americani, i primi grandi centri commerciali sempre americani, le stazioni dei treni, gli aeroporti e soprattutto le aree di servizio lungo le grandi strade di comunicazione.

Il parcheggio nasce quindi come spazio tecnico e in breve assume un ruolo architettonico e urbano. L'evoluzione non è terminata, e ancora oggi, in maniera sempre più consapevole – ne è un esempio questa pubblicazione – si fanno progetti e sperimentazioni attorno a quest'architettura che oscilla tra le due e le tre dimensioni, in un continuo disequilibrio (creativo) tra struttura e infrastruttura e in costante ricerca di identità architettonica e forma tecnica (ne sono un esempio le sperimentazioni dei progetti qui presentati), sempre all'interno della dialettica tra il paradigma di tracciato, segno a terra, e quella di manufatto, oggetto volumetrico<sup>33</sup>. Ecco perché recuperare il portato dei SITE, veri pionieri nello studio ed elaborazione di questo materiale urbano che ha contribuito a cambiare profondamente l'immagine della città e che ancora oggi è terreno fertile per sperimentazioni e derive urbane.

Penso che sia importante studiare, a distanza di anni, con una prospettiva storica di evoluzione della città e di distanza critica dai fenomeni urbani e “mode architettoniche” i progetti citati in precedenza, ma anche tutto il lavoro teorico dei SITE, per almeno tre motivi:

1. James Wines è stato il primo a intravedere la potenzialità “narrativa” di questo spazio (sia essa ironica o straniante, provocatoria e di denuncia), sia come interfaccia o filtro che come vera e propria architettura della città, in grado di parlare un proprio linguaggio, che rimandando all'arte ambientale (come ad esempio in *Best parking lot building*, o in *Terrarium showroom*), esce dalla dimensione puramente tecnica e di spazio di servizio;
2. i progetti *Rest Stop Platte River* del 1975, *Best parking lot building* del 1976 e *Ghost parking lot* del 1977 per la prima volta mostrano che un parcheggio può non essere “solo un parcheggio”, ovvero uno spazio monofunzionale dedicato solo allo stallo delle automobili, introducendo così la dimensione della flessibilità, polifunzionalità e temporalità

d'uso. Una linea di ricerca e sperimentazione oggi praticata con successo da molti studi europei e americani (Topotek 1, Big, Tom Matton, West8 Adriano Geuze, MVRDV, Smaq Architectes) che propongono soluzioni architettoniche ibride e assetti funzionali misti, trasformando il parcheggio in parchi, aree mercato, spazi per eventi, aree gioco, aree sportive, piazze e in alcuni casi musei;

3. il lavoro dei SITE ci ha fatto capire, forse per la prima volta, che il parcheggio è uno degli spazi della città contemporanea, come un parco, una piazza o un viale, e che quindi deve essere pensato come un soggetto urbano, con proprie caratteristiche e un significato architettonico che contribuisca a costruire il paesaggio, sia esso urbano che extraurbano. Ecco perché dopo gli esperimenti dei SITE non è più possibile pensare al parcheggio solo come ad un “vano tecnico” da nascondere, da mitigare, da contestualizzare, ma esso stesso è il protagonista della scena urbana come quinta, seppur a volte immateriale o virtuale (quindi filtro). È questa una linea di ricerca aperta dai SITE, e oggi abbondantemente praticata.

Nei progetti dei SITE, ma soprattutto negli scritti teorici di James Wines, ricorrono frequentemente parole come *Indeterminazione, Inversione, Rituale, Ironia, Humor, Entropia, Disordine*, che sono la chiave di lettura di un nuovo approccio all'architettura della città, importante contributo che tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '80, ha permesso il superamento del tradizionale pensiero che vedeva la forma come estensione della funzione (dogma dell'architettura moderna, che i SITE contribuiscono a scardinare), verso una nuova visione in cui il contenuto – della forma – è estensione del contesto e l'architettura non più solo una questione di forma e spazio, ma di informazione e pensiero, ecco perché dopo i SITE ... non fu più solo un parcheggio.



*Hoenheim-Nord Terminus and Car Park,  
Zaha Hadid, Strasbourg, Francia, 1998-  
2001.*

1. A. Mussumeci, S. Bertolucci, *I  
Parcheggi*, Roma, Carrocci Editore, 1999.

2. L. Ponticelli, C. Micheletti, *Nuove  
infrastrutture per nuovi paesaggi*, Milano,  
Skira, 2003.

3. P. Gabellini, *Tecniche urbanistiche*,  
Roma, Carrocci, 2001.

4. V. Gruen, L. Smith, *Shopping town USA. The planning of shopping centers*, New York, Reinhold Publishing Corporation, 1960.
5. R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge (USA), MIT Press, 1972.
6. C. Toraldo di Francia (a cura di), *SITE architetture 1971-1988*, Roma, Officina Edizioni, 1989, p.10.
7. M. Zardini (a cura di), *Asfalto: il carattere della città*, Milano, Electa, 2003.
8. A. Aymonino, V.P. Mosco, *Spazi contemporanei. Architettura a volume zero*, Milano, Skira, 2006.
9. S. Mafioletti, S. Rocchetto, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Padova, Il Poligrafo, 2002.
10. Un filone di ricerca sviluppato in Italia tra le Università di Architettura di Pescara, Roma e Venezia, da Pippo Ciorra, Aldo Aymonino, Peppe Barbieri, Carlo Gasparini, Rosario Pavia, Alberto Clementi, Antonino Terranova.
11. P. Desideri, M. Ilardi, *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, Genova-Milano, Costa & Nolan, 1997.
12. N. Ventura, *Lo spazio del moto. Disegno e progetto*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
13. M. Augè, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera, 1993.
14. M. Ilardi, *Negli spazi vuoti della metropoli. Distruzione, disordine, tradimento dell'ultimo uomo*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999.
15. M. Ilardi, *L'individuo in rivolta. Una riflessione sulla miseria della cittadinanza*, Genova-Milano, Costa & Nolan, 1995.
16. ON SITE n. 4 del 1973, rivista fondata dal gruppo SITE.
17. Il saggio *NOT SEEN and/or LESS SEEN* of di Marcel Duchamp fu pubblicato per la prima volta sul "The New Yorker" il 6 febbraio 1965 a p. 37.
18. M. Duchamp, op. cit.
19. L. Prestinenza Puglisi, *La storia dell'architettura 1905-2018*, Milano, Luca Sossella Editore, 2019, p. 434.
20. G. Corbellini, *Grande e veloce. Strumenti compositivi nei contesti contemporanei*, Roma, Officina Edizioni, 2000.
21. J.R. Hamilton, L. L. Thurstone, nello studio *Human limitation in automobile driving* individuano una relazione di correlazione tra l'aumentare della velocità e la riduzione dell'angolo visivo, che muta i meccanismi di percezione che stanno alla base delle teorie della "Vision in Motion", riportate nel testo di C. Tunnard, B. Pushkarev, *Man-made America: Chaos or control? An inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*, a pp.171-177.
22. C. Tunnard, B. Pushkarev, *Man-made America: Chaos or control? An inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*, London, Yale University Press, 1963, pp. 177-206.
23. Atti del convegno internazionale "Landscape and zero degree of architectural language", organizzato da Bruno Zevi a Modena nel 1997. L'intervento di James Wines, assieme agli altri, è pubblicato in un numero speciale di "L'architettura Cronache e Storia" n.503-506, 1997, pp.434-439.
24. B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna*, Vol.II, 1996, Torino, Einaudi, p.457, tav.688.
25. C. Toraldo di Francia (a cura di), op. cit.
26. Atti del convegno internazionale "Landscape and zero degree of architectural language", op.cit.
27. A. Roger, *Breve trattato sul paesaggio*, 1997, Palermo, Sellerio editore, 2009.
28. A. Roger, op. cit.
29. A. Roger, op. cit.
30. J. Wines, *L'architettura non si è mai distinta nel campo dell'ironia*, in: "L'architettura cronache e storia", n.503-506, 1997, p. 435.
31. J. Wines, *L'architettura non si è mai distinta nel campo dell'ironia*, op.cit.
32. A. Venudo, *Scritto sulla strada. Dall'infrastruttura allo spazio aperto: teorie, tecniche e strumenti*, Gorizia, GoToEco Editore, 2010, cap.1.
33. V. Gregotti, *La strada: tracciato e manufatto*, in:"Casabella" n.553-554, 1989, pp.2-5.

**MONOGRAFIE**

- F. Amatori, *Proprietà e direzione: la Rinascente 1917-1969*, Milano, Franco Angeli, 1989.
- F. Angrisano, *Ventidue domande a James Wines, president of SITE*, Napoli, CLEAN, 1999.
- C. M. Aris, *Le variazioni dell'identità. Il tipo in architettura*, Milano, Edizioni Clup di CittàStudi, 1990.
- M. Augé, *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, Milano, Paravia Bruno Mondadori Editori, 2007.
- M. Augé, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera, 1993.
- A. Aymonino, V.P. Mosco, *Spazi contemporanei. Architettura a volume zero*, Milano, Skira, 2006.
- S. Bandera, M. Canella (a cura di), *R100 - Rinascente Stories of innovation*, Milano, Skira, 2017.
- W. Benjamin, *Aura e choc. Saggi sulla teoria dei media*, a cura di A. Pinotti e A. Somaini, Torino, Einaudi, 2012.
- Costellazioni. Le parole di Walter Benjamin*, a cura di A. Pinotti, Torino, Einaudi, 2018.
- C. Cassatella, *Iperpaesaggi. Universale di architettura*, Torino, Testo&Immagine, 2001.
- G. Cavoto, *Demalling. Una risposta alla dismissione commerciale*, Rimini, Maggioli editore, 2014.
- C. J. Chung, J. Inaba, R. Koolhaas, S. T. Leong, *The Harvard Guide to shopping*, Köln, Taschen, 2001.
- G. Corbellini, *Grande & Veloce. Strumenti compositivi nei contesti contemporanei*, Roma, Officina Edizioni, 2000.
- T. Crosby, *Il monumento necessario*, Bari, Dedalo Libri, 1980.
- P. Desideri, M. Ilardi, *Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico*, Genova-Milano, Costa & Nolan, 1997.
- V. Moore, P. Wolf, V. Caliandro, T. Schumacher, J. Magel, *Progetto Strade*, P. Eisenman (a cura di), Institute for Architecture and Urban Studies, New York, 1986.
- P. Gabellini, *Tecniche urbanistiche*, Roma, Carrocci, 2001.
- S. Giedion, *Spazio, Tempo, Architettura*, Milano, Hoepli Editore, 1989.
- J. Gosseye, T. Avermaete, *Shopping towns Europe: commercial collectivity and the architecture of the shopping centre 1945-1975*, New York, Bloomsbury Academic, 2017.
- V. Gruen, L. Smith, *Shopping town USA. The planning of shopping centers*, New York, Reinhold Publishing Corporation, 1960.
- V. Gruen, *The heart of our cities. The Urban Crisis: Diagnosis and Cure*, New York, Simon and Schuster, 1964.
- L. Halprin, *Freeway*, New York, Reinhold Publishing, 1966.
- M. Ilardi, *L'individuo in rivolta. Una riflessione sulla miseria della cittadinanza*, Genova-Milano, Costa & Nolan, 1995.
- M. Ilardi, *Negli spazi vuoti della metropoli. Distruzione, disordine, tradimento dell'ultimo uomo*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999.
- R. Ingersoll, *Sprawl town*, Milano, Booklet, 2004.
- M. Jeffrey Hardwick, *Mall Maker: Victor Gruen, Architect of an American Dream*, Filadelfia, 2003.
- P. Jodidio (a cura di), *Green architecture. James Wines*, Koln, Taschen, 2000.
- R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Milano, Mondadori Electa, 2000.
- R. Koolhaas, *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, a cura di G. Mastrigli, Macerata, Quodlibet, 2006.
- K. Lynch, M. Southworth, *Design and Managing the strip*, Londra, MIT Press, 1990.
- S. Mafioletti, S. Rocchetto, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Padova, Il Poligrafo, 2002.
- The function of ornament*, a cura di F. Moussavi, M. Kubo, Cambridge, Harvard University Press, 2008.
- A. Mussumeci, S. Bertolucci, *I Parcheggi*, Roma, Carrocci Editore, 1999.

- C. Pagani, *Architettura italiana oggi – Italy's architecture today*, Milano, Ulrico Hoepli Editore, 1955.
- B. C. Peck, *The World a Department Store: A Story of Life Under a Cooperative System*, Lewiston, ME and Boston, stampato in privato, 1900.
- L. Ponticelli, C. Micheletti, *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Milano, Skira, 2003.
- D. Preble, S. Preble, *Artforms*, USA, Harper&Row, 1985.
- L. Prestinenzia Puglisi, *La storia dell'architettura 1905-2018*, Milano, Luca Sossella Editore, 2019.
- F. Reggiori, *Un palazzo a Milano a fianco del Duomo: pareri, dispareri, notizie, commenti*, Milano, Officine Grafiche Esperia, 1951.
- P. Restany, B. Zevi, *SITE: architecture as Art*, Londra, Academy Editions and St. Martin Press, 1980.
- A. Roger, *Breve trattato sul paesaggio*, 1997, Palermo, Sellerio editore, 2009.
- B. Rudofsky, *Strade per la gente, architettura e ambiente umano*, Roma-Bari, Laterza, 1981.
- M. Scolari, *Il disegno obliquo. Una storia dell'antiprospectiva*, Venezia, Marsilio, 2005.
- A.J. Scott, E. W. Soja, *The City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*, Berkeley, University of California Press, 1996.
- S.I.T.E., *SITE-projects and theories*, Bari, Dedalo Libri, 1978.
- S.I.T.E., *Highrise of homes. SITE*, New York, Rizzoli, 1982.
- D. Smile, *Sprawl and Public Space: Redressing the Mall*, Washington D.C., National Endowment for the Arts, 2002.
- W. Techentin, *Dead Mall*, Pamphlet #1, Los Angeles, Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design, 2004.
- F. Tentori, *Abitare nella pianura friulana. L'Insediamento, il sedime, la casa*, a cura di G. Corbellini, Venezia, I.U.A.V. Dipartimento Progettazione Architettónica, 1987.
- C. Toraldo di Francia (a cura di), *SITE architetture 1971-1988*, Roma, Officina Edizioni, 1989.
- C. Tunnard, B. Pushkarev, *Man-made America: Chaos or control? An inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*, London, Yale University Press, 1963.
- N. Ventura, *Lo spazio del moto. Disegno e progetto*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
- R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *Learning from Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, a cura di M. Orazi, Macerata, Quodlibet, 2010.
- A. Venudo, *Scritto sulla strada. Dall'infrastruttura allo spazio aperto: teorie, tecniche e strumenti*, Gorizia, GoToEco Editore, 2010.
- A. Vinegard, *I am a Monument. On Learning from Las Vegas*, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 2008.
- S. Womersley, *SITE: Identity in Density*, Mulgrave-Australia, Images Publishing Group, 2005.
- F. L. Wright, *The Disappearing City*, New York, William Farquhar Payson, 1932.
- M. Zardini (a cura di), *Asfalto: il carattere della città*, Milano, Electa, 2003.
- B. Zevi, *Saper Vedere l'Architettura*, Torino, Einaudi, 1948.
- B. Zevi, *Storia dell'architettura moderna*, Vol.II, Torino, Einaudi, 1996.
- AA. VV., *SITE by SITE*, Tokyo, A&U Publishing Co., 1986.

#### **CONTRIBUTI E CAPITOLI DI LIBRI**

- M. Crawford, "The World in a Shopping Mall", in: M. Sorkin (a cura di), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 1992, pp. 3-30.
- W. C. Ellis, "La struttura spaziale delle strade", in: S. Anderson (a cura di), *Strade*, Bari, Edizioni Dedalo, 1982.
- K. Frampton, "La strada come manufatto continuo", in: S. Anderson (a cura di), *Strade*, Bari, Edizioni Dedalo, 1982.
- S. Giedion, "Marginalia, Introducing Part 6: On the demand for Imagination", in: *Architecture You and Me: The Diary of a Development*, Cambridge, Harvard, 1958, pp.154-199.

L. Zuccaro Marchi, "Utopia Gruen", in: A. De Magistris, A. Scotti (a cura di), *Utopiae finis? Percorsi tra utopismi e progetto*, Torino, Accademia University Press, 2018, pp. 161-183.

### ARTICOLI IN RIVISTA

*New Building for 194x*, in: "Architectural Forum", 73, 1943, pp.69-151.

T. Avermaete, F. Hooimeijer, L. Schrijver (a cura di), *Urban Formation and Collective Spaces*, in:"OASE", n. 71, 2006.

A. Aymonino, *1946 Progetto Colyseum*, in: "Abitare", n. 344, 1995.

A. Aymonino, *L'avanguardia incompiuta: utopia, infrastrutture e territorio nei progetti italiani della "nuova (grande) dimensione" 1959/1977*, in: "Archint", n.3, 1996.

L. Cohen, *From Town Center to Shopping Center: The Reconfiguration of Community Marketplaces in Postwar America*, in: "American History Review", 1996, pp. 1050-1081.

D. Curto, *Un restauro a Milano a fianco del Duomo. Le facciate dei magazzini laRinascete*, in: "Ananke", n.56, 2009, pp.138-149.

*Città diffusa*, a cura di F. Indovina, in: "Bollettino", n.1, Venezia, DAEST, IUAV, 1990.

*Cronache Rinascete Upim*, anno XV, numero XV, 1961; in: E. Paladino, M. Taloni (a cura di), *La Rinascete Roma Piazza Fiume*, Rinascete Archives <<https://archives.rinascete.it/it/paths/rinascete-roma-piazza-fiume>>.

V. Gregotti, *La strada: tracciato e manufatto*, in:"Casabella" n.553-554, 1989.

S. Izenour, D. A. Dashiell III, *Vernacolo commerciale a Las Vegas*, in: "Rassegna. Problemi di architettura nell'ambiente. Reklame & Architektur", n. 43, 1990.

F. Jameson, *Future City*, in: "New Left Review", n.21, maggio-giugno 2003, pp.65-80, <<https://newleftreview.org/issues/II21/articles/fredric-jameson-future-city>>.

S. Marpillero, *42nd Street: Peepland e altre storie*, in: "Lotus International", n. 93, 1997, pp.109-121.

P. Nicolin, *Conversazione tra Peter Fischli, Rem Koolhaas e Hans Ulrich Obrist*, in: "Abitare", n. 489, 2009.

S.I.T.E., *Not Seen and/or Less Seen of...* (Marcel Duchamp), in: "ON SITE", n. 4, 1973.

D. Smiley, *Shopping Mall: Storia dell'idea vincente*, in: "Lotus International", n.118, 2003, pp. 4-25.

M. de Solà-Morales, *Openbare en collectieve ruimte: de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging*, in: "OASE" n. 33, 1992.

W. Techentin, *Shopping mall: storia di un malessere*, in: "Lotus", n. 118, 2003, 26-46.

R. Venturi, *A definition of Architecture as Shelter with Decoration on It, and Another Plea for Symbolism of the Ordinary in Architecture*, in "a+u", n. 87, 1978.

J. Wines, *L'architettura non si è mai distinta nel campo dell'ironia*, in: "L'architettura cronache e storia", n.503-506, 1997.

### ARTICOLI SU QUOTIDIANI

M. Duchamp, *NOT SEEN and/or LESS SEEN of*, in: "The New Yorker", 6/02/1965, p.37.

### TESI E DISSERTAZIONI

A. Venudo, *Spessori, Codici, Interfacce. Architetture della Strada*, Tesi di Dottorato, Università degli Studi di Trieste, 2005-2006, Catalogo OpenstarTS <<http://hdl.handle.net/10077/2524-urn:nbn:it:units-3935>>.

T. Bisiani, *Archigrafia, tra architettura e parola*, Trieste, Università degli Studi di Trieste, Tesi di Dottorato, 2010.

### CONVEGNI E CONFERENZE

J. Gosseye, T. Avermaete (a cura di), *The Shopping Centre 1943-2013. The Rise and Demise of a Ubiquitous Collective Architecture*, Atti del convegno, Delft University of Technology, 11-12/06/2015.

B. Zevi (a cura di), *Landscape and zero degree of architectural language*, Atti del convegno, Modena, 1997.

## DOCUMENTI E REPORT

Ires FVG, Format Research (a cura di), *Osservatorio Trimestrale del Terziario*, Ente Bilaterale del Terziario del Friuli Venezia Giulia, dicembre 2018, <<https://www.ebinter.it/>>.

Per la normativa di riferimento di veda il quadro di sintesi normativo, pp. 270-271.

## ARCHIVI

Archivio fotografico "Album di Tavagnacco" del comune di Tavagnacco (Feletto Umberto, Udine); <<http://www.albumditavagnacco.it/>>. Sono state consultate le raccolte: *Luoghi della Strada Tresemane, Branco e dintorni, Visi e luoghi del visibile (ritratti ambientati)*.

## SITOGRAFIA

F. Bucci, *Franco Albini: l'architettura nella città*, Polimi OpenKnowledge, 2020, <<https://www.youtube.com/watch?v=t6VJY4K1FOM>>.

*demalling.com* è un progetto di Gabriele Cavoto in collaborazione con Vittoria Rossi e il laboratorio URB&COM del Politecnico di Milano: <[www.demalling.com](http://www.demalling.com)>.

G. Mendicino, *La Rinascente, Franco Albini, Franca Helg*, Archidiap, 2014, <<http://www.archidiap.com/opera/la-rinascente/>>.

E. Paladino, M. Taloni (a cura di), *La Rinascente 1865-2017: la storia del grande magazzino*, Rinascente Archives, <<https://archives.rinascente.it/it/paths/la-rinascente-1865-2017-storia-del-grande-magazzino>>.

E. Paladino, M. Taloni (a cura di), *La Rinascente Roma Piazza Fiume*, Rinascente Archives <<https://archives.rinascente.it/it/paths/rinascente-roma-piazza-fiume>>.

*S.I.T.E. (Sculpture in the Environment)* architecture and environmental arts studio: <[www.siteenviodesign.com](http://www.siteenviodesign.com)>.

*L'editore resta disponibile ad assolvere le proprie obbligazioni riguardo le immagini presenti nel testo, avendo effettuato, senza successo, tutte le ricerche necessarie al fine di identificare gli aventi titolo.*





**VALENTINA RODANI** è architetto e co-fondatrice dell'associazione culturale AUT71 con cui indaga la relazione tra teoria e progetto nel fare architettura sviluppando mostre, installazioni temporanee a carattere artistico (*Banned*, èStoria 2013; *Superficiale*, In\Visible Cities 2016) e pubblicazioni (*Il libro giallo*, 2014). Si laurea presso l'Università degli Studi di Trieste con la tesi *Vivere negli aeroporti*, successivamente premiata e pubblicata (con S. Iuri, Mimesis, 2018). Attualmente è dottoranda di ricerca in composizione architettonica presso il Dottorato in Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Trieste interateneo con l'Università di Udine.



**CLAUDIO MENINNO** ha studiato architettura presso l'Helsinki University of Technology e lo IUAV di Venezia, dove si è laureato nel 2003. Successivamente approfondisce i propri studi presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Trieste dove consegue il dottorato di ricerca nel 2009 sulle tematiche dell'*housing*, della densità urbana e della qualità dell'abitare collettivo. Nominato Cultore della materia in composizione e progettazione architettonica, presso la stessa università ha ricoperto vari ruoli di docenza e di ricerca. Nel 2013 è stato *visiting professor* presso la Facoltà di Architettura di Lubiana. Ha inoltre continuato il proprio impegno nell'ambito della ricerca post-dottorato approfondendo le tematiche dell'architettura e dello sviluppo territoriale ed urbano in relazione a flussi logistici intermodali. Parallelamente all'impegno universitario ha svolto attività professionale come socio dello studio Di Dato & Meninno Architetti Associati (2007-2019) e dal 2019 guida lo studio Meninno Architects.



**GIOVANNI FRAZIANO** conseguita la laurea allo IUAV di Venezia completa la sua formazione a Parigi. Visiting professor a Nancy e Lione promuove e realizza iniziative culturali di richiamo internazionale. In qualità di ricercatore (1983-1996) e professore associato, insegna composizione architettonica presso lo IUAV fino al 2000. Ordinario di Composizione Architettonica e Urbana all'Università degli Studi di Trieste, svolge dal 2000 attività didattica e di ricerca. Già preside della Facoltà di Architettura, 2009-2012, e dal 2013 al 2019 delegato del Rettore. Ha diretto presso l'ateneo triestino il Dipartimento di progettazione architettonica e urbana, il Dottorato di ricerca in Progettazione architettonica, la Scuola di dottorato in Scienze dell'uomo, della società e del territorio, il master in Cruise and yacht interior design. Dall'agosto 2017 è presidente del centro di divulgazione umanistica Stazione Rogers.



**THOMAS BISIANI** è architetto, presidente dell'Ordine P.P.C. di Trieste e professore a contratto presso il Corso di laurea in Architettura a Gorizia. Ha studiato urbanistica presso l'IFU di Parigi e si è laureato in architettura a Venezia nel 2001. Nel 2010 consegue il dottorato in Progettazione Architettonica e Urbana all'Università degli Studi di Trieste con menzione di pubblicazione.



**ADRIANO VENUDO** architetto e PhD, è stato ricercatore in Architettura del Paesaggio presso il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università degli Studi di Trieste dove attualmente insegna Progettazione del Paesaggio. Ha tenuto corsi e lezioni in varie università italiane e dal 2003 svolge attività didattica e di ricerca presso il DIA – UNITS sui temi della progettazione del paesaggio in relazione alle reti territoriali, approfondendo il rapporto con le infrastrutture viabilistiche.





