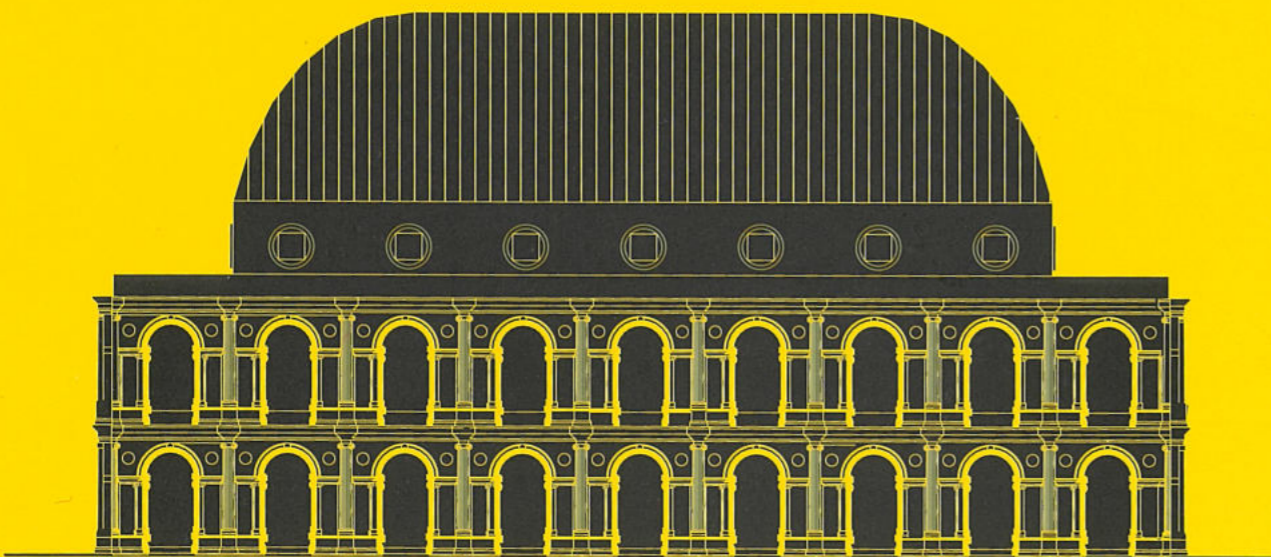


Goethe scrisse: «Non è possibile descrivere l'impressione che fa la Basilica di Palladio». Patrimonio dell'UNESCO, l'opera massima dello storico architetto costruita interamente in marmo bianco, si affaccia sulla Piazza dei Signori di Vicenza, dove in origine si trovavano il foro romano e il mercato. Era qui infatti che si concentrava la fervente vita cittadina. Il nome lo si deve invece al fatto che qui risiedessero i signori del potere, in particolare il podestà e il capitano nominati dalla Repubblica di Venezia, che governò la città dal 1404 al 1797.

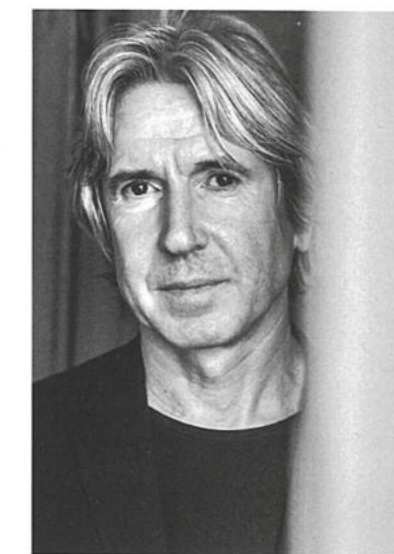


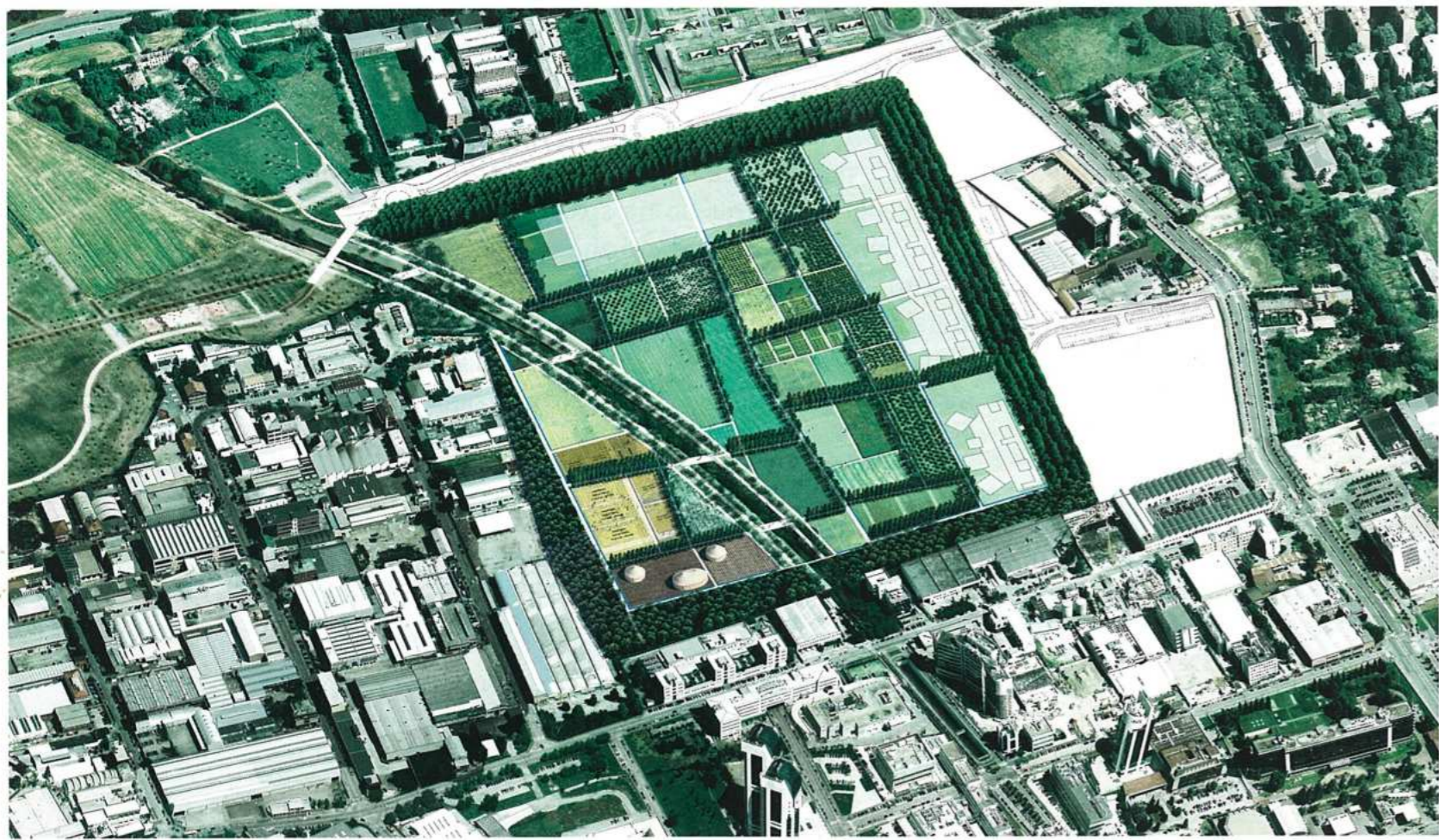
Partecipa da protagonista alle trasformazioni delle città europee contemporanee Michel Desvigne, tra i più grandi paesaggisti francesi viventi, allievo di Michel Corajoud (1937-2014) e vincitore del Grand prix de l'urbanisme 2011. Ha costruito in 25 Paesi del mondo, ma è certamente in Francia che si può trovare il *corpus* più ricco di sue realizzazioni, da Bordeaux a Parigi, da Marsiglia a Tolosa e Le Havre. Un dialogo con Desvigne è un viaggio appassionante nella sua profonda cultura della città e del progetto, un momento di riflessione prezioso sul rapporto tra forma urbana e geografia, su quello tra spazio pubblico e paesaggio, sulla *longue durée* del progetto urbano e del paesaggio, sul ruolo dell'architetto, urbanista o paesaggista nel mondo contemporaneo. Desvigne racconta in particolare due progetti profondamente legati, per diverse ragioni, al tema dello spazio pubblico: il sistema dei *quais* del Vieux Port di Marsiglia e il parco di SeiMilano, alle porte del capoluogo lombardo. Conclude il suo discorso con una chiosa decisamente positiva sullo stato della professione del progettista ai giorni nostri: uno slancio ottimista, quasi emotivo, che invoglia a proseguire questa conversazione oltre i confini di questo numero monografico.

Vorrei approfondire in particolare due tuoi lavori: il primo è il progetto per la rigenerazione del Vieux Port di Marsiglia, che ha vinto lo European Prize for Urban Public Space nel 2014. A qualche anno di distanza dalle prime aperture si può verificare come il progetto sia stato effettivamente in grado di riscoprire la sequenza degli spazi pubblici affacciati sul porto, facendone potenzialmente una grande "piazza" aperta alla città. Ce ne parli?

Il progetto per il Vieux Port rientra in una riflessione di scala più ampia su Marsiglia, che coinvolge un'area complessiva di circa 400 ettari. La sfida non era solo la riqualificazione del porto, ma la definizione del significato generale degli spazi pubblici della città francese. Questi sono composti in parte dalle strade e dalle piazze della città consolidata, che digradano naturalmente dalle colline verso il porto, in parte da una collana di parchi che proseguirà il sistema dei *quais* e lo estenderà alla grande dimensione della città metropolitana. In questo senso il porto è uno spazio di snodo cruciale tra la scala commisurabile degli spazi urbani e l'assenza di scala della costa e dell'orizzonte marino. Perciò era importante evitare gli eccessi di *overdesign*, evitare d'ingombrare questo vuoto con segni ed elementi che lo avrebbero potuto frammentare, distruggendone la sostanziale, essenziale "dismisura". Così, il nostro progetto considera i *quais*, nati dalla rettificazione di un *calanque* che esisteva in questo luogo, come una geografia coerente, un paesaggio unitario da progettare con strategie unitarie. 20 ettari di pavimentazione di pietra, commentati da poche presenze architettoniche – una grande tettoia, le strutture per la manutenzione delle barche –, sottolineano l'esistenza di un vuoto che non ha l'esigenza di essere sovra-programmato, che può permettersi un certo grado d'indeterminatezza. È bastato ridefinire gli ambiti destinati ai pedoni, al trasporto pubblico e alla circolazione privata, a discapito di quest'ultima, perché la città si appropriasse immediatamente e intensamente di tali spazi. Bisogna riconoscere all'amministrazione di Marsiglia la capacità di aver capito il valore di questo vuoto e di averne permesso la realizzazione. Vorrei sottolineare un ultimo punto: ci hanno rimproverato di non aver utilizzato abbastanza verde, ma un porto non è uno spazio alberato o vegetale. L'obiettivo è rendere più vegetali altre strade e piazze della città, sempre in un'ottica di equilibrio complessivo, che è quello che conta.

Michel Desvigne (1958) è un architetto paesaggista di fama internazionale, noto per i suoi progetti contemporanei e per l'originalità e l'attualità del suo lavoro di ricerca. La revisione dei sistemi di parchi americani (parchi pubblici e viali interconnessi), la valorizzazione della geografia naturale, lo sviluppo dei margini agricoli all'interno di ambienti suburbani sono tra le questioni affrontate da Michel Desvigne che lo hanno portato a vincere il Grand prix de l'urbanisme nel 2011 e, più recentemente, il Premio Europeo per lo Spazio Pubblico Urbano nel 2014.





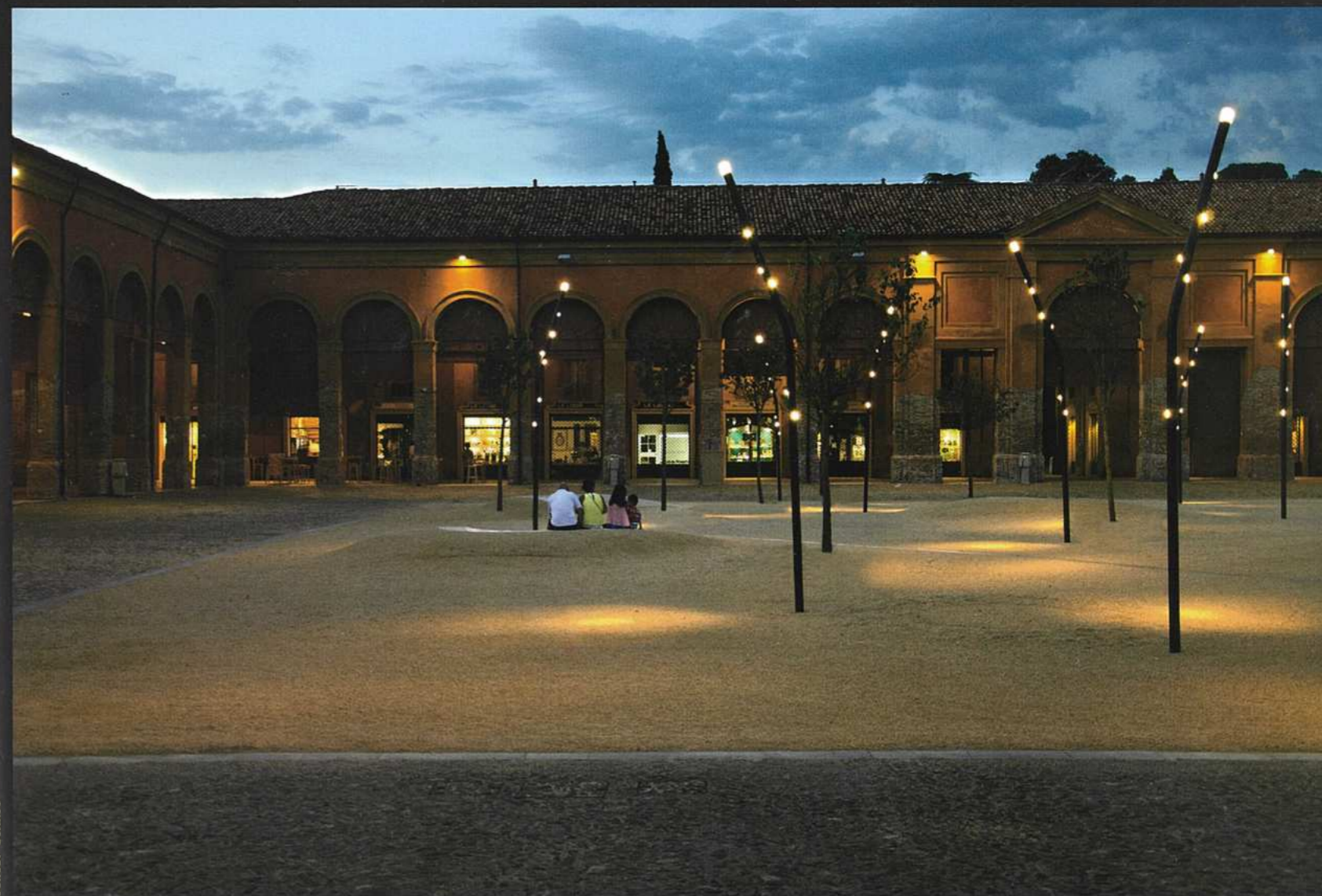
↑ Assonometria generale del parco di SeiMilano.
 ← Il parco di SeiMilano inserito nel sistema degli spazi verdi, agricoli e urbani, dell'ovest di Milano.



Piazza dei Signori, Vicenza. Foto: Giorgio De Vecchi

«Uno spazio pubblico, un parco, un paesaggio non possono essere alla moda, non possono invecchiare: altrimenti avrebbero la responsabilità di aver letteralmente rovinato la geografia».

Michel Desvigne



ARC: stARTT

LOC: PIAZZA MAZZINI

CITTÀ: LUGO DI ROMAGNA (RA)

ANNO: 2017

Menzione d'onore al Premio Gubbio 2018 e primo premio al S-ARCH Award 2018 (categoria Urban Design) – riconoscimento internazionale focalizzato sulla sostenibilità in architettura –, il progetto di riqualificazione della corte interna del Pavaglione, a Lugo di Romagna (Ravenna), è incluso nel programma di rigenerazione urbana del centro storico della cittadina. Il team formato dallo studio stARTT ed Enrica Dall'Ara - P'ARC (capogruppo), Sara Angelini, Matteo Zamagni, vincitore del concorso in due fasi indetto nel 2012 dal Comune di Lugo e dall'Unione dei Comuni della Bassa Romagna, ha risposto alla richiesta della committenza di concepire uno spazio pubblico, rispettando l'unicità dello stratificato sito di intervento – impiegato al di sotto delle proprie potenzialità – e chiamando in causa l'impalpabile potenza della dimensione immaginifica. Paragonata dai progettisti a «un altrove non abitato, un grande vuoto urbano di servizio agli spazi pubblici circostanti», la piazza ha «supportato» nel Settecento il monumentale quadriportico del Pavaglione nella sua attività di emporio lungo la via Emilia; in seguito ha accolto un giardino dedicato al Risorgimento, un'area per adunate in epoca fascista, un parcheggio asfaltato. Sospesa e in cerca di nuova identità, all'obiettivo dei massimi fotografi italiani del Novecento aveva rivelato la sua poetica impronta metafisica ed era stata inserita da Luigi Ghirri nel celebre *Viaggio in Italia*.

Sovrapponendo nel piano pavimentale strisce di corten legate alle memorie storiche del luogo – *in primis* al tracciato del cardo romano, che oggi divide la piazza in due e le attribuisce altrettante funzioni –, gli architetti hanno dato permanenza alle tracce del tempo. A facilitare il ritorno alla vita della piazza sono elementi d'arredo e illuminotecnici appositamente disegnati: «grandi cuscini in pietra», in forma di costellazione, generano versatili ambientazioni; dal sollevamento del suolo prendono forma sinuose sedute all'ombra, in calcestruzzo bianco. Omaggia Ghirri e la sua ricerca in Emilia il progetto dell'illuminazione, basato su un sistema di pali, ciascuno provvisto di lampade a diversa altezza, che evocano i canneti lungo la centuriazione della pianura circostante.

Il secondo progetto che vorrei approfondire con te è quello del parco e degli spazi pubblici di SeiMilano, che dialogano con gli edifici progettati da Mario Cucinella. Mi interessa in particolare la definizione di "paesaggio intermedio" che utilizzi per descrivere un parco che è al tempo stesso un frammento di campagna – nel senso che ne ripropone materiali e geometrie – ma anche spazio pubblico della città. Mi racconti la genesi del progetto e le strategie che adotti in questo caso?

Sono profondamente affascinato dal paesaggio della Pianura Padana, che è caratterizzato dalla sovrapposizione inestricabile di paesaggio agricolo e di paesaggio industriale. Il primo ha una scrittura molto precisa, determinata dalle necessità dell'agricoltura. È un mosaico infinito in cui si ripetono i segni dei filari, dei fossi, degli argini, delle cascine. Il secondo è un paesaggio possente, violento, dove l'industria acquista più visibilità e compattezza che in altre regioni europee caratterizzate da un'urbanizzazione diffusa. Basta pensare alla sequenza dei grandi capannoni che formano una vera e propria facciata sull'autostrada tra Milano e Venezia. Ma non voglio divagare: è soprattutto il paesaggio agricolo che ispira il progetto del parco di SeiMilano. A differenza di altre grandi città, Milano ha la fortuna di avere ancora un rapporto molto diretto con la sua campagna, soprattutto in alcune zone. A SeiMilano vogliamo aggiungere un

altro tassello a quella sequenza di parchi che media il rapporto tra il tessuto costruito e la campagna. Il parco riprende molti dei segni, dei materiali tipici del paesaggio rurale per diverse ragioni: per funzionare come snodo tra la scala della città e quella della campagna – torna la questione della scala, di cui ho già parlato per il Vieux Port – e anche per generare una forma di familiarità. Non si tratta di un *pastiche*, di un finto tassello di campagna che la imita letteralmente, ma di un parco urbano che fa ricorso a segni ordinari, familiari, comprensibili, che possano favorire l'appropriazione da parte delle comunità che lo vivranno. È una scelta che ha molti vantaggi, per esempio il fatto che il parco è economico da realizzare e facile da mantenere nel tempo. Invecchierà bene, almeno mi auguro, e sopravviverà nel tempo come spazio pubblico a disposizione della città metropolitana di Milano.

Estratto n. 8

Il binomio interno/spazio privato esterno/spazio pubblico pare non funzionare più nel contemporaneo: ai grandi contenitori polifunzionali si contrappongono degli abitacoli per solitudini all'aperto. Inoltre, grazie alle nuove forme insediative policentriche sviluppatesi attraverso l'incremento della mobilità e all'annacquamento del valore metaforico della città, la rete stradale stessa diventa elemento fondante e fondamentale dello spazio pubblico, affiancandosi ai tradizionali vuoti urbani della piazza e delle vie. Agli spazi pubblici tradizionali, che sempre più spesso appaiono come gli elementi labili della forma urbana attraversati ed ingombri di necessità, servitù e interessi altri che li rendono sempre più privi di rilievo e di interesse collettivo, si stanno sostituendo i luoghi delle infrastrutture, delle reti, dei bordi, capaci di esprimere nuove centralità e nuovi valori di senso. Vista l'esiguità semantica e operativa degli spazi pubblici nel rispondere alla necessità sempre più urgente di fornire spazi differenti per la società che cambia, l'obiettivo allora non è più soltanto costruire una forma urbana significativa, ma indagare sulle relazioni tra mobilità, spazi collettivi e spazi privati.

Aldo Aymonino, *Più spazio, meno volume: un racconto in movimento*, in *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, Milano 2006, p. 18.



Vista zenitale dell'area del Vieux Port, Marsiglia.