



a cura di  
**Fiamma Ficcadenti e Selenia Marinelli**

## **LINEE DI RICERCA**

*Temi e Ricerche del Dottorato in  
Architettura - Teorie e Progetto 1986-2017*

Quaderni del Dottorato di Ricerca in  
Architettura - Teorie e Progetto



A CURA DI  
FIAMMA FICCADENTI E SELENIA MARINELLI

## LINEE DI RICERCA

Temi e Ricerche del Dottorato in  
Architettura - Teorie e Progetto 1986-2017

Quaderni del Dottorato di Ricerca in Architettura - Teorie e Progetto  
Dipartimento di Architettura e Progetto  
Facoltà di Architettura "Sapienza" Università di Roma

Prefazione di Antonino Saggio

Coordinatore del Dottorato e del Seminario

Linee di Ricerca: Temi e Ricerche del Dottorato in  
Architettura - Teorie e Progetto 1986-2017  
A cura di: Fiamma Ficcadenti, Selenia Marinelli

Quaderni del Dottorato di Ricerca in Architettura - Teorie e Progetto  
Dipartimento di Architettura e Progetto  
Via Gramsci 53, 00196 Roma  
Facoltà di Architettura "Sapienza" Università di Roma  
Coordinatore del Dottorato e del Seminario prof. Antonino Saggio

In copertina: *I Trafitti*, Giovanna De Sanctis Ricciardone, 1993

Prima edizione luglio 2017  
ISBN: 978-0-244-62164-3

Editore Lulu.com, Raleigh USA

# INDICE

PREFAZIONE di <i>Antonino Saggio</i>	5
LE LINEE DELLA RICERCA di <i>Selenia Marinelli</i>	9
LE CATEGORIE DELLA RICERCA di <i>Fiamma Ficcadenti</i>	11
SAGGI	
LA PERCEZIONE DELLO SPAZIO E IL CONFRONTO IDENTITARIO: DE SIMONE, SALVI di <i>Francesca Bozza</i>	15
RICONNETTERE I FRAMMENTI: INCERTI, ÆKSTROM di <i>Francesco Camilli</i>	25
INVENTARE OSSIA IN-VENIRE: FRANCIOSINI, D'AQUINO di <i>Giulia Cervini</i>	37
PRESENZA E ASSENZA: CALDERONI, GHIA di <i>Matteo D'Emilio</i>	45
RIUSO E TRASFORMAZIONE: SANSONI, MAGGIO di <i>Andrea De Sanctis</i>	55
PAESAGGIO E ARCHITETTURA: GREGORY, SASSANELLI di <i>Fiamma Ficcadenti</i>	65
LA STRUTTURA URBANA COME CELLULA METABOLICA: MAURIZI, ANGELINI di <i>Martina Fiorentini</i>	79
LA CONDIZIONE LIMITE DI ABITARE. LA FRAGILE LINEA DELL'ESISTENZA: BOCHICCHIO, DE DOMINICIS di <i>Roberta Gironi</i>	87
METODO E FORMA: SAGGIO, RAFFAELLI di <i>Krenar Gjokeja</i>	95

STUDIO DELLA FACCIATA. METODI E STRATEGIE COMPOSITIVE: CAPUANO, CARPENZANO di <i>Ardit Lila</i>	103
SOGLIE EVANESCENTI: DI RAIMO, GARRAMONE di <i>Selenia Marinelli</i>	117
SPAZIO PUBBLICO. TRA SPAZI DELLA COLLETTIVITÀ E VUOTI: VELTCHEVA, GUERRIERI di <i>Deborah Navarra</i>	127
TRA GRAMMATICA DEL GIOCO E SCENEGGIATURA DELLE SCELTE CONCRETE: GAROFALO, RODORIGO di <i>Valerio Perna</i>	133
L'ARCHITETTURA DEI SENSI: INNAMORATI, FERRARA di <i>Maria Pia Ponti</i>	151
LE CITTÀ CONTEMPORANEE DI FONDAZIONE NELLE TRASFORMAZIONI METROPOLITANE: GALLO, DI MICHELE di <i>Chen Song</i>	161
L'ESSERE E IL FARE NELL'ARCHITETTURA DELLA COMPLESSITÀ: DE LUCA, CAUSARANO di <i>Gabriele Stancato</i>	169
STRATEGIE PER VALORIZZARE E INTERPRETARE LA CITTÀ: MACERA, TEGOLINI di <i>Lea Stazi</i>	179
<b>TEMI E RICERCHE</b>	
LE TESI DOTTORALI E LA CATALOGAZIONE PER ARGOMENTI	189
INDICE DEI NOMI	217

# LA PERCEZIONE DELLO SPAZIO E IL CONFRONTO IDENTITARIO: DE SIMONE, SALVI<sup>1</sup>

*Francesca Bozza*

*L'architettura che entra in empatia con l'uomo, il dialogo che si instaura tra l'Io interiore e lo spazio, la ricerca dell'identità persa dei cittadini; questi alcuni dei temi trattati nei testi di Daniela Salvi e Irene De Simone. Differenti per oggetto della dissertazione e nell'approccio, il primo più analitico, il secondo più pratico, individuano le medesime parole chiave e forniscono una linea progettuale comune in campo architettonico e urbanistico, tenendo conto di una complessità di relazioni tra soggetto e spazio circostante. Entrambe le autrici delineano i concetti di percezione, vuoto e spazio. Daniela Salvi approfondisce le esperienze sensoriali e gli strumenti compositivi dell'architettura; nove anni dopo Irene De Simone indaga i principi di riferimento di una pianificazione urbana, definendo le trame delle città quali specchio della società e quindi delle crisi identitarie degli stessi cittadini. Il senso di appartenenza della collettività al contesto urbano deve riflettersi nelle architetture della città e l'intreccio di infrastrutture che li legano.*

La dissertazione *Progettare l'accessibilità urbana, modelli e strategie per la trasformazione della città contemporanea* sviluppa con approccio concreto ed empirico il tema applicato ai complessi modelli urbani attuali; obiettivo della tesi è avvalorare il concetto di accessibilità come strumento di lettura della città contemporanea e come elemento fondante di trasformazione della stessa.

Il testo individua gli strumenti e le chiavi di progettazione di un processo ideativo capace di mediare tra gli ambiti psico-chimici che riguardano il materiale, quelli psicologici riferibili alla percezione e quelli culturali che condizionano le preferenze individuali.

I concetti di movimento, percezione ed estetica vengono sviluppati in un primo procedimento analitico-deduttivo dei concetti di accessibilità, seguito da un approccio descrittivo delle attuali pianificazioni e dei mezzi di trasporto alternativi adottati nei progetti contemporanei.

<sup>1</sup> Irene De Simone, *Progettare l'accessibilità urbana, modelli e strategie per la trasformazione della città contemporanea*, Roma, 2015

Daniela Salvi, *Carattere relazionale dell'architettura nell'esperienza percettiva e creativa*, Roma, 2006

La tesi riporta le problematiche della città contemporanea trasformata da città diffusa a città arcipelago, sviluppando una dissertazione sulla promozione di nuovi linguaggi della pianificazione, partendo da un dimensionamento del progetto in relazione al coinvolgimento identitario dei cittadini, alla portata dei flussi di spostamento fino all'analisi delle infrastrutture quali segni dominanti il paesaggio urbano. L'autrice individua l'efficace grammatica della strategia compositiva, derivante da un metodo induttivo capace di considerare i caratteri fisici delle infrastrutture della città quali tracce dell'opera urbana che, sovrapponendosi ai vuoti urbani, si riflettono nel brano narrativo dei manufatti architettonici.

Un'ulteriore definizione viene individuata nella differenziazione tra il concetto di "accessibilità passiva e attiva", dove quest'ultima mette in campo la capacità relazionale dei luoghi stessi poiché "sensitiva", differenziata dall'accessibilità passiva, vista come mera capacità di un luogo di rendersi accessibile secondo un aspetto più fisico-strutturale.

La sfera percettiva è esigenza per indagare la dimensione cognitiva dell'accessibilità ed è ideatrice della costruzione di una mappa mentale topografica della città e delle opportunità che essa offre. I vuoti urbani si sono trasmutati in vuoti passivi, privi di stimoli sensoriali e saturi di stimoli cronici che assuefanno i cittadini. Si fa appello a nuovi rituali collettivi che promuovano la trasformabilità dello spazio. La città contemporanea «è chiamata a mettersi in gioco trascinando i suoi utenti in un'esperienza immersiva che presuppone un coinvolgimento estetico, culturale e ludico: la componente artistica e quella progettuale concorrono a definire un'unica performance urbana in cui il corpo è al centro»<sup>2</sup>. Un esempio di coinvolgimento identitario del cittadino è analizzato dall'autrice nel progetto di arte pubblica partecipata sulla riqualificazione urbana di Tor Marancia, dove l'applicazione del colore potenzia qualità spaziali e materiali dell'architettura grazie al suo potenziale di orientamento, ordine e gerarchia.

Ulteriori esempi citati dall'autrice sono la Linea 1 della metro di Napoli e il Piano Grand Paris Express di Parigi. Nel primo caso si riporta il

<sup>2</sup> Irene De Simone, *ibidem*



risultato della ricerca della Facoltà di Ingegneria di Napoli, *Le metropolitane e il futuro della città*<sup>3</sup>, in cui si è riusciti ad individuare un valore economico della bellezza, nel campo della mobilità urbana. Si è raggiunta infatti, in termini monetari, un'ipotetica maggiorazione del prezzo del biglietto che gli utenti della metro sarebbero disposti a pagare qualora fosse loro offerta la possibilità di viaggiare in un contesto caratterizzato da alti standard architettonici. Si avvalora così la tesi dell'autrice, secondo la quale forme, proporzioni e spazi hanno un effetto rilevante sugli stati mentali delle persone. Il coinvolgimento identitario predomina sulle esigenze degli utenti di poter usufruire di efficienti servizi pubblici in termini di velocità o quantità di convogli, risultando così meno importanti nella scala di valori di un contesto architettonico di alto pregio. Gli utenti della Linea 1 di Napoli, le cui stazioni sono state realizzate su progetti di grandi architetti e rappresentano un autentico museo diffuso sotterraneo, si mostrano attenti nel mantenerla in buone condizioni, in termini di pulizia. Il Piano Grand Paris Express mostra il giusto atteggiamento culturale adottato dall'amministrazione della città di Parigi ed una pianificazione attenta all'esperienza sensoriale, correlata ad un'informazione virtuale che influenza la mobilità dei cittadini e stimola un rinnovato rapporto nei confronti dello spazio della città.

L'autrice ancora una volta esprime l'importanza di un miglioramento delle condizioni di sicurezza, qualità ed efficienza degli spostamenti all'interno dell'ambito urbano e sollecita il lettore a riflettere sui sistemi intelligenti e interconnessi, gli ITS, ove risiede grande potenziale nell'ottimizzazione dell'uso delle risorse naturali. La possibilità di godere di una più elevata qualità del tempo trascorso in viaggio, ottenuta attraverso una mobilità leggera, ecologica e ricreativa, permetterebbe di migliorare le capacità percettive del viaggiatore e, di conseguenza, la sua predisposizione nel "sentire" le esigenze del territorio e mostrarsi più ricettivo verso i suoi stessi valori.

<sup>3</sup> E. Cascetta, B. Gravagnuolo a cura di, *Le metropolitane e il futuro della città*, atti del convegno "*Le metropolitane il futuro della città*" Napoli, 19 febbraio 2013, Facoltà di Ingegneria, Clean Edizioni, Napoli 2014. Modello matematico E. Cascetta, A. Carteni, The hedonic value of railways terminals. A quantitative analysis of the impact of stations quality in travellers behaviour in "Transportation Research Part A", vol.61. pp.41-52

Qual è dunque il senso vocazionale della città e dei suoi distretti? L'importanza di un riconoscimento identitario nell'architettura e nelle trame urbane è da riscoprire attraverso il coinvolgimento attivo del cittadino e del fruitore. Tale coinvolgimento può trovare un collegamento tra spazio e coscienza dello spettatore attraverso la sua manifestazione dei sensi; a ciò fa riferimento Daniela Salvi quando in *Carattere relazionale dell'architettura nell'esperienza percettiva e creativa*, approfondisce il tema del rapporto tra uomo e architettura, tra esperienza di uno spazio e la struttura psichica deputata al contatto ed ai rapporti tra l'Io e la realtà esterna. Il testo, impostato su un taglio più filosofico e psicologico rispetto a *Progettare l'accessibilità urbana*, è espressione di una trascrizione fenomenologica della realtà, abbracciando la tesi del rapporto tra l'Io interiore dell'uomo e lo spazio che lo avvolge, in un ritmo dinamico tra vuoti e pieni seguendo un approccio olistico e sistemico. L'autrice studia la relazione che intercorre tra le due dimensioni, mostrandone l'espressione in diverse accezioni ed analizzandone i diversi fenomeni di incontro.

La tesi coinvolge il lettore nel chiedersi fin dove l'opera dell'architettura rappresenti l'espressione delle esperienze dell'autore, soggetto operante, e dove invece esprima quelle della comunità, entità forte di un background culturale specifico. Viene scardinato il concetto di empatia nell'esperienza estetica tra soggettività e desoggettivazione, dove l'opera architettonica si rilegge nel rapporto di simbiosi con l'osservatore in un'emozione estetica chiamata immedesimazione.

Riperkorrendo i casi di grandi architetti si indagano i confini che intercorrono tra soggetto ed oggetto; architetti come Le Corbusier, che hanno perseguito la ricerca di una regola che potesse determinare le proprie composizioni, o come Bruno Taut, in una continua ed esasperata ricerca psico-filosofica degli strumenti utili all'ideazione progettuale. Disspiegando il carattere dinamico e molteplice dell'architettura, il lettore viene accompagnato verso la scoperta delle concezioni evolutive della forma e degli stimoli evocativi che la figuratività esprime negli spazi architettonici. L'importanza di una progettazione attenta ai dettagli che stimolino i sensi, si esprime nel concetto di carattere selettivo proprio dell'uomo, quale entità che non reagisce a tutti gli stimoli che gli vengono sottoposti ma che inconsciamente ne seleziona solo alcuni ben determinati. La relativa componente inconscia risiede in dati mnemonici consolidati dall'esperienza, che talvolta coincidono con la semantica della

cultura di cui l'individuo fa parte; qui l'autrice coinvolge il lettore in un'ulteriore visione dell'architettura: la sua capacità pedagogica.

Analizzando il potenziale di talune proposte progettuali nell'ambito di una reazione percettiva dello spettatore, Daniela Salvi arriva a definire l'esperienza creativa come quella percettiva: possibilità comportamentale "autopoietica", ovvero capace di creare sé stessa.

L'autrice rende partecipe chi attende alla lettura con un excursus sulle diverse qualità dei sensi, attribuendo alla vista una capacità teoretica maggiore, poiché possiede una più ampia gamma di informazioni, ed al tatto un valore cognitivo pari a quello della vista<sup>4</sup>, poiché fondamento delle nostre conoscenze spaziali. Infine, assegna un ruolo predominante nell'interscambio tra realtà interiore e realtà esteriore alla respirazione<sup>5</sup>, con riferimenti alla tradizione taoista, che si relaziona all'esperienza estetica generata dall'energia corporea e mentale, scaturita a sua volta dalla meditazione sul vuoto. Quest'ultimo è materialmente espresso nell'esempio del Museo Ebraico di Berlino di Libeskind, dove il senso del vuoto lasciato dalla *shoah*, si trasmette attraverso il linguaggio di corti interne "inesplorabili" ed esperienze percettive di cambiamenti repentini climatici, dalla condizione di caldo a quella di freddo.

La dissertazione sull'esperienza percettiva invita il pubblico ad un'ulteriore riflessione: l'assenza di movimento in un'architettura, entità essenzialmente statica, può invece indurre al senso del ritmo. Nell'ex-Casa del Fascio di Giuseppe Terragni la struttura ritmica della facciata e la scansione strutturale degli interni induce a percorrerla attraverso l'impulso di contrazioni percettive che dall'esterno dell'architettura invitano a girare l'angolo, percorrendo l'intero perimetro dell'edificio<sup>6</sup>.

Attraverso una riscoperta delle opere di Michelucci, Paolo Zermani e altri artisti di gran rilievo, l'autrice rafforza il potenziale della tecnica diagrammatica nella nascita delle geometrie topologiche, utilizzate già prima della diffusione del computer, sedi di uno spazio adattivo che surclassa quello proiettivo della prospettiva, mettendo in campo nella contemporaneità la dimensione del movimento, riuscendo così a riavvicinare l'architettura all'esperienza dell'uomo.

<sup>4</sup> Cfr. Napolitano Valditara, 1994

<sup>5</sup> Cfr. Marco Mazzeo, 2000

<sup>6</sup> Cfr. Antonino Saggio, *Giuseppe Terragni Vita e opere*, Editori Laterza, Roma Bari 1995, 2011 4 ed.

Del resto l'attuale contesto urbano è caratterizzato da sistemi complessi i cui cittadini, in continua evoluzione, si dipingono di nuove accezioni: abitanti transitori, *city users* o consumatori della città, *businessmen*, migranti, esuli, popolazione della quarta età, tutti caratterizzanti nuovi flussi multidirezionali e multidimensionali.

Qual è il senso vocazionale della città e dei suoi distretti? L'attuale crisi dei valori e il senso di smarrimento nei confronti della nostra eredità culturale hanno portato il cittadino a guardare con occhi diversi la città e l'architetto a confondere talvolta il ruolo delle sue architetture.

Nella realtà urbana di oggi gli elementi sociali sono le matrici di trasformazione che caratterizzano il modo stesso di vivere l'architettura e i luoghi del pubblico. Alcuni degli spazi della contemporanea dimensione cosmopolita che hanno perso questa eredità culturale hanno trovato le prime definizioni negli anni '90. Tra queste quella di *Nonluoghi*<sup>7</sup>: frammenti urbani privati di identità come autostrade, centri commerciali, stazioni e grandi infrastrutture. Riappropriarsi del valore intrinseco di questi spazi significa ritrovare quello stesso coinvolgimento emotivo che Daniela Salvi descrive in *Carattere relazionale dell'architettura nell'esperienza percettiva e creativa*, citando le sensazioni suscitate dai segni indistinguibili che i grandi maestri dell'architettura ci hanno lasciato in eredità. Oggi si guarda agli usi socio-culturali degli spazi come a delle conseguenze di una determinata organizzazione spaziale, ma raramente si analizza come quegli stessi comportamenti sociali e culturali possano costituire delle potenzialità trasformatrici. La sfida delle nuove opere architettoniche e urbane sarà ritrovare le chiavi di acquisizione identitaria della città, in favore di uno scambio empatico tra uomo e spazio, riattivando la percezione dei sensi.

L'evoluzione degli ITS, della domotica e le nuove tecnologie applicate alle città non potrà e non dovrà mai essere arrestata, ma sarà coerente vedere nel progresso uno stimolo in più per l'ideazione progettuale nella pratica dell'architetto. Sarà di rilevante importanza non dimenticare il ruolo di queste strumentazioni, che resteranno meri elementi di ausilio, una traccia sovrapposta al layer degli isolati urbani e delle infrastrutture delle *smart city*, definizione accennata anche nella tesi da Irene De Simone

<sup>7</sup> Marc Augé, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXe siècle, Seuil, 1992

(*smart city*-città intelligenti regolate dall'ottimizzazione e dall'innovazione dei servizi pubblici tramite una sapiente pianificazione urbanistica a cui viene applicata una trama informatica gestibile dalle applicazioni degli smartphones, oggi considerate maggiormente accessibili rispetto alle città tradizionali).

“Accessibilità” è un vocabolo arricchitosi nel tempo di molteplici significati. “Città accessibile” per l'autrice Irene De Simone significa una realtà urbana armonica, dove i flussi di scambio delle mobilità pedonali e infrastrutturali sono fluidi e continui, senza interruzioni. Considerando che un progetto definito su larga scala, come il ridisegno degli attraversamenti dei grandi vuoti e distanze urbane, necessita di contemplare la trasposizione dei riflessi più o meno impliciti delle azioni scatenate nei contesti urbani a scala ridotta, risulta immediatamente chiaro come solo individuando i fruitori ultimi del processo di riconnessione urbana si possano definire i termini del progetto accessibile. Vedute e scorci prospettici liberi dai manufatti o da “barriere ottico-visive” nel contesto urbano contribuiscono a infondere una percezione comune di “città accessibile”, poiché permettono di contemplare l'infinito, giungendo con il solo sguardo oltre i confini.

Anche Daniela Salvi si ritrova a definire tali paesaggi urbani esplicitandoli quali luoghi di “ampio respiro” ed approfondisce nella dissertazione proprio il ruolo del processo della respirazione, definendola come l'azione che, più dei cinque sensi, riesce a creare un ponte tra spazio corporeo e spazio esterno. Questa forte relazione tra respiro e spazio architettonico invitano ad approfondire gli studi della psicologia ambientale in architettura, che sostiene come ambiente e architettura influenzino la mente e il comportamento umano.

Il coinvolgimento dei sensi del cittadino e dello spettatore nell'opera architettonica divengono la nuova chiave di lettura dello spazio ed un rinnovato stimolo per l'architetto nelle attuali pratiche di progetto.

## Intervista a Irene De Simone

**Francesca Bozza:** *“A quale pubblico ha voluto rivolgersi con Progettare l’accessibilità urbana? Possiamo definirlo un testo nato come raccolta di linee guida per la città accessibile?”*

**Irene De Simone:** Elaborando il mio lavoro non mi sono mai soffermata molto sul tipo di lettore verso cui mi stavo rivolgendo. Nel riflettere sulle problematiche relative alla pianificazione urbana, la tesi effettivamente ha tentato di sviluppare delle linee guida per la progettazione degli spazi urbani a partire dal concetto di accessibilità urbana fornendo degli indicatori possibili di riferimento. La tesi pertanto sembrerebbe, in sostanza, rivolgersi principalmente ad un’amministrazione locale, anche se, in maniera per me sorprendente, la definizione degli indicatori di accessibilità da me individuati si è concretizzata in maniera più lineare attraverso il confronto con persone "non addette ai lavori". A conclusione del mio lavoro credo che la mia tesi possa essere compresa abbastanza anche da persone non del campo e ciò mi ha dato grande soddisfazione.

**F.B.:** *“L’applicazione di un sistema di trasporto quale quello delle funivie alla realtà urbana, è stato espresso più volte nella tesi: è un invito ad adottarlo su tutti i sistemi di città complessa congestionata dal traffico? Ha condotto dei sopralluoghi su città dove questo sistema è stato adottato?”*

**I.D.S.:** La funivia urbana è una soluzione trasportistica che, a mio avviso, può essere risolutiva solo in determinati contesti urbani, principalmente caratterizzati da una densità abitativa molto elevata (ad esempio le città dell’America Latina); in contesti meno popolosi può costituire un valido mezzo di trasporto per migliorare la mobilità di una città, solo se fortemente interlacciata ad un nodo di scambio con altri sistemi di trasporto, altrimenti molto spesso si riduce a semplice elemento turistico. Inoltre va sempre verificato l’impatto estetico sul territorio.

I miei principali sopralluoghi hanno riguardato due città che non adottano la soluzione delle funivie urbane ma sistemi di trasporto più tradizionali se pur rivisitati in chiave contemporanea: Napoli e Parigi. A Napoli ho visitato ogni stazione metro della Linea 1, rimanendone positivamente impressionata. Sono scesa da ogni stazione per verificarne l’accessibilità, ho vidimato il biglietto ad ogni stazione e sono risalita sul nuovo convoglio fino alla stazione successiva per ripetere poi l’operazione. È stata un’esperienza molto istruttiva. A Parigi, ho avuto la possibilità di

intervistare una funzionaria dell'amministrazione parigina che mi ha spiegato il procedimento di attuazione del Piano Gran Paris, rivelatosi molto semplice e diretto.

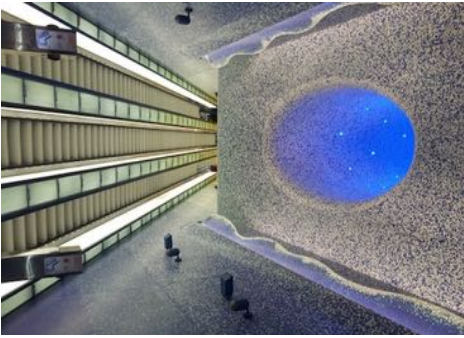
La diversa realtà di un'amministrazione estera ha giocato un ruolo importante nell'esecuzione e completamento del progetto. Anche a Parigi ho trascorso una giornata a percorrere l'intera linea tramviaria T3. Da questa esperienza ho colto l'importanza della segnaletica a livello di accessibilità nei contesti urbani e sono rimasta sorpresa nell'averla sottovalutata in precedenza.

**F.B.:** *“Dalle pagine del testo ho dedotto che è cresciuta a Roma, è così? Sente che il testo abbia un forte legame identitario con la città di provenienza?”*

**I.D.S.:** Sì, effettivamente lo sono. Il fatto di essere romana ha concepito la mia tesi in un determinato sviluppo, che forse potrebbe essere compreso a pieno solo da un cittadino romano o quantomeno da un lettore residente in una metropoli. Temo sia poco comprensibile per un pubblico proveniente da una dimensione urbana ridotta.

**F.B.:** *“La conclusione della dissertazione con il solo esempio del Piano di Parigi fa quasi pensare che sia un esempio ‘perfetto’, da cui trarre le strategie indicate per l'applicazione ad altri esempi di metropoli europee...conferma? Se potesse proseguire il testo con un ulteriore capitolo inserirebbe altri esempi o casi studio?”*

**I.D.S.:** Le scelte vanno prese esaminando accuratamente lo specifico contesto di riferimento. Prendendo due esempi, di due città con la stessa densità demografica, lo stesso quantitativo giornaliero di automobilisti, ma morfologia territoriale e background culturale diversi, si potrebbero applicare due progetti completamente differenti. Con il senno di poi avrei aggiunto un confronto a quello di Parigi con esempi progettuali applicati ad altre città europee, così da trarre conclusioni più decise per un giudizio meno superficiale.



1. A sinistra: Oscar Tusquets Blanca, *Stazione Toledo*, Linea 1 della Metropolitana di Napoli, 2012; A destra: *Big City Life*, progetto di arte pubblica partecipata per la riqualificazione urbana, culturale, sociale del quartiere Tor Marancia, Roma 2015



2. Giovanni Michelucci, *Chiesa di San Giovanni Battista*, Autostrada del Sole, Firenze 1960-64



Questo volume nasce nell'ambito del seminario "Linee di Ricerca" tenuto dal prof. Antonino Saggio, coordinatore del Dottorato in Architettura - Teorie e Progetto di "Sapienza", Università di Roma. Il lavoro ha visto coinvolti principalmente i dottorandi del XXXII ciclo ed ha avuto lo scopo di stimolare ed agevolare i primi passi verso la ricerca, a partire dalla conoscenza del grande ed eterogeneo percorso che è stato compiuto all'interno del Corso di Dottorato.

Ogni dottorando è stato chiamato a selezionare due dissertazioni discusse in questi primi trent'anni ed a svolgere un lavoro di lettura critica e di articolazione di brevi saggi, raccolti in questa pubblicazione insieme a delle interviste a ricercatori e docenti, autori delle dissertazioni esaminate. A questo lavoro si è affiancata una lunga ed attenta disamina dell'intero corpo della ricerca prodotta finora. L'opera di catalogazione che è stata portata avanti, inserita nell'appendice finale di questa pubblicazione, ha permesso di creare delle sinergie tra i dottorandi, oltre che conoscere quelli che sono gli strumenti, le risorse ed i luoghi di Facoltà a supporto dell'attività di ricerca. La catalogazione, pur configurandosi come un processo di tipo analitico, ha consentito di restituire un'immagine sintetica del panorama della ricerca del Dottorato e di tracciare un percorso che facesse emergere le coordinate ed i confini entro cui la ricerca si è mossa negli ultimi trent'anni, ai quali i dottorandi si potranno appoggiare per poter tracciare i propri percorsi futuri.

Con contributi di Francesca Bozza, Francesco Camilli, Giulia Cervini, Matteo D'Emilio, Andrea De Sanctis, Fiamma Ficcadenti, Martina Fiorentini, Roberta Gironi, Kernar Gjokeja, Ardit Lila, Selenia Marinelli, Deborah Navarra, Valerio Perna, Maria Pia Ponti, Antonino Saggio, Chen Song, Gabriele Stancato, Lea Stazi.

*Immagine di copertina: I trafitti, Giovanna De Sanctis Ricciardone, 1993*

ISBN 978-0-244-62164-3



90000



9 780244 621643