

57/2025

AA
& architettura
ambiente

Questo numero | This number

...Poi d'improvviso la sala di
collegamento tra due terminal
aeroportuali si è affollata di statue
classiche

...Then suddenly the connecting hall
between two airport terminals was
crowded with classical statues

URBAN HYBRID

OLTRE I NON LUOGHI

ISSN 2533-0713

€ 12,00



9 772533 071000

ORIENTA



Direttore | Editor
Roberto A. Cherubini
Vice direttore | Deputy editor
Alessandra De Cesaris
Caporedattore | Editor-in-chief
Donatella Scatena

Comitato scientifico | Scientific board
Jesus Aparicio (ETSAM Madrid, Spain)
Clemens Bonnen (University of Applied Sciences, Bremen, Germany)
Marcus Collier (University of Dublin, Ireland)
Zoran Djukanovic (University of Belgrade, Serbia)
Khalid El Harrouni (ENA. Ecole Nationale d'Architecture, Rabat, Morocco)
Carlo Martino (Sapienza Università di Roma)
Laura Ricci (Sapienza Università di Roma)
Fabrizio Tucci (Sapienza Università di Roma)

Comitato editoriale | Editorial Board
Spyridon Andrikou, Serena Baiani, Tommaso Berretta, Dario Costi, Hector Fernandez Elorza, Marco D'Annunziis, Alessandra De Cesaris, Federico Desideri, Bernardo Grilli, Ana Jiménez, Luca Maricchiolo, Gianluigi Mondaini, Hassan Osanloo, Maurizio Petrangeli, Irene Poli, Maria Pone, Chiara Roma, Donatella Scatena, Alexis Tzompanakis

A&A è una rivista scientifica internazionale di architettura Classe A, con testi in Italiano e Inglese. Gli articoli sono sottoposti a blind-review | A&A is an international architectural scientific magazine - A Class - with texts in Italian and English. The articles are submitted to blind-review.

© CSIAA, 2022

Registrazione presso il Tribunale Civile di Roma con il n 386 del 12/07/2002

ORIENTA EDIZIONI, Roma 2021
ISSN 2533 - 0713

Scrivono su A&A | A&A Authors

Mariam Ait Oufkir, Michele Astone, Asia Barnocchi, Serena Baiani, Nada Beretic, Tommaso Berretta, Michele Bianchi, Jovana Bugarski, Cinzia Capalbo, Pascal Federico Cassaro, Roberto A. Cherubini, Angela D'Agostino, Federica Dal Falco, Paolo Desideri, Federico Desideri, Zoran Djukanovic, Aleksandra Đorđević, Marco Falsetti, Sara Ferrara, Alessia Gallo, Laura Guglielmi, Alessia Guerrieri, Ana Jimenez, Andrej Josifovski, Flavia Magliacani, Roberto Maglietta, Giovanni Malagò, Luca Maricchiolo, Edoardo Marchese, Kostić Miloš, Aleksandra Milovanović, Luca Montuori, Rocco Murro, Caterina Padoa Schioppa, Valerio Perna, Maurizio Petrangeli, Maria Pone, Pisana Posocco, Paola Rana, Dario Restivo, Giada Romano, Chiara Roma, Matteo Saldarini, Donatella Scatena, Neda Sokolović, Vittoria Stefanini, Maria Andrea Tapia Viedma, Dejan Todorović, Giovangiuseppe Vannelli, Piero Zizzania, Ana Zorić.

Progetto grafico | Graphic design
Marco Giordano
Grafica editoriale | Editorial designer
Alessandra De Cesaris

In copertina, immagine di redazione

- 7** **Editoriale**
IBRIDAZIONI
La riconquista dei passi perduti
Roberto A. Cherubini
- 13** **IBRIDAZIONI ED IPERLUOGHI**
Paolo Desideri
- 19** **PER UNA IDENTITA' UNIVERSALE DEI NON LUOGHI**
Leila Bochicchio
- 33** **IBRIDI, GRIGLIE E TRAME. UN ATLANTE FIGURATIVO**
Luca Montuori
- 53** **PAESAGGI DEL TRANSITO TRA CITTA' E INFRASTRUTTURA**
Tommaso Berretta
- 73** **DALLA METROPOLI ALL'AEROTROPOLIS**
Infrastrutture, complessità e nuovi paradigmi urbani verso l'ibridazione dei modelli tradizionali
Federico Desideri
- 87** **NON LUOGHI, SUPERLUOGHI, IPERLUOGHI**
Per una definizione dei nuovi spazi della città contemporanea
Vittoria Stefanini
- 101** **UNA SOGLIA IN VERTICALE**
La stazione Chiaia della Metropolitana di Napoli
Maria Pone
- 123** **LA PROMESSA DELL'ERRANZA**
Appunti sui metrò di Marc Augé
Donatella Scatena
- 130** **UN ARCHITETTO NEL METRO', A&A 1/1997**
Breve viaggio nella metropolitana archeologica di Roma
Alessandra De Cesaris
- 131** **ROMA E LA COSTRUZIONE DEL SOTTOSUOLO URBANO, A&A 1/1997**
Roberto A. Cherubini
- 132** **NOTE**



Erif Fisher, Geotaggers World Atlas: Manatthan, New York, 2010.

DALLA METROPOLI ALL' AEROTROPOLIS

Infrastrutture, complessità e nuovi paradigmi urbani verso l'ibridazione dei modelli tradizionali

Federico Desideri

Lo sviluppo dei sistemi infrastrutturali lungo tutto il XX secolo ha generato non soltanto l'ipertrofia dei propri apparati tecnici, ma anche l'emersione di fenomeni sociali, economici e urbani di portata globale. Tra questi, la comparsa della metropoli rappresenta una delle trasformazioni più rilevanti: una forma insediativa intensiva, complessa e nevralgica, che ha progressivamente sostituito l'idea di città compatta tradizionale.

La globalizzazione, la diffusione dei non-luoghi, l'emergere delle aerotropoli e delle megalopoli sono alcuni degli effetti indotti dall'espansione incontrollata della mobilità, resa possibile dall'evoluzione dei sistemi di trasporto di merci e persone¹. Fin dalla prima metà del Novecento, la questione insediativa è stata al centro del dibattito culturale che ha coinvolto architetti e urbanisti di tutto il mondo, generando visioni contrapposte tra modelli intensivi ed estensivi di organizzazione territoriale.

Un momento fondamentale di tale dibattito si ebbe nel Secondo CIAM (Congresso Internazionale di Architettura Moderna), tenutosi a Francoforte sul Meno nel 1929, dove l'attenzione fu concentrata sull'efficacia dei modelli urbani intensivi rispetto a quelli espansivi. Frank Lloyd Wright, pur non partecipando direttamente al congresso — dominato da relatori europei legati al funzionalismo e al razionalismo —, propose nello stesso periodo una visione radicalmente alternativa nel progetto per la città ideale di Broadacre City. La sua concezione, profondamente radicata nella cultura urbana americana, trovava nel vasto territorio la propria matrice e il proprio manifesto. Broadacre City si configurava come una città frattale ed espandibile, fondata su moduli replicabili e scomponibili secondo una rigida matrice geometrica capace di adattarsi agli elementi naturali incontrati.

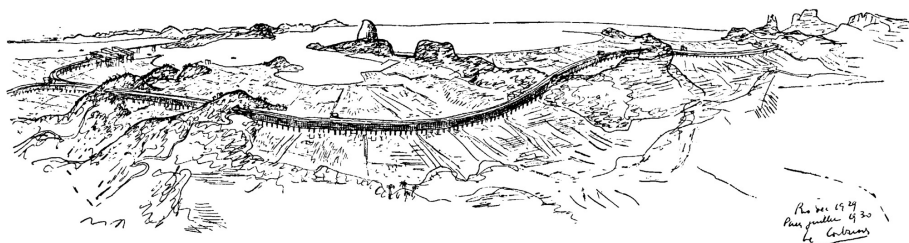
Sul fronte opposto, la cultura urbanistica europea perseguiva invece modelli compatti, derivati dalla fiducia nella tecnica e nella macchina. Il Plan Obus di Le Corbusier per Algeri rappresenta un emblema di questa tendenza: una megastruttura infrastrutturale continua lungo la linea di costa, concepita per

ottimizzare le connessioni e integrare sotto il grande viadotto autostradale abitazioni e servizi. L'impostazione corbusieriana derivava dalla lezione del funzionalismo, della zonizzazione e dagli studi sull'Existenzminimum, ma la sua forza innovativa risiedeva nell'idea di una città interamente costruita come prolungamento del sistema infrastrutturale.

Con gli stessi principi, Le Corbusier elaborò proposte per il riassetto urbano di San Paolo e Rio de Janeiro, nelle quali l'infrastruttura costituiva l'elemento ordinatore del progetto, adattandosi alle caratteristiche morfologiche del territorio². Tuttavia, l'elemento che accomuna maggiormente questi progetti non è tanto la presenza fisica dei viadotti, quanto la centralità del trasporto — navale, aereo e ferroviario — come motore di sviluppo urbano e come simbolo della modernità.

Le Corbusier riconobbe nella tecnica moderna e nei sistemi di trasporto uno dei principali motori di trasformazione dello spazio contemporaneo. Automobili, aeroplani, dirigibili e piroscafi costituivano, nel suo immaginario, dispositivi di emancipazione e di progresso, simboli di una nuova estetica della velocità e dell'efficienza. L'estensione geografica della sua attività professionale, maturata attraverso continui spostamenti tra Europa, Medio Oriente e Asia, ne fece una figura pienamente inserita nella dimensione globale del XX secolo³.

Negli anni dedicati alla realizzazione di Chandigarh, la nuova capitale del Punjab, tale visione trovò una delle sue applicazioni più compiute. Il masterplan era concepito come un organismo vivente: la testa, sede del Capitol Complex, rappresentava il distretto amministrativo; la Leisure Valley, un grande parco longitudinale, fungeva da spina dorsale e da elemento ordinatore, generando una serie di parchi lineari paralleli. Lo sviluppo della città fu concepito a partire dal telaio infrastrutturale della viabilità — il sistema gerarchico delle V1-V8 — inteso come ossatura strutturante dell'intero impianto urbano e come principio



Le Corbusier, Piano per Rio de Janeiro 1929.

ordinatore capace di integrare il paesaggio, la residenza e gli spazi pubblici in un unico organismo coerente⁴.

L'esperienza di Chandigarh dimostra come lo sviluppo di nuovi insediamenti urbani sia stato indirettamente determinato dall'evoluzione dei sistemi di trasporto globali. Reyner Banham descrisse un processo analogo nel caso di Los Angeles, città nata come sequenza di villaggi e missioni lungo la ferrovia della costa pacifica, all'estremità del Spanish Oil Trail. La crescita centrifuga della città ha dato origine, secondo Banham, a "quattro ecologie" — il sistema costiero, la pianura ferroviaria, le colline pedemontane e la rete delle freeways — che ne costituiscono la struttura ecologica e simbolica, estesa oggi su un territorio sette volte più grande del Comune di Milano.

Nei decenni più recenti, il potenziamento infrastrutturale ha offerto nuove opportunità di crescita a numerose metropoli globali. Il porto di Rotterdam, principale scalo merci d'Europa e tra i primi tre al mondo, ha visto in poco più di vent'anni un'espansione straordinaria; analogamente Memphis, grazie alla posizione centrale negli Stati Uniti, è divenuta il principale scalo aeroportuale merci del Paese dopo l'insediamento della FedEx nel 1973⁵.

Un caso paradigmatico è Dubai, che fino agli anni Cinquanta era un piccolo villaggio coloniale sul Golfo Persico. La crescita del suo aeroporto internazionale ha trasformato la città in una metropoli di oltre tre milioni di abitanti. La



Benny Chan, L.A. Aerial, Los Angeles, 2010-2013.

particolare condizione climatica — dove i venti oceanici contrastano le correnti del deserto arabico — ha reso possibile la costruzione di uno dei più grandi hub aeroportuali del mondo, facendo di Dubai una vera e propria aerotropolis, una città la cui sopravvivenza economica e funzionale dipende direttamente dal proprio aeroporto.

Le aerotropoli rappresentano quindi un paradigma urbano fondato sulla connettività globale: un sistema territoriale in cui l'aeroporto diventa il nuovo centro metropolitano e porta di accesso e comunicazione essenziale per la sopravvivenza stessa dell'insediamento della città contemporanea. Tale modello integra logistica, produzione, servizi e residenze in un ambiente policentrico



Sviluppo di Dubai dal 1984 al 2016, Google Earth

dove il tempo di accesso sostituisce la distanza come metrica principale dello spazio urbano.

Il caso più significativo di aerotropolis contemporanea è tuttavia Songdo, in Corea del Sud. Fondata nel 2006 su un'area costiera bonificata dal Mar Giallo, Songdo è stata progettata come una città globale: si è calcolato che la sua posizione la colloca a non più di tre ore e mezza di volo dal 70% della popolazione mondiale. Costruita secondo i più alti standard di sostenibilità, la città combina ampi spazi naturali, un distretto finanziario, un grande campus universitario e una rete di trasporti pubblici altamente efficiente. Tuttavia, Songdo è molto più di un esperimento urbanistico: rappresenta il primo caso compiuto di smart city, una città interamente connessa e progettata per ridurre i consumi e migliorare la qualità della vita⁶.

La raccolta dei rifiuti, ad esempio, avviene tramite sistemi pneumatici collegati ai lavandini domestici, che trasformano i rifiuti organici in biomassa e ne computano automaticamente la produzione energetica, detraendola dalle bollette. Le applicazioni digitali consentono di scegliere i percorsi meno congestionati, evitare code e ottimizzare i tempi quotidiani. La città funziona effettivamente come un organismo vivente, in cui ogni elemento comunica con gli altri. Tuttavia, molti comparti residenziali rimangono invenduti, e la popolazione manifesta diffidenza verso un modello percepito come eccessivamente controllato. Psicologi, sociologi e antropologi studiano oggi il “paradosso Songdo”, interrogandosi se un eccesso di intelligenza urbana non finisca per annullare il libero arbitrio degli abitanti.

I modelli di consumo energivori (benchè proclamati al contenimento delle risorse), megalopoli costruite a partire dai propri sistemi infrastrutturali e smart cities avveniristiche rappresentano oggi la nuova frontiera della crescita urbana. Tale relazione si è trasformata, fino a spostare il baricentro dal trasporto di merci e persone alla circolazione delle informazioni. Qualsiasi attività collettiva produce dati, e questi costituiscono la materia prima delle città contemporanee. I Big Data — dati raccolti in grandi quantità e analizzati statisticamente — e gli Open Data — informazioni accessibili a tutti, prive di significato se isolate ma preziose se interpretate — sono alla base della pianificazione smart.

Città come Londra hanno sperimentato applicazioni avanzate di tali strumenti: il sito della metropolitana londinese, ad esempio, visualizza in tempo reale il flusso dei passeggeri, con linee di diverso spessore che rappresentano la

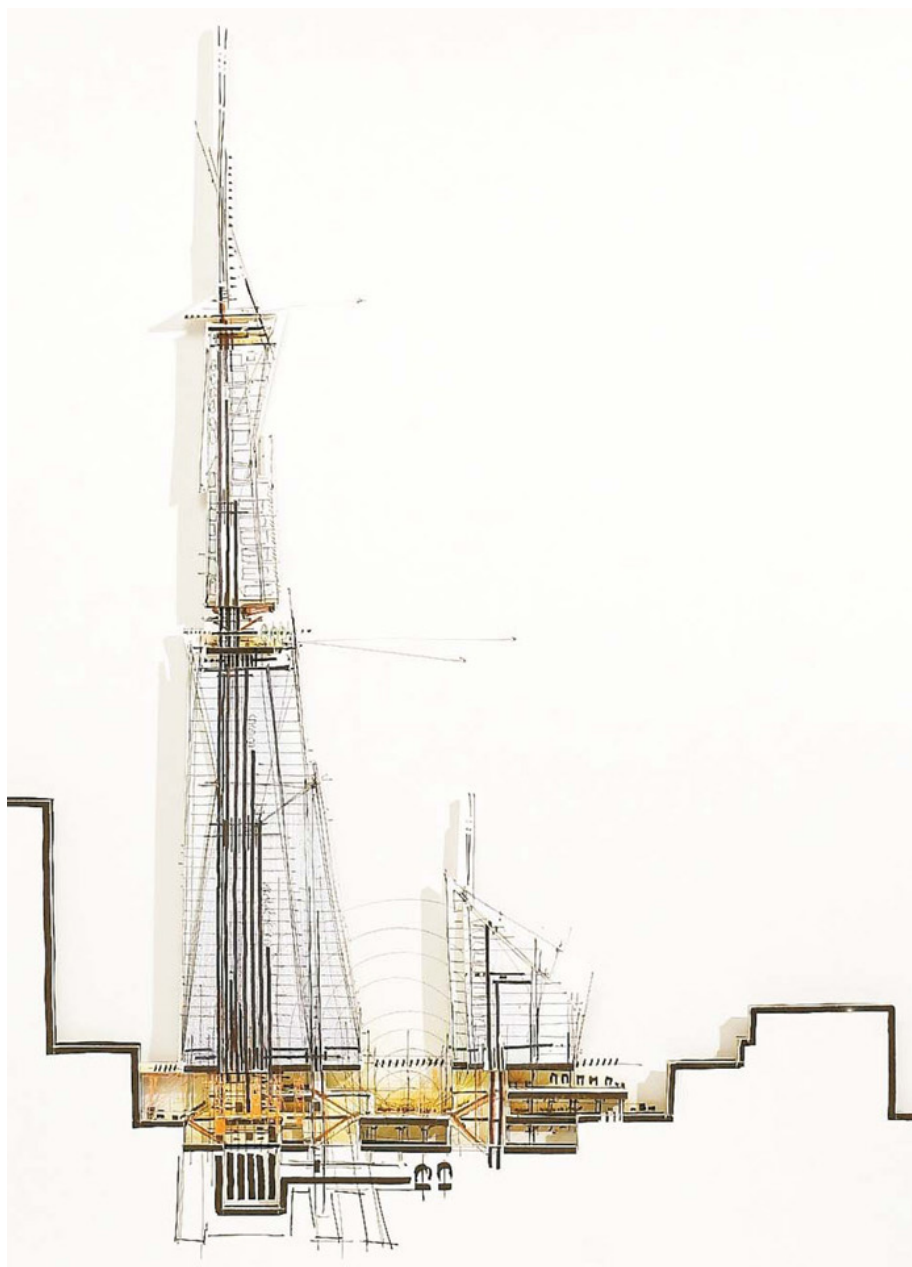
densità dei transiti nelle diverse ore della giornata. Questo sistema consente di gestire i flussi, pianificare la sicurezza e orientare gli investimenti pubblici e privati. La sua efficacia risiede nella trasparenza: le informazioni sono prodotte, pubblicate e rese nuovamente disponibili in un ciclo virtuoso di conoscenza condivisa, che rappresenta la vera essenza di una città smart.

Anche le piattaforme digitali e i social network costituiscono un bacino inesauribile di dati. L'artista Eric Fisher, nel progetto *Geotaggers' World Atlas* (2010), ha elaborato mappe delle principali città turistiche del mondo a partire dai tag geografici delle fotografie pubblicate sui social media. Questa iniziativa, seppur privata, mostra le potenzialità degli strumenti di analisi dei dati come supporto alla pianificazione urbana e alla gestione strategica del territorio⁷.

L'orizzonte della progettazione smart non si limita alla scala urbana ma investe anche quella architettonica. La *Shard Tower* di Renzo Piano (Londra, 2000–2012) ne è un esempio esaustivo. L'edificio, alto oltre 300 metri, si colloca sopra il nodo intermodale di *London Bridge Station* e integra uffici, residenze, spazi commerciali, un hotel, ristoranti e tre piazze pubbliche in quota — due delle quali panoramiche. La gestione dei flussi orizzontali e verticali è stata una delle sfide più complesse del progetto, resa possibile soltanto grazie a modelli digitali di analisi e simulazione⁸.

La progettazione smart non è tuttavia un processo automatico o infallibile: richiede, al contrario, intelligenza critica, capacità interpretativa e sensibilità progettuale. L'architettura, nel corso dei secoli, si è fondata su codici formali e regole condivise; ma le trasformazioni tecnologiche e sociali degli ultimi due secoli hanno disarticolato tali certezze, generando un campo progettuale dominato da molteplici variabili.

In questo contesto, il compito dell'architetto non è solo risolvere problemi tecnici, ma governare la complessità attraverso creatività, intuizione e rigore. Solo così è possibile trasformare un apparato tecnico — un condotto d'aerazione, un impianto energetico, un'infrastruttura — in parte integrante di un'opera dell'ingegno. La sfida contemporanea consiste nel trovare un equilibrio tra tecnica e arte, tra calcolo e immaginazione, tra controllo e libertà: un equilibrio che definisce il nuovo paradigma figurativo dell'architettura del nostro tempo.



RPBW, The Shard, Londra, 2012.

From the Metropolis to the Aeropolis

Infrastructure, complexity and new urban paradigms towards the hybridisation of traditional models

Federico Desideri

The development of infrastructural systems throughout the twentieth century has generated not only the hypertrophy of their own technical apparatuses but also the emergence of social, economic, and urban phenomena of global scope. Among these, the appearance of the metropolis represents one of the most significant transformations: an intensive, complex, and neural settlement form that has progressively replaced the idea of the traditional compact city.

Globalisation, the diffusion of non-places, and the emergence of aerotropoli and megalopolises are some of the effects induced by the uncontrolled expansion of mobility, made possible by the evolution of systems for the transport of goods and people¹. Since the first half of the twentieth century, the settlement issue has been at the centre of the cultural

debate that involved architects and urban planners around the world, generating opposing visions between intensive and extensive models of territorial organisation.

A fundamental moment of this debate occurred at the Second CIAM (International Congress of Modern Architecture), held in Frankfurt am Main in 1929, where attention was focused on the effectiveness of intensive urban models compared to expansive ones. Frank Lloyd Wright, although not directly participating in the congress – dominated by European speakers linked to functionalism and rationalism – proposed in the same period a radically alternative vision in the project for the ideal city of Broadacre City. His conception, deeply rooted in American urban culture, found its own matrix and manifesto in the vast territory. Broadacre City was conceived as a fractal and expandable city, based on replicable and decomposable modules according to a rigid geometric matrix capable of adapting to the natural elements encountered.

On the opposite front, European urban culture instead pursued compact models, derived from

trust in technology and the machine. Le Corbusier's Plan Obus for Algiers represents an emblem of this tendency: a continuous infrastructural megastructure along the coastline, conceived to optimise connections and to integrate dwellings and services beneath the great motorway viaduct. Le Corbusier's approach derived from the lessons of functionalism, zoning, and studies on the Existenzminimum, but its innovative strength lay in the idea of a city entirely built as an extension of the infrastructural system.

Following the same principles, Le Corbusier developed proposals for the urban reorganisation of São Paulo and Rio de Janeiro, in which infrastructure constituted the organising element of the project, adapting to the morphological characteristics of the territory². However, what most unites these projects is not so much the physical presence of viaducts, but rather the centrality of transport — maritime, aerial, and railway — as the engine of urban development and as a symbol of modernity.

Le Corbusier recognised in modern technology and transport systems one of the main engines of

transformation of contemporary space. Cars, aeroplanes, airships, and steamships were, in his imagination, devices of emancipation and progress, symbols of a new aesthetic of speed and efficiency. The geographical extension of his professional activity, developed through constant movements between Europe, the Middle East, and Asia, made him a figure fully inserted into the global dimension of the twentieth century³.

During the years dedicated to the realisation of Chandigarh, the new capital of Punjab, this vision found one of its most complete applications. The masterplan was conceived as a living organism: the head, home to the Capitol Complex, represented the administrative district; the Leisure Valley, a large longitudinal park, acted as a backbone and ordering element, generating a series of parallel linear parks. The city's development was conceived starting from the infrastructural framework of the road network — the hierarchical system of V1–V8 — understood as the structuring skeleton of the entire urban layout and as an ordering principle capable of integrating landscape, housing, and public

spaces into a single coherent organism⁴.

The experience of Chandigarh demonstrates how the development of new urban settlements was indirectly determined by the evolution of global transport systems. Reyner Banham described a similar process in the case of Los Angeles, a city born as a sequence of villages and missions along the Pacific coast railway, at the end of the Spanish Oil Trail. The centrifugal growth of the city gave rise, according to Banham, to “four ecologies” — the coastal system, the railway plain, the foothill hills, and the network of freeways — which constitute its ecological and symbolic structure, now extending over a territory seven times larger than the municipality of Milan.

In more recent decades, infrastructural enhancement has offered new opportunities for growth to numerous global metropolises. The port of Rotterdam, the main freight terminal in Europe and among the top three in the world, has seen in just over twenty years an extraordinary expansion; similarly, Memphis, thanks to its central position in the United

States, became the country’s main freight airport after the establishment of FedEx in 1973⁵.

A paradigmatic case is Dubai, which until the 1950’s was a small colonial village on the Persian Gulf. The growth of its international airport has transformed the city into a metropolis of over three million inhabitants. The particular climatic condition — where ocean winds contrast with the currents of the Arabian desert — made possible the construction of one of the largest airport hubs in the world, turning Dubai into a true aerotropolis, a city whose economic and functional survival depends directly on its airport.

Aerotropoli therefore represent an urban paradigm founded on global connectivity: a territorial system in which the airport becomes the new metropolitan centre and an essential gateway and communication node for the very survival of the contemporary city settlement. This model integrates logistics, production, services, and housing in a polycentric environment where access time replaces distance as the main metric of urban space.

The most significant case of a contemporary aerotropolis is, however, Songdo, in South Korea.

Founded in 2006 on a coastal area reclaimed from the Yellow Sea, Songdo was designed as a global city: it has been calculated that its location places it within three and a half hours' flight from 70% of the world's population. Built according to the highest sustainability standards, the city combines vast natural spaces, a financial district, a large university campus, and a highly efficient public transport network. However, Songdo is much more than an urban experiment: it represents the first complete example of a smart city, a city entirely connected and designed to reduce consumption and improve quality of life⁶.

Waste collection, for instance, takes place through pneumatic systems connected to domestic sinks, which transform organic waste into biomass and automatically calculate its energy production, deducting it from bills. Digital applications allow residents to choose less congested routes, avoid queues, and optimise daily times. The city effectively functions as a living organism, in which every element communicates with the others. However, many residential areas remain unsold, and the

population shows distrust towards a model perceived as excessively controlled.

Psychologists, sociologists, and anthropologists today study the "Songdo paradox", questioning whether an excess of urban intelligence might end up cancelling the free will of its inhabitants.

Energy-consuming models (although proclaimed as resource-saving), megalopolises built starting from their own infrastructural systems, and futuristic smart cities now represent the new frontier of urban growth. This relationship has evolved, shifting the focus from the transport of goods and people to the circulation of information. Every collective activity produces data, and these constitute the raw material of contemporary cities. Big Data — data collected in large quantities and statistically analysed — and Open Data — information accessible to all, meaningless if isolated but valuable if interpreted — form the basis of smart planning.

Cities such as London have experimented with advanced applications of these tools: the website of the London Underground, for example,

visualises in real time the flow of passengers, with lines of different thicknesses representing the density of movements during various hours of the day. This system makes it possible to manage flows, plan safety, and guide public and private investments. Its effectiveness lies in transparency: information is produced, published, and made available again in a virtuous cycle of shared knowledge, which represents the true essence of a smart city.

Digital platforms and social networks also constitute an inexhaustible source of data. The artist Eric Fisher, in the project *Geotaggers' World Atlas* (2010), developed maps of the main tourist cities of the world starting from the geographic tags of photographs published on social media. This initiative, although private, shows the potential of data analysis tools as a support for urban planning and the strategic management of territories⁷.

The horizon of smart design is not limited to the urban scale but also extends to the architectural one. The Shard Tower by Renzo Piano (London, 2000–2012) is an exhaustive example. The building, over 300 metres high, stands above

the intermodal node of London Bridge Station and integrates offices, residences, commercial spaces, a hotel, restaurants, and three elevated public squares — two of which are panoramic. The management of horizontal and vertical flows was one of the most complex challenges of the project, made possible only through digital models of analysis and simulation⁸.

Smart design, however, is not an automatic or infallible process: on the contrary, it requires critical intelligence, interpretative capacity, and design sensitivity. Architecture, over the centuries, has been founded on formal codes and shared rules; yet technological and social transformations of the last two centuries have dismantled such certainties, generating a design field dominated by multiple variables.

In this context, the architect's task is not only to solve technical problems but to govern complexity through creativity, intuition, and rigour. Only in this way is it possible to transform a technical apparatus — a ventilation duct, an energy system, an infrastructure — into an integral part of a work of ingenuity. The contemporary

challenge consists in finding a balance between technique and art, between calculation and imagination, between control and freedom: a balance that defines the new figurative paradigm of architecture in our time.

NOTE

Ibridazioni ed iperluoghi, Paolo Desideri

1. AUGÉ, M., *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992; trad. Dominique Rolland, Milano, Elèuthera, 1996.

Per una identità universale dei non luoghi, Leila Bochicchio

1. Augé M., *Non-Lieux. Introduction a une Anthropologie de la Surmodernité*, Éditions de Seuil, 1992.
2. Nancy, J.L., *Essere singolare plurale*, Einaudi, 2021.
3. Koolhaas, R. and Harvard Project on the City, Lagos, in Koolhaas, R, *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001.
4. Careri, F., *Constant. New Babylon, una città nomade*, Testo & immagine, Torino, 2001.

Ibridi, Griglie, Trame. Un Atlante figurativo, Luca Montuori

1. L'immagine è in una tavola del Liber chronicarum di Hartmann Schedel (1493).
2. Il gruppo di ricerca è coordinato a L. Montuori e A. Gabbianelli, i docenti del Laboratorio di progettazione sono L. Montuori, A.L. Palazzo, A. Gabbianelli e F. Parente. Il Laboratorio intreccia temi di Progettazione, Urbanistica, Paesaggio ed Economia Urbana. Per un approfondimento sui progetti e i temi, M. Rabazo Martin, E. Saracino, "Le infrastruttura dei paesaggi", Melfi, 2025
3. Sulla definizione di "Condensatori sociali" si vedano i testi di I. Leonidov e M. Ginzburg, in A. Kopp, "Constructivist Architecture in the USSR", Academy Editions, London, 1985, p. 70. Sull'uso contemporaneo del termine e specificamente su OMA: M. Murawsky, Introduction: crystallising the social condenser *The Journal of architecture*, 22(3):372-386, April 2017. M. Murawsky, Mutations of publicness: from social condenser to social distancing, in *Tank magazine*, n. 84. Disponibile online: <https://magazine.tank.tv/issue-84/features/social-condenser> [2025].
4. J. Fenton "Hybrid buildings", in, a cura di S. Holl, W Stout, *Pamphlet Architecture*, n. 11, PA press, NJ, 1985.
5. Il progetto di funivia urbana è integrato con la metropolitana sotterranea di Caracas. Per informazioni di dettaglio si rimanda al sito web dei progettisti: <https://www.uttdesign.com/projects/urban-cable-car>
- OMA, Content, Colonia, 2004.
6. OMA, Content, Colonia, 2004
7. "Il Typical Plan è un'invenzione americana. È il grado zero dell'architettura, che viene spogliata di ogni traccia di unicità e specificità (...) ha l'ambizione di creare nuovi ambienti per uno svolgimento fluido dei processi moderni". R. Koolhaas, "The future's past", *the Wilson Quarterly*, Vol. 3, n. 1, 1979, pp. 135-140.
8. R. Koolhaas, E. Zenghelis, "La nostra nuova sobrietà", in AAVV, *La presenza del passato*. Prima mostra internazionale di Architettura, Venezia, 1980, p 214
9. R. Koolhaas, *Delirious New York*, Milano, 2001 (prima edizione, 1978), p. 142-149.
10. R. Koolhaas, B. Mau, S, M, L, XL, New York, 1995, p. 937.

11. Ivi, p. 937.
12. F. Bilò, *Figura, sfondo, schemi configurazionali*. Due saggi sull'architettura di Costantino Dardi, Roma, 2012, p. 19. Per approfondimenti si veda inoltre, A. Venudo, a cura di, *Costantino Dardi, La tassellatura terrestre*, Trieste, 2019.
13. Tra le tavole del catalogo della mostra Dardi inserisce anche due schemi che legano le fasce geometriche al dato programmatico, in AA.VV. *Roma Interrotta*, Roma, 1978, pp 48-63.
- 14/15. Ivi, p. 26.
16. L. Szacka, *C'era una volta la Strada Novissima*, *Artribune*, 05/06/2015 disponibile all'indirizzo: <https://www.artribune.com/attualita/2015/06/strada-novissima-intervista-rem-koolhaas/> [ottobre 2025].
17. Ancora 1978: R. Krauss, "Griglie", in, a cura di E. Grazioli, *Originalità dell'avanguardia e altri miti modernisti*, Roma, 2007, pp. 13-27.
18. In M. Cacciari, *La città*, Rimini, 2004.
19. Le stazioni sono: Selinunte, sul margine del quartiere INA casa del Tuscolano all'altezza della Torre del Fiscale; Statuario, tra le aree densamente abitate di Cinecittà e via Appia nuova; Torricola, tra Ciampino e il GRA. Tutte si legano, in diverse maniere, al limite del Parco regionale dell'Appia Antica.
20. A. L. Palazzo, L. Montuori, a cura di, *Dossier: Le infrastrutture dei paesaggi*, in *EcoWebTown*, 2/2023, n. 28, pp. 40-81.
21. L. Montuori, *Anello Verde*, Melfi, 2022. p. 56.
22. F. Montuori, "Architetti al bivio: dopo la cesura della 1° Biennale del 1980 un lungo incompiuto cammino", in *About Art Online*, dicembre 2018
<https://www.aboutartonline.com/architetti-al-bivio-dopo-la-cesura-della-1-biennale-del-1980-un-lungo-incompiuto-cammino/>

Paesaggi del transito tra città e infrastruttura, Tommaso Berretta

1. Il riferimento è al dibattito che, per spazio e obiettivi del contributo non può essere citato qui, relativo alle altre definizioni utilizzate per descrivere l'attuale epoca. Tra esse cito qui, a titolo esemplificativo, la ipermodernità descritta da Lipovetsky (*Les Temps hypermodernes*, Grasset, Parigi, 2004) quale radicalizzazione della modernità in cui si registra un'accelerazione dei cambiamenti in cui il consumo ha acquisito una forma identitaria nell'assenza di ideologie dominanti e in favore di un forte pragmatismo.
2. Mariotti, W., *The evolution of non-places nowadays*, in *domusweb.it*, 02/01/2023.
3. Foucault, M., *Eterotopia*, Mimesis, Milano, 2010, p. 7.
4. Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 2009, p. 84.
5. Augé, M., *I nuovi confini dei nonluoghi*, in *Corriere della Sera*, 12/07/2010.
6. Lauria, A., Vessella, L., "Lo spazio pubblico e le sue trasformazioni", in Lauria, A. (a cura di), *Piccoli Spazi Urbani. Valorizzazione degli spazi residuali in contesti storici e qualità sociale*, Liguori Editore, Napoli, 2017, pp. 59-76.
7. Foucault, M., *Eterotopia*, Mimesis, Milano, 2010, p. 10.
8. Smith, L., *Uses of Heritage*, Routledge, New York, 2006, p. 76.
9. Nieto Sobejano Arquitectos, *Conservazione e trasformazione: architettura come memoria*, in *plan.it*, 2023.
10. OMA, *Rem Koolhaas. The McCormick Tribune Campus Center*, Casabella n. 721, 2004, p. 30.

11. Gargiani, R., *Rem Koolhaas/OMA*, Laterza, Bari, 2006, p. 145.
12. Crossboundaries, *Shenzhen Skypark*. In landscapefirst.com.
13. Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 2009, p. 73.
14. MVRDV, *Seoullo 7017 Skygarden*. In mvrdiv.com.
15. Landzine-award.com, *Seoullo 7017 Skygarden*. In landezine-award.com.
16. De Solà Morales, *Terrain Vague*, in Davidson, C., *Anyplace*, MIT Press, Cambridge, 1995, p. 120.

Dalla metropoli all'aerotropolis. Federico Desideri

1. Kasarda, J. D., *Aerotropolis*, in Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies, Hoboken (NJ), Wiley-Blackwell, 2016.
2. Pianca, G., *Le Corbusier and São Paulo – 1929: Architecture and Landscape*, Actas del Congreso Le Corbusier, 50 Years Later, 2015.
3. Colomina, B. *Verso un architetto globale*, Domus web, 30/04/2011.
4. Montuori, L., *Chandigarh, colmando la distanza tra concetto e contesto*, Hortus – Rivista di architettura on line, n. 61, 2012.
5. Banham, R., *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, London, Allen Lane The Penguin Press, 1971. In Italia: *Los Angeles: l'architettura delle quattro ecologie*, Torino, Einaudi, 2009.
6. Batty, M., Axhausen, K. W., Giannotti, F., Pozdnoukhov, A., Bazzani, A., Wachowicz, M., Ouzounis, G., Portugali, Y., *Smart cities of the future*, The European Physical Journal – Special Topics, vol. 214, n. 1, 2012, pp. 481–518.
7. Brantner, C. *New Visualities of Space and Place: Mapping Theories, Concepts and Methodology of Visual Communication Research on Locative Media and Geomedia*, Westminster Papers in Communication and Culture, vol. 13, n. 2, 2018, pp. 14–30.
8. Renzo Piano Building Workshop, *The Shard – London Bridge Tower*, RPBW – Progetti. In rpbw.com.

Non luoghi, superluoghi, iperluoghi. Vittoria Stefanini

1. Augé, M., *Nonluoghi: introduzione a un'antropologia della submodernità*, Eleuthera, Milano, 1999.
2. Augé, M., *I nuovi confini dei non luoghi*, in Il Corriere della Sera del 12 Luglio 2010, pg.29.
3. Boeri S., *Superluoghi*, in Domus, n°885.
4. Agnoletto, M. del Piano, A. Guerzoni, M., *Superluoghi e città*, in *La civiltà dei superluoghi*, Damiani, Bologna, 2007.
5. Baglivo, C., Garofalo, L., *Da non luogo a superluogo*, in *La Civiltà dei Superluoghi*, Damiani, Bologna, 2007.
6. Paris, M., *Urbanistica dei Superluoghi*, Maggioli Editore, Milano, 2009.

Una soglia verticale. Maria Pone

1. Benjamin W., *Napoli*, in Ganni E. (ed. it. a cura di) *Walter Benjamin. Opere Complete IV. Scritti 1930-1931*, Einaudi, Torino, 2007, p.10.
2. Augé M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 1996, p. 8.
3. Cfr. AA.VV., *La Metropolitana di Napoli. Nuovi spazi per la mobilità e la cultura*, Electa,

Roma, 2000.

4. Cfr. De Sola Morales M., *Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno*, in Lotus international, 1989, n.64.

5. De Risi R.; De Micheli M., (a cura di) *Napoli metro per metro. Guida della città*, Far-Art, Napoli, 2017.

6. Siola U., *I caratteri genealogici del progetto* (intervista a cura di Ermanno Bizzarri), in Maglio A. (a cura di) *La stazione Chiaia a Napoli. Siola e Associati*, Artem, Napoli, 2022, pp.36-37.

7. Ibidem, p. 20.

8. Nei primi disegni a scala urbana, i progettisti ipotizzavano una terza uscita nella piazza del Plebiscito e una connessione sotterranea con un sistema di cavità sotterranee (tra cui il famoso "tunnel borbonico") che avrebbero proiettato l'influenza della stazione non solo in profondità ma anche in ampiezza rendendola la manifestazione più chiara di quella "porosità" sotterranea celebrata da Benjamin ed esaltata anche in alcune esperienze progettuali napoletane (cfr. Magnago Lampugnani V. (1988) *Sotto Napoli. Idee per la città sotterranea*, Napoli: Electa Napoli). Questa ipotesi non si è realizzata e la relazione "in estensione" resta affidata alla sola infrastruttura su ferro: ma forse questa condizione di compressione dà ancora più senso a quell'andare in profondità (cfr. Visconti F. (2009) (a cura di) *Per un'architettura italiana. Uberto Siola e Associati. Opere e progetti 2001-2008*, Ginevra-Milano: Skira. p.136).

9. Siola, op. cit., pp.36-37.

10. "L'architettura è porosa quanto questa pietra. Costruzione e azione si compenetrano in cortili, arcate e scale. Ovunque viene mantenuto dello spazio idoneo a diventare teatro di nuove impreviste circostanze. Si evita ciò che è definitivo, formato. Nessuna situazione appare come essa è, pensata per sempre, nessuna forma dichiara il suo «così e non diversamente»" in Benjamin W. (2007) "Napoli (con Asja Laci)", in Gianni E. (a cura di) *Walter Benjamin. Immagini di città*, Torino: Einaudi.

11. Siola, op. cit. p.35.

12. Comitini E., *Dentro la storia della città. Il percorso logico della stazione*. (intervista a cura di Ermanno Bizzarri) in Maglio op.cit., 2022, p. 48.

La promessa dell'erranza. Donatella Scatena

1. Augé, M., *Un etnologo nel metrò*, elèuthera, 2023, pag. 40

2. *Un etnologo nel metrò* da inizio alla trilogia dell'«antropologia del quotidiano»; segue *Ville e tenute. Etnologia della casa di campagna* (1989); ultimo *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della Surmodernità* (1992), che ha decretato il successo di termine nonluogo, concetto spaziale al centro anche di questo numero monografico di A&A.

3. Augé, M., *Il metrò rivisitato*, Raffaello Cortina Editore, 2009, pag. 16.

4. Augé, M., op.cit. pag. 25.

5. Augé, M., op.cit. pag. 51.

6. Augé, M., *Un etnologo nel metrò*, elèuthera, 2023, pag. 85.

7. Benjamin, W., *L'opera d'arte nell'era della sua riproducibilità tecnica*. Arte e società di massa, Einaudi, 2000.

8. Augé, M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della Surmodernità*, Elèuthera, 2024

9. Augé, M., *Il metrò rivisitato*, Raffaello Cortina Editore, 2009, pag. 78.