THE SHOPPING CENTER AS/IS A MEETING PLACE

Claudio Meninno
Valentina Rodani

EUT

THE SHOPPING CENTER AS/IS A MEETING PLACE

Claudio Meninno
Valentina Rodani

EUT

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.

dipartimento di ingegneria e architettura

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 Wòjcicka, 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? 07
Prefazione di Giovanni Fraziano

GEOGRAFIE PROGETTUALI TRA SUBURBANO E IPERURBANO 11
Valentina Rodani e Claudio Meninno

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 266
Bibliografia e sitografia
Quadro di sintesi normativo
Profilo degli autori
Ringraziamenti

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, sed
memoria.
E forse questi sono s
che non sono né pub
ma entrambi allo st
pubblici che vengon

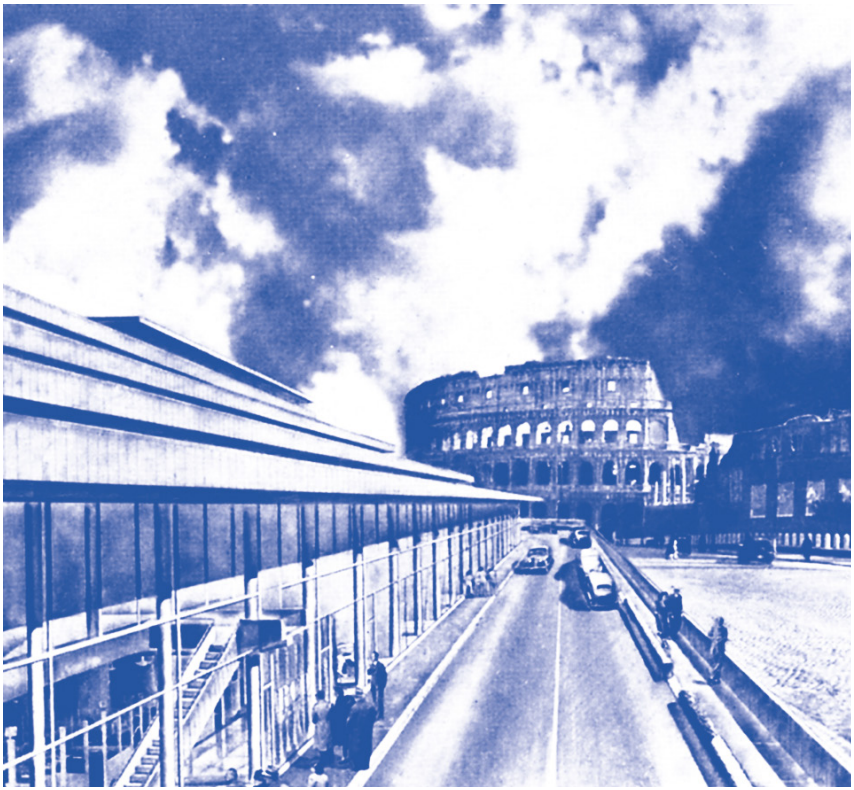
è molto più e
pazio pubblico
tto (come
. Le ricchezze
ne, urbanistiche e
a città sono quelle
tivi, di tutti quegli
e e si presenta la
imentandosi nella

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

attività private o spa
consentono un uso c
Il pubblico e il priva
come categorie e no
sufficienti. Dare un
pubblico a quegli ed
sarebbero semplice
– l'urbanizzazione d
Questa è l'idea. Vale
particolare nella sfe
pubblico.

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

M. de Solà-Morales, *Openbare en collectieve ruimte: de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging*, in: "OASE", n. 33, 1992, pp. 3-8.



Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti, *Coliseum Center,* Roma, 1950; vista d'inserimento nel contesto (via dei Fori Imperiali).

Da: 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>; consultato il 05/11/2020..

PIONIERI TRA I PIONIERI. COLISEUM CENTER SHOPPING MALL

Porosità della strada: incerti confini tra spazio pubblico/ privato

Alla fine degli anni settanta un gruppo di ricerca dello IAUS[1] di New York coordinato dall'allora direttore Peter Eisenman condusse un ampio studio corredato da una serie di proposte progettuali intitolato *Progetto Strade*. L'oggetto principale era l'individuazione dei "caratteri dello spazio-strada e del suo rapporto di continuità con il contesto urbano". L'obiettivo della ricerca consisteva nella dimostrazione di come attraverso il "Design Process Model" il progetto della strada potesse investire la ridefinizione dei confini dello spazio pubblico e degli ambiti di interazione con quello privato. In sintesi i due anni di ricerche ed elaborazioni progettuali hanno portato a definire dei modelli interfacciali tra strada e contesto, che "aumentano" lo spazio pubblico della strada, fino a farlo penetrare all'interno degli edifici, secondo diversi gradi di proprietà e diritti di uso, secondo un principio di continuità fisica entro il dominio pubblico. Gli indefiniti limiti dello spazio pubblico che la diffusione dell'automobile ha creato in tante tipologie stradali, sono in queste proposte trasformati in "operatori di complessità" dell'architettura della strada.

I diagrammi evolutivi prodotti dai ricercatori mostrano come l'applicazione dalle strade di quartiere alle autostrade urbane degli elementi interfacciali (dal bordo, alla facciata dalla deformazione dell'intero volume dell'edificio a intere parti di città) possa organizzare (e aumentare) il grado di permeabilità morfologica e funzionale della strada a prescindere dalla tipologia e dalla velocità, ed in particolare tra spazio pubblico/privato e spazio aperto e spazio interno.

I fattori di maggior rilievo emersi sono: 1) la nozione di "volume dello spazio strada" come generatore di una "gerarchia complessa di forze simboliche e operative", e 2) la superficie o interfaccia tra ambiente pubblico e dominio privato come un manufatto significativo, per entrambi e reciprocamente interagente.
Eisenman assieme ai suoi collaboratori indicarono come intere parti di città potevano essere riqualificate con spazi "pubblici più strutturati", non secondo il tradizionale senso della griglia stradale come struttura, ma piuttosto nei termini di una gerarchia di spazi che avessero la valenza di "luogo e collegamento", di passaggio dal pubblico al privato, e di supporto per usi collettivi. Queste ricerche sulle forme e sulle condizioni di permeabilità dell'infrastruttura delineano uno spazio-strada non più semplicemente come spazio aperto e pubblico delle automobili, ma come luogo e dominio anche del pedone.

Percolazioni: spazio strada e estensioni (forme del consumo)
L'altra grande "invenzione" tipologica, e come sostiene Lynch l'unico grande contributo americano allo sviluppo della città, è la *strip*, ovvero la strada-mercato. Frutto di dinamiche spontanee e di processi auto-organizzativi, notate e celebrate nel famoso testo *Learning from Las Vegas* da Venturi, Scott Brown, Izenour, la *strip* esprime probabilmente il primo vero carattere di "strada delle automobili abitata". Si configura come un mercato alla scala della città o del territorio da vivere con il mezzo meccanico. Lo shopping viene fatto a singhiozzo, entrando e uscendo dai vari *mall* con la macchina, lungo strade bordate da grandi edifici-insegna, merci esposte, grandi parcheggi, in cui "[...] non ci sono panchine, spazi protetti, toilettes pubbliche, alberi. È difficile riconoscere gli oggetti e orientarsi, tutto è molto grande, colorato e urlato per cogliere l'attenzione del guidatore"[2]. Tanto nella *strip* statunitense, quanto nella strada-mercato europea il dato più evidente è la *mancanza* di una continuità dello spazio collettivo a cui siamo "ordinariamente" abituati (nella veste di pedoni). È questa un'*assenza* risultato di un rapporto di permeabilità diretta tra corsie di traffico, automobili e edifici commerciali. Tutto è pensato in termini "carrabili", compreso lo spazio aperto (parcheggi e aree di manovra), e l'automobile è la necessaria estensione del corpo. La scala, le misure e la

grana dello spazio collettivo e pubblico sono determinate da velocità, raggi di curvatura, visibilità e percezione dinamica. Questa tipologia di strada delle automobili, associata al commercio, ha determinato uno specifico grado di permeabilità tra spazio-strada e contesto urbano che ha prodotto un "nuovo tipo di spazio aperto e pubblico" legato al movimento.
Queste forme di permeabilità che caratterizzano le *strip* e in generale tutte le strade-mercato, hanno prodotto la perdita dell'idea (nella città "tradizionale") di spazio urbano come esperienza continua e di appartenenza: poiché l'esperienza spaziale è connotata "da due velocità". Si vengono infatti a sovrapporre due tipi di percezione: quella di un paesaggio visto come insieme di oggetti eterogenei, il cui contrasto restituisce *uniformità*, e quella di una conoscenza puntuale, caratterizzata da affondi, con obiettivi specifici e mirati all'interno dei parcheggi e delle diverse "scatole commerciali". La permeabilità è costruita da elementi interfacciali di mediazione quali i recinti e le insegne, le superfici d'asfalto dei parcheggi, gli involucri dei *mall*, spesso trasfigurati a vere e proprie icone o marchi commerciali.
È questo uno spazio pubblico (del moto) dagli incerti confini, in cui bordi stradali, aree di manovra o sosta automobilistica e facciate vetrina assumono il ruolo di spazio-soglia.

Coliseum Center shopping mall

Coliseum Center[3] è il nome dato ad un quasi sconosciuto quanto strano edificio progettato da Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti all'inizio degli anni cinquanta a Roma, nel cuore dell'area monumentale della città, lungo la via dei Fori Imperiali. È uno dei primi centri commerciali urbani che appaiono nella scena italiana, è uno shopping mall *ante litteram*, ma difficile definire anche solo come edificio commerciale. Il *Centro del Commercio Mondiale*, così chiamato allora, non è soltanto un edificio, perché è una sorta di "strada costruita", un nastro stradale avvolto su se stesso, ma aperta e in continuità con la città, con il centro storico di Roma. Un'ampia rampa carrabile, a doppio senso di marcia, che salendo a spirale per uno sviluppo complessivo di due chilometri di lunghezza, al due percento di pendenza, collega la quota della città all'eliporto sul tetto, e configurandosi come una naturale continuazione urbana

Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti, *Coliseum Center,* Roma, 1950; vista dalla piastra panoramica. Da: A. Venudo, *Spessori, Codici, Interfacce. Architetture della Strada*, op. cit..

di via dei Fori imperiali, costruisce un nuovo brano di città, articolato su diversi livelli e spazi sviluppa un complesso programma funzionale.
Il nastro d'asfalto per le automobili piegandosi rispetto al piano orizzontale e a quello verticale, secondo un impianto di forma pressoché triangolare genera una sezione complessa al cui interno si innestano volumi e si intrecciano ampi spazi commerciali, laboratori artigiani, bar, ristoranti, uffici, sale congressi, cinema, e spazi per l'incontro e il tempo libero. La complessa macchina che ne risulta, è un ibrido tra strada e edificio, debitore ai prototipi dei primi del novecento come il Lingotto di Matté-Truco a Torino o agli "edifici-autostrada" di Le Corbusier per il *Plan Obus* di Algeri. Il tracciato, il bordo e la sezione vengono qui declinati come codici oltre che per il disegno della strada, anche per un'architettura che assume il movimento e l'automobile come nuova misura dello spazio urbano. Il Coliseum Center, viste le dimensioni e la forma, va percorso, vissuto in automobile. Tutte le funzioni sono organizzate in un layout distributivo raggiungibili sempre dal mezzo meccanico, e i negozi che emergono tra i piani inclinati della lunga rampa si configurano come una grande vetrina continua, da guardare in movimento, alla velocità della macchina, come una contrappunto disincantato al paesaggio archeologico e "monumentale" dei Fori Imperiali.
La continuità con il sistema urbano, le "operazioni" di deformazione e piega sul tracciato, le regole e i caratteri della strada (velocità di percorrenza, pendenze, distanze, raggi di curvatura), modellano le forme di una nuova architettura. Monaco e Luccichenti, forse inconsapevolmente, con questo progetto contribuiscono a scrivere i codici estetici di un'architettura per la nuova società dei consumi, che proprio in quel momento di grande sviluppo e crescita globale si stavano giocando tra spazi del movimento e spazi dello stare, e nei rapporti di prossimità tra auto e pedone.
La scelta di riproporre questo progetto dei primi anni cinquanta, "quasi inedito", è legata al fatto che apre, e poi prematuramente chiude (visto che non ha trovato poi realizzazione) una particolare stagione italiana, che per diversi motivi, era legata ad un dibattito e a delle ricerche internazionali, che dopo questa stagione, sono scomparse.

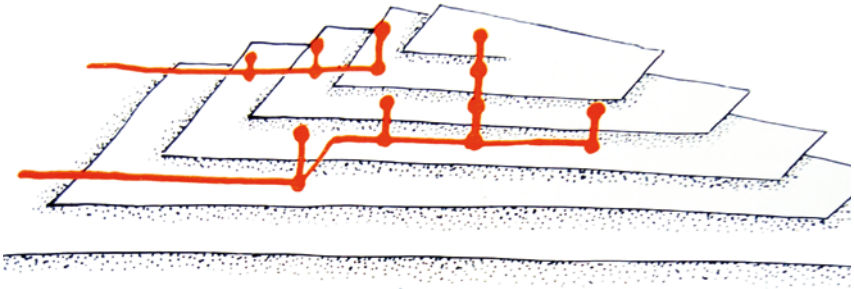
Oggi forse, per ciò che sta accadendo ai centri commerciali e alle città, potrebbe essere utile ripartire da queste prime sperimentazioni di inserimento dei centri commerciali nei contesti urbani, anche perché sono dinamiche recentemente riemerse in modo significativo con assalto degli shopping mall ai centri storici delle capitali europee. Questo progetto, oltre a proporre strategie per il "rientro" in città dei centri commerciali è un esempio stimolante anche per come integra le soluzioni infrastrutturali con quelle architettoniche e urbane, ed è fra i pochi ad aprire a delle sperimentazioni sullo spazio-strada, ed in particolare sull'ibridazione strada-edificio, dimostrando la capacità e i margini operativi del progetto stradale nel generare "proprie architetture" e forme insediative in una stretta prossimità tra auto-pedone.
Coliseum Center è un progetto paradigmatico per la definizione di spazio-strada. Contiene infatti le due principali matrici, della strada come spazio aperto e segno del territorio, e della strada come manufatto continuo, come macro-architettura, appunto alla scala dell'infrastruttura, che poi è quella della città.
Va aggiunto che sono degli importanti prototipi per le forme di riavvicinamento alle strada delle automobili, la strada che disegna la città, e nel caso di Coliseum Center anche l'architettura. Infatti dopo la grande separazione tra le "funzioni del circolare e dell'abitare", operata dal Movimento Moderno, i temi dell'allineamento e della continuità non furono più associati al progetto infrastrutturale con la conseguente perdita di capacità della strada di generare architetture e urbanità in maniera "strettamente connessa", come lo era stato fino ad allora. Era la capacità morfogenetica della strada di "fare città", che riappare con gran forza in Coliseum Center proprio nella semplice, ma anche complessa ibridazione degli spazi commerciali con lo spazio della strada.
Sono vecchi temi, che però erano scomparsi dal dibattito e dalla pratico, a seguito della proliferazione negli ultimi trent'anni dei centri commerciali nelle aree periurbane o extraurbane: la strada non più soltanto come un canale di traffico, un collegamento per andare da casa al centro commerciale, per poi lasciarla al parcheggio del centro commerciale, attraverso rotatorie, svincoli e corsie di

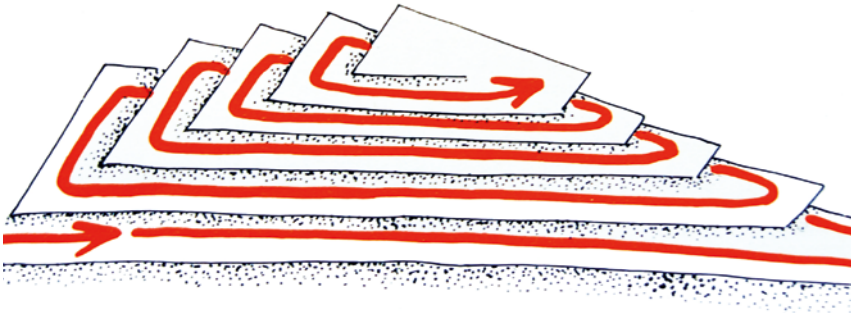
accumulo, ma riassegnandole un importante ruolo di organismo complesso, come quando "le strade erano solo della gente"[4], ed avevano sempre avuto una valenza anche di luogo, di architettura e di città. È il caso di Strada Nova a Genova, o del sistema piazza della Signoria-piazza degli Uffizi a Firenze, o ancora dei *boulevards* ottocenteschi di Parigi, o delle *avenue* e *streets* di Manhattan a New York[5].
Coliseum Center è un progetto instauratore poiché rappresenta un momento storico di ricerche e esperimenti che ha un nucleo progettuale prolifico in Italia, e che va dalla metà degli anni cinquanta alla fine degli anni sessanta, con Moretti, Musmeci, i BBPR, Ridolfi e Frankl, lo studio Aua, Samonà, Quaroni e Sacripanti, e con una stagione di grandi concorsi da cui escono inedite soluzioni di integrazione strada-edificio-città (ad es. il concorso per le Barene di San Giuliano o per il Centro Direzionale di Torino). Temi e progetti per strade che modellando edifici e città, e che disegnano la "nuova dimensione"[6], risposta italiana alla crescente domanda di mobilità mondiale, e alla diffusione dell'automobile come mezzo di massa.
Coliseum Center oltre che pioniere fra i progetti di centri commerciali è anche il contrappunto italiano ad una rinnovato interesse ed attenzione per le forme della velocità come alternative forme dell'abitare, alla conciliazione tra auto e pedone, all'architettura della strada e all'infrastruttura come idea di città. Sono temi che in quel momento storico fanno parte di un comune sentire che investe il dibattito internazionale e diverse linee di ricerca, che vanno dall'ampia stagione dell'utopia megastrutturalista, a forme più pragmatiche e "operative", di integrazione dello spazio dell'automobile come appare dalle multiformi esperienze delle *new towns* inglesi.

Pragmatismo e sperimentazione che si fondono anche in inediti punti di vista di studi e letture di nuove dinamiche territoriali e insediative proposte da due ricercatori del MIT, Tunnard e Pushkarev, all'inizio degli anni sessanta con *Man Made America*[7] sul ruolo dell'automobile nel costruire il paesaggio americano, o sulle letture operative dei primi fenomeni di auto-organizzazione nelle città americane proposta da Lawrence Halprin[8], che vanno dalle "città integrate alle *freeways*", alle tipologie ibride degli

"*skyscrapers*", dalle "sezioni evolutive" di città-strada, alla "*condensation*" auto-pedone della "*traffic architecture*". Studi e ricerche che mostrano l'oscillazione continua del paradigma dello spazio-strada, tra volume costruito e traccia sul paesaggio, tra supporto e sistema aggregativo urbano, tra spazio tecnico e di servizio e spazio dell'arte urbana con un proprio statuto estetico.
Oscillazione di una condizione di base dello spazio-strada, dalla quale è impossibile prescindere per la sedimentazione di un ampio corpus disciplinare, che si estende fino ai giorni nostri, e che si esprime perfettamente in due nuovi tipi: la prima è la *parkway* o strada-parco, "inventata" da F.L. Olmsted, tra gli anni venti e trenta, per lo stato di New York, e fatta conoscere al mondo intero dalle ormai storiche pagine di *Spazio tempo Architettura*[9] di Giedion negli anni quaranta, fra cui la più emblematica è la Lincol Highway, uno dei più grandi progetti di paesaggio mai realizzati, che attraversa tutta l'America, il famoso *coast to coast*, da New York a San Francisco; l'altra è la "strada costruita", l'edificio-autostrada, i grattaceli distesi con la strada sul tetto, che Le Corbusier tra il 1929 e il 1935 elabora per Algeri e per alcune città del Sud America.
Archetipi, prototipi e progetti instauratori, che dal paesaggio alla città con nuove immagini, forme e codici, legati non più alla triade vitruviana, ma a "canoni" come velocità e sicurezza, hanno costruito il tema della strada delle automobili come "terza via" possibile per la composizione dello spazio dopo l'architettura e l'urbanistica.

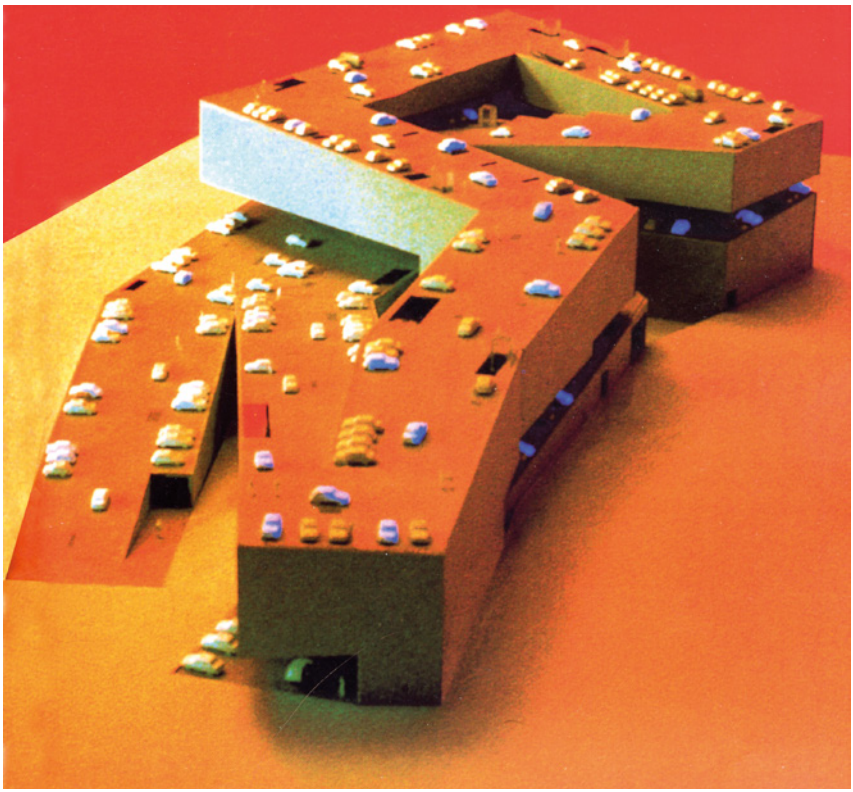
Dialoghi a distanza tra pionieri, urgenza e attualità del tema infrastrutturale per gli shopping mall urbani
Recuperare oggi Coliseum Center di Monaco e Luccichenti, e tornare a studiare questi progetti e queste ricerche di quasi settant'anni fa ha un doppio significato. Uno legato al notevole contributo che tra gli anni cinquanta e sessanta proviene dall'Italia, con studi che pionieristicamente hanno "messo al centro" la strada delle automobili nel progetto urbano (e forse non ancora del tutto esplorato), e l'altro legato all'insorgenza del tema infrastrutturale nella contemporaneità come necessario vettore di urbanità, vista la rilevanza quantitativa del "fenomeno strada" e il progressivo consumo di spazio e di risorse che generano.





Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti, *Coliseum Center,* Roma, 1950; diagramma distributivo. Da: A. Venudo, *Spessori, Codici, Interfacce. Architetture della Strada*, op.cit.

NL Architects, *Parkhouse/Carstadt,* Amsterdam, 1994-95; maquette. Da: NL Architects website < http://www.nlarchitects.nl/slideshow/117?slide=57 >.



La possibilità offerta da un riesame e confronto dei temi, strumenti ed approcci fondativi di quella stagione italiana con quelli della contemporaneità, apre delle nuove prospettive proprio per i temi che affronta questa pubblicazione, ovvero l'inserimento urbano delle grandi scatole commerciali, i *big box*, e il ruolo dei grandi parchi commerciali nel disegno del paesaggio urbano. Rispetto a queste tematiche l'approccio che vede nel disegno della strada il disegno di questi complessi commerciali urbani è una nuova linfa alla "vita delle forme", in cui proprio il disegno infrastrutturale nel rapportarsi alla città, rende superflua qualsiasi speculazione sugli elementi architettonici a favore di una visione tutta incentrata sullo spazio come "volumetria dinamica", in cui la misura urbana è necessariamente ricalibrata in funzione dell'automobile e della velocità.
In un ipotetico dialogo a distanza tra pionieri di epoche diverse Coliseum Center di Monaco e Luccichenti (1950)

e *Parkhouse Carstadt* di NL architects (1996) a circa cinquant'anni di distanza mostrano, seppur in maniera diversa, come i codici e gli strumenti del progetto stradale possano costruire una efficace strategia urbana che ibrida spazi commerciali, circolazione automobilistica e necessità della grande distribuzione in un unico grande segno. Una "strada costruita", che integra le diverse scale della città, diventando facilmente riconoscibile, facilmente accessibile (requisito necessario per gli shopping mall), percorribile anche in auto, ed eliminando la sequenza strada-parcheggio-centro commerciale, ma sintetizzandola in un'unica e più efficace sequenza, che funziona anche come catalizzatore urbano.
Entrambi gli edifici-strada nascono dal principio di connessione con la rete viabilistica urbana esistente e dalla successiva curvatura e piegatura nelle tre dimensioni del tracciato stradale di base, il cui sviluppo è di 2,5 km per Coliseum Center e di 1 km per *Parkhouse Carstadt*. Queste due "operazioni" modellano l'edificio-strada come un complesso anello, che garantisce il flusso continuo del traffico, generando tra le pieghe delle rampe complessi spazi commerciali in stretta prossimità con le corsie delle automobili.

Coliseum center come possibile modello

La velocità, i raggi di curvatura, gli spazi di manovra e il sistema delle misure e distanze tra auto e pedoni costruiscono il paradigma di queste "architetture di strada", che riescono perfettamente a combinare le esigenze della circolazione interna e esterna, di utenti e flussi diversi, delle aree di sosta e quelle delle varie attività per il commercio e il tempo libero. Macchine complesse, con articolati programmi funzionali che inglobano tutto, fra cui *in primis* l'automobile, e che si configurano in entrambi i casi come una sorta di "città nella città".
Questi due progetti sono emblematici per come infrastruttura e edificio diventano "un'unica cosa" con un elevato grado di compatibilità, assumendo come figura la "strada costruita", che ripiegandosi su se stessa da vita a forme e spazi, secondo una strategia estremamente pragmatica che permette una funzionale integrazione dei grandi contenitori commerciali con il tessuto urbano e l'ottimizzazione (anche risparmio in termini dimensionali)

del prezioso spazio del centro storico, in un caso di Roma, e nell'altro di Amsterdam.

1. La ricerca si intitola "Progetto Strade", ed è condotta da un gruppo composto da Vincent Moore, Peter Wolf, Victor Caliandro, Thomas Schumacher, Judith Magel, e coordinato da Peter Eisenman, presso l'Institute for Architecture and Urban Studies di New York.

2. K. Lynch, M. Southworth, *Design and Managing the strip*, Londra, MIT Press, 1990, p.582.

3. Il progetto è pubblicato in un testo monografico curato dagli stessi progettisti e prodotto in proprio senza editore, in un numero di copie limitato. Parte dei materiali grafici sono conservati presso l'archivio Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti a Roma; e in A. Aymonino, *1946 Progetto Colyseum*, in: "Abitare" n. 344, 1995.

4. B. Rudofsky, *Strade per la gente, architettura e ambiente umano*, Roma-Bari, Laterza, 1981 (edizione originale *Street for people: a Primer for Americans*, Doubledayand Company, New York, 1964).

5. W. C. Ellis, "La struttura spaziale delle strade", in: S. Anderson (a cura di), *Strade*, Bari, Edizioni Dedalo, 1982 (edizione originale *On Streets*, MIT Press, Cambridge, 1978); e in: K. Frampton, "La strada come manufatto continuo", in *Strade* op.cit.

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

7. C. Tunnard e B. Puskarev, *Man Made America: chaos or control? An Inquiry into Selected Problems of Design in the Urbanized Landscape*, Londra, Yale University Press, 1963.

8. L. Halprin, *Freeway*, New York, Reinhold Publishing, 1966.

9. S. Giedion, *Spazio, Tempo, Architettura*, Milano, Hoepli Editore, 1989, (prima edizione *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambrige, 1941).

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, *Sprawltown*, 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. Rocchettto, *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. Prestinenza Puglisi, *La storia dell'architettura 1905-2018*, Milano, Luca Sosella 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'antiprospettiva*, 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 Architettonica, 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 laRinascente*, in: "Ananke", n.56, 2009, pp.138-149.

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

C*ronache Rinascente Upim*, anno XV, numero XV, 1961; in: E. Paladino, M. Taloni (a cura di), *La Rinascente Roma Piazza Fiume*, Rinascente Archives < https://archives.rinascente.it/it/paths/rinascente-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>.

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.siteenvirodesign.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.

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.

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.

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.

Finito di stampare nel mese di novembre
2020 da GECA Srl - San Giuliano Milanese
(MI) per EUT Edizioni Universitarie Trieste.