

Direttore

Piero PEDROCCO

Università degli Studi di Udine

Comitato scientifico

Pier Paolo BALBO

Università di Roma La Sapienza

Margherita Ting Fa CHANG

Università degli Studi di Udine

Sandro FABBRO

Università degli Studi di Udine

Klaus R. KUNZMANN

Technische Universität Dortmund

Francesco Domenico MOCCIA

Università di Napoli Federico II

ENZO SIVIERO

Università IUAV di Venezia

Maurizio TIRA

Università degli Studi di Brescia

Dionisio VIANELLO

Centro Nazionale di Studi Urbanistici

Micael JAKOB

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

INFRASTRUTTURE, URBANISTICA E PAESAGGIO



La collana si propone di pubblicare i contributi di coloro che si occupano dei temi relativi alle interazioni tra il paesaggio, inteso come prodotto delle civiltà umane e quindi, oltre che rappresentato da pittori, poeti e letterati, analizzato ed interpretato da studiosi e scienziati di molteplici discipline, le infrastrutture, a rete e puntuali, viste nel loro più ampio senso di componenti caratterizzanti la struttura di un territorio secondo le necessità umane e l'urbanistica, vista sia come progettazione dello spazio urbanizzato, sia come disciplina della pianificazione coerente delle modificazioni del territorio, in senso architettonico, economico, amministrativo e normativo.

La collana pone, pertanto, al centro della sua attenzione, il rapporto strutturale, in senso statico, sistemico e dinamico, tra le tre dimensioni citate. Essa è volta a colmare il vuoto culturale relativo all'interazione tra parti compositive di un tutto che non può essere disgiunto, tentando la messa in relazione di saperi, articolati e complessi, che hanno come esito la promozione di civiltà a partire dalle competenze tecniche, sociali, politiche e culturali necessarie.

La ricerca è stata finanziata dall'Università di Udine nell'ambito delle iniziative a supporto del Piano Strategico di Ateneo 2022-25 – Progetto Interdipartimentale ESPeRT. Il progetto e il libro sono stati realizzati in occasione dei festeggiamenti per la ricorrenza del Ventennale dell'istituzione dei Corsi di studio in Architettura dell'Università di Udine.

This work was supported by the University of Udine in the framework of the Strategic Plan 2022-25 – Interdepartmental Research ESPeRT. The project and the book were created on the occasion of the celebrations for the Twentieth Anniversary of the founding of the University of Udine's Course of Study in Architecture.



Classificazione Decimale Dewey:

711.0945311 (23.) URBANISTICA (PIANIFICAZIONE TERRITORIALE). Venezia

UNIONISLAND

a cura di

PIERO PEDROCCO, GIORGIO VERRI, LUCA ZECCHIN

presentazione di

ALBERTO SDEGNO

contributi di

**MARIA LODOVICA DELENDI, CHIARA GIGOLI, ELENA OLIVO, PIERO PEDROCCO
ALBERTO SDEGNO, GIORGIO VERRI, ROBERTO ZAGO, LUCA ZECCHIN**



aracne



©

ISBN
979-12-218-1159-9

PRIMA EDIZIONE
ROMA I MARZO 2024

Indice

- 11 **Presentazione**
di Albero Sdegno
- 15 **Prologo**
L'esperienza progettuale del Paesaggio: una questione Compositiva
di Elena Olivo
- 19 **Introduzione**
di Piero Pedrocco
- Bibliografia, 29.
- 31 **Capitolo I**
Un laboratorio e le sue sfide
di Piero Pedrocco
- 1.1. Il Laboratorio integrato di progettazione urbanistica, 31 – 1.2. La metodologia progettuale, 52 – Bibliografia, 56.
- 59 **Capitolo II**
Un mondo di strutture galleggianti
di Roberto Zago
- Bibliografia, 80.
- 81 **Capitolo III**
Fondazioni veneziane e fondazioni su palafitte
di Chiara Gigoli
- 3.1. Formazione della laguna e composizione geologica, 81 – 3.2. I fenomeni di subsidenza ed eustatismo, 87 – 3.3. Parametri geotecnici, 89 – 3.4. Il fenomeno dell'acqua alta, 92 – 3.5. Le fondazioni degli edifici di Venezia, 94 – 3.6. Le palafitte nella Laguna di Venezia, 97 – Bibliografia, 99.

- 101 **Capitolo IV**
Il progetto urbanistico di UnionIsland
di Piero Pedrocchio
- 4.1. UnionIsland, 101 – 4.2. Le Analisi propedeutiche, 105 – 4.3. Il Diagramma chiave, 110 – 4.4. Gli ambiti urbanistici, 114 – 3.4.5. Planimetria e Planivolumetrico Guida, 124 – 4.6. Il Piano degli Interventi (Piano Operativo) e la Verifica del dimensionamento, 135 – 4.7. Il tema dei trasporti locali, 138 – Bibliografia, 141.
- 143 **Capitolo V**
Le architetture di UnionIsland: tra acque, bordi, insule, selve, tessuti e altre figuralità
di Luca Zecchin
- 5.1. L'immutabile modificazione di una costellazione, 143 – 5.2. Le architetture di UnionIsland, 148 – 5.3. Le figure e le ragioni delle forme, 183 – Bibliografia, 184.
- 185 **Capitolo VI**
Idraulica urbana: visioni innovative e problemi emergenti
di Giorgio Verri
- 6.1. Cambiamento climatico e rapporti con gli insediamenti, 185 – 6.2. Aspetti normativi, 193 – 6.3. Il Rapporto di impatto degli interventi edilizi, 197 – 6.4. Acquedotti e loro funzionalità, 200 – 6.5. Fognature per le acque bianche e per le acque nere, 203 – 6.6. Le soluzioni adottate per UnionIsland, 207 – 6.7. Considerazioni conclusive, 214 – 6.8. Appendice: Il futuro di Venezia e della sua laguna, 215 – Bibliografia, 216.
- 219 **Capitolo VII**
Un parco lagunare e molto più
di Maria Lodovica Delendi
- 7.1. Humanismus/Transumanesimo: quale città per il terzo millennio?, 219 – 7.2. Alcune necessarie premesse al progetto del parco lagunare, 219 – 7.3. La natura e il sacro, 222 – 7.4. La città del terzo millennio: architettura e natura, 225 – 7.5. Progetto per UnionIsland: la ricerca ed il caso virtuoso del Parco lagunare, 228 – Bibliografia, 236.

- 239 **Conclusioni**
 di Piero Pedrocco
- 241 **I Gruppi di studio e gli Autori di UnionIsland**

Presentazione

di Alberto Sdegno*

Alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso un ingegnere meccanico, Giorgio Rosa, realizzò l'*Isola delle Rose*, una piattaforma artificiale fuori dalle acque territoriali al largo di Rimini¹. A differenza di quelle piattaforme petrolifere – la cui funzione è evidentemente accettata dal contesto commerciale – questa aveva una finalità molto differente: si trattava di dare corpo ad uno Stato indipendente, con una lingua – l'esperanto – un governo, e una moneta. Furono sufficienti pochi mesi per l'occupazione da parte delle forze di polizia italiane per procedere, poco dopo, con la sua demolizione. Certo è che il caso di UnionIsland – proposto in questo volume – non si pone il problema di creare dal nulla una micronazione: si tratterebbe, soltanto, di modificare l'assetto urbano della laguna di Venezia per darle una differente caratterizzazione – utilizzando palafitte e unità flottanti – in modo che si possa individuare un'unione morfologica con la terraferma. Ma, similmente a quanto avvenuto per l'isola citata, anche in questo caso l'intervento della forza pubblica bloccherebbe immediatamente la sua realizzazione, a causa del fatto che l'attuale normativa italiana non prevede questa tipologia di intervento territoriale.

È indubbio che vi sia una componente utopica nel progetto che viene presentato in questo volume, frutto di un'attività di didattica e ricerca da parte di studenti e docenti dell'Università degli Studi di Udine, coordinati da Piero Pedrocco. Ma, come è noto, l'ambito accademico –

* Coordinatore del Consiglio unificato dei Corsi di studio in Architettura dell'Università degli Studi di Udine.

1. Sull'esperienza si veda: G. Rosa, *L'Isola delle Rose. La vera storia tra il fulmine e il temporale*, Persiani, Bologna 2020; G. Musilli, *Isola delle rose – insula de la rozoj. La verità fa paura*, Rizzoli, Milano 2013; e il romanzo di W. Veltroni, *L'isola e le rose*, Rizzoli, Milano 2012. Cfr. anche il film di Sydney Sibilia *L'incredibile storia dell'Isola delle Rose* del 2020.

soprattutto delle università italiane che si occupano di architettura – si caratterizza per questa tensione verso territori della sperimentazione. Non è un caso che siano proprio i nostri laureati ad essere maggiormente richiesti negli studi professionali all'estero, grazie anche al fatto che siano abituati ad affrontare problemi di ampio respiro, oltre a soluzioni tecniche specifiche. Come viene bene spiegato dai docenti – oltre a Pedrocco, vi sono Luca Zecchin e Giorgio Verri – e da coloro che li hanno affiancati – Elena Olivo, Roberto Zago, Chiara Cigoli, Maria Lodovica Delendi – l'ipotesi attorno alla quale ruota l'operazione non è realizzabile dal punto di vista normativo, sebbene da quello progettuale la soluzione sia straordinariamente interessante. La stessa Venezia, d'altronde, oggetto dell'indagine, si configura come la città più razionale al mondo – dove ad esempio percorsi pedonali e motorizzati non si intersecano mai, se non nella sopraelevazione dei ponti – ma allo stesso tempo sfida in continuazione la normativa, proponendo agli abitanti di percorrere calli di dimensioni ridotte, cosa che qualsiasi norma di sicurezza non consentirebbe.

Nonostante questa sua contraddizione Venezia è tra le città più clonate, sebbene in forma spettacolare: si pensi alla *Dreamland* a Coney Island (New York) dei primi del Novecento descritta anche da Rem Koolhaas², o alle più recenti soluzioni alberghiere che simulano la città lagunare, quali *The Venetian* a Las Vegas e Macau, la *Venice Water Town* a Hangzhou in Cina, l'*Epcot Italian Pavilion* tutto in stile veneziano del parco tematico di Disneyworld, all'*Everland Resort* in Corea del Sud. I caratteri di queste clonazioni architettoniche, però, si fermano all'apparenza formale, presentandosi quali contenitori di funzioni del tutto diverse da quelle originali.

C'è anche da dire che le nuove tecnologie offrono soluzioni fattibili per le proposte avveniristiche presenti in questo studio: si pensi all'aeroporto internazionale di Kansai, realizzato da Renzo Piano nel 1994 quale isola artificiale perfettamente funzionante al largo della baia di Osaka in Giappone; o alle *Palm Islands* a Dubai la cui costruzione è iniziata all'inizio del nuovo millennio e sono già in parte abitate; o ancora alle soluzioni flottanti proposte dallo studio N-Ark, come la *Dogen City* per

2. R. Koolhaas, *Delirious New York*, Electa, Milano 2000, p.50.

10.000 abitanti, un'isola galleggiante all'interno di una circonferenza di quattro chilometri, la cui realizzazione è prevista per il 2030 sempre vicino all'arcipelago giapponese, o ancora al *Floating Island Project* del Seasteading Institute da edificare nella Polinesia francese.

Tutto ciò pertanto conferma che, sebbene l'ipotesi proposta come esperienza didattica, all'interno del Laboratorio Integrato di Progettazione Urbanistica, possa avere dei lineamenti utopici, di fatto in qualche altra parte del pianeta, questioni simili stanno prendendo forma. Ciò dimostra che i docenti hanno declinato preoccupazioni globali al contesto locale veneziano, con la sensibilità di evitare spettacolarismi formali, ma cercando di risolvere l'annoso problema di una città come Venezia che vive da sempre un rapporto controverso con la modernità e con tutto il territorio circostante. Legata alla terraferma solo grazie al sottile filo rosso del ponte ferroviario realizzato alla metà dell'Ottocento e trasformato anche per il trasporto automobilistico nel 1933, osserva ciò che la circonda con altero distacco, senza cedere a possibili contatti con spazi e ambienti della contemporaneità urbana.

L'intento del Laboratorio è pertanto quello di superare questo limite concettuale tra la città d'acqua e quella di terra e avanzare ipotesi che – pur se non realizzabili – possano aprire un dibattito intorno ai modi in cui Venezia possa consolidare relazioni di vicinanza con l'*alter ego* dell'urbanizzazione circostante.

Un dibattito che da sempre ha caratterizzato la nostra Scuola di Architettura, nei venti anni che sono ormai trascorsi dalla costituzione del Corso di laurea triennale in Scienze dell'architettura nell'anno accademico 2002-03, e che viene alimentato – oggi come ieri – dalle riflessioni, talvolta iperboliche, che i nostri docenti sollecitano ai nostri attenti e promettenti studenti.

Prologo

L'esperienza progettuale del Paesaggio: una questione Compositiva

di Elena Olivo*

Il percorso didattico iniziato anni fa con il modulo di Progettazione architettonica, all'interno del Laboratorio integrato di Progettazione urbanistica, ha costituito, e continua a costituire, un'applicazione progettuale a carattere sperimentale di un ambito di Ricerca Compositiva ampio e complesso, che vede il Paesaggio protagonista, soggetto e oggetto della Scena.

Se consideriamo l'Architettura e il Paesaggio come un insieme di Segni significanti, atti culturali e comunicativi, manifestazioni tangibili della Cultura di un dato tempo e luogo, stratificazioni di pensieri, concetti, stati socio-culturali, storici e geografici, possiamo intravedere la Complessità insita in ogni riflessione Disciplinare. Comprendere le dinamiche che sottendono a tali pensieri è un primo atto conoscitivo.

Il Paesaggio inteso come Spazio antropico è la rappresentazione fisica di una società, dei suoi valori, della sua storia, dei fattori politici, economici, eccetera, che la regolano. A livello formativo si tratta di processi lenti, di avvicinamento graduale: l'acquisizione della sensibilità e delle competenze nella lettura e interpretazione degli elementi del paesaggio antropico, il divenire consapevoli del valore culturale del patrimonio ambientale e architettonico, della sua importanza come fondamentale risorsa e della necessità di preservarlo, richiedono un avvicinamento graduale, senza rinunciare alla profondità, per poi valorizzarlo, trasformarlo e farlo vivere.

Il Progetto mette in relazioni Spazi, luoghi, tempi e distanze, gene-

* Architetto, Professore a contratto presso l'Università degli Studi di Udine.

rando nuove relazioni e nuovi significati. La geografia della città e del paesaggio sono il presupposto su cui innestare elementi del Linguaggio architettonico per dare forma allo Spazio. Il progetto di paesaggio richiede continui mutamenti di scala e un'attenta e creativa progettazione del Tempo. Si tratta di mettere a sistema nuove opportunità. Creando nuove immagini di città.

Il progetto del Paesaggio è atto conoscitivo, di sensibilizzazione a questioni e tematiche attuali, urgenti e impellenti, tentando di “cambiare di segno” alle modalità di approccio teoriche, culturali e applicative, proponendo nuovi “punti di vista”.

Nella composizione del Paesaggio, Etica ed Estetica si compenetrano, rinnovando questioni concettuali sempre aperte e propositive nella loro vastità concettuale.

La pausa didattica mi ha dato modo di “osservare” la validità di un metodo ormai consolidato, ma sempre aperto alle possibili interpretazioni.

Le tematiche affrontate nel progetto di Paesaggio richiedono un apporto pluridisciplinare in termini di conoscenze e competenze, articolate proceduralmente. L'Architettura e il Paesaggio, infatti, devono essere letti e interpretati nella loro complessità. La dicotomia fra discipline deve essere abbattuta per aprire nuovi spiragli interpretativi e operativi.

Lettura, conoscenza, rappresentazione e interpretazione, applicazione e operatività sono gli *step* attraverso cui il progetto prende forma con l'obiettivo di una sensibilizzazione colta alle tematiche architettoniche, ambientali e paesaggistiche.

I grandi temi affrontati nel succedersi dei diversi Laboratori sono stati molteplici e rappresentano i miei principali temi di Ricerca teorica, applicativa e progettuale: i mutamenti di Scala, il rapporto con la Natura e lo spazio antropico, il Tempo e l'architettura, il progetto del Tempo, un tempo che crea continuità e discontinuità, sempre creative; la lettura e interpretazione del “vuoto”, inteso come “spazio dell'attesa”; l'Acqua e il suo rapporto dialettico con lo spazio, nella sua composita valenza naturale e poetica, tecnica e ambientale.

Una prima necessaria interrogazione riguarda lo Spazio, in particolare il concetto di vuoto, tradotto nella “forma dell'assenza”, che mi piace definire “coscienza del vuoto”. Una qualità caratterizzante la coscienza del vuoto sta nell'uso delle pause e degli intervalli, il sapere alternare nella narrazione spaziale suoni e silenzi: come in un'opera

musicale o un testo scritto.

La relazione fra l'assenza d'uso, di attività e la presenza dell'aspettativa è fondamentale per comprendere il potenziale evocativo del *terrain vague* delle città.

Vuoto, assenza, spazio del possibile, della sperimentazione, ma anche indeterminato, impreciso, incerto, eccetera, ovvero uno spazio che può accogliere. L'"assenza" contiene l'aspettativa della mobilità, della flessibilità, delle potenzialità. Il vuoto, il più importante segno per indicare ciò che le città sono e/o possono diventare.

Rimane da verificare quanto e come questi spazi siano dei 'vuoti'. Questo inevitabilmente porta a produrre uno slittamento in termini concettuali. Questa ridefinizione porta ad attribuire al vuoto valori concettuali su scale diverse. Si tratta di vedere le cose in maniera diversa.

Ogni prefigurazione apre spazi, sequenze, percorsi, prospettive.

Impossibile poi parlare di architettura a prescindere dal "tempo": il progetto diviene "progetto del tempo" alle differenti scale, con differenti forme, nelle diverse modalità.

Il tempo è una delle esperienze fondamentali della nostra vita. Il concetto di tempo è strettamente legato alla variabilità delle nostre percezioni e quindi al mutare della realtà. È un concetto intuitivo, utilizzato per valutare soggettivamente in quale ordine si susseguono determinati fenomeni o sensazioni e per confrontare la permanenza delle loro interazioni con i nostri sensi o col pensiero. In ambito scientifico ha funzione oggettiva, per misurare la durata dei fenomeni e quindi l'intervallo di tempo deve essere definito operativamente come ogni altra grandezza.

Nella composizione architettonica ed urbanistica tutto sta nel misurare il "tempo" sullo spazio. Dopo la musica, che rappresenta la più perfetta metrica espressiva del Tempo, nessun'altra attività espressiva richiede un impiego del Tempo, in quanto materia compositiva, così specificamente propria come il progetto architettonico e del paesaggio.

Il tempo è insito nella narrazione e la forza del Progetto sta sempre nella sua dimensione narrativa.

L'acqua, elemento naturale e geografico, tecnico e poetico della composizione, sempre presente nei temi progettuali proposti, soggetto e oggetto del contesto e del progetto, è elemento vitale, funzionale alla vita di ogni Essere; è parte integrante della spazialità ed è inevitabilmente connessa alla natura e costruzione dello spazio fisico geografico, am-

bientale e architettonico, alle diverse scale, nelle diverse accezioni. Materia organica e funzionale è anche elemento della composizione dello spazio, nei suoi aspetti funzionali, formali, simbolici, filosofici, estetici, poetici... elemento poetico della composizione e percezione dello spazio.

I Paesaggi liquidi che si generano sono spazi potenziali, leggibili e interpretabili solo con gli Occhi della Cultura che genera e attiva la nostra capacità di guardare, leggere, interpretare, trasformare. Il potere della Trasformazione è lo strumento più Alto dell'architetto, che ha una responsabilità etica immensa.

Il percorso didattico iniziato anni fa, nei vari Laboratori che si sono succeduti, personalmente ha rappresentato una delle possibili applicazioni di un ambito di ricerca sulla progettazione architettonica e del paesaggio che ha avuto diverse e articolate fasi e momenti conoscitivi, formativi e applicativi di approfondimento e ampliamento. Le conoscenze e competenze acquisite sono confluite in questa esperienza didattica che nel tempo si è consolidata, assumendo, nella diversità delle tematiche progettuali, dei luoghi e dei contesti, una coerenza metodologico-progettuale, con risultati formali altrettanto articolati, manifestazioni della complessità che il progetto della piccola e della grande scala chiamano in campo.

In questa pausa didattica, dovuta a questioni altre dalle esigenze formative, ho avuto modo di sperimentare una assenza-presenza, che manifesta la validità e la trasmissibilità di un potenziale metodo basato sui fondamenti della Composizione dell'Architettura e del Paesaggio, come attività che innesca processi spazio-temporali. Il progetto del Paesaggio, sempre inteso come artefatto complesso e, per molti aspetti, ancora inesplorato, chiede Conoscenza e Sensibilità compositiva, etica ed estetica (oltre che scientifica).

E, alla fine dell'Esperienza progettuale e didattica, come nell'Odissea, sarà più importante e formativo il "Viaggio" effettuato per arrivarci, e il Progetto la "nostra" Itaca.

Introduzione

di Piero Pedrocchio

Misurare le città con il metro del nostro tempo, attraverso la nostra esperienza di vita, è sempre una pessima idea, anche se l'unica che probabilmente ci illude di avere comprensione nei confronti di queste cose.

Ma cos'è una "città"?³

È fin troppo evidente che l'idea di "città" dell'Ottocento e poi anche del Novecento è viziata da una logica medievale prima e rinascimentale dopo. Essa si scontrerà però con l'idea di città industriale, per parti, per zone, per imbattersi nella città diffusiva dell'*happy motoring* statunitense, che ancora molto incide nonostante tutto, con diffusioni cercate e dispersioni costose e deformanti, e per arrivare alle "città" del post industriale con le loro reti di comunicazione a distanza, finendo per incontrare mille neologismi che si rincorrono vieppiù nel corso della grande crisi di pensiero degli ultimi 30 o 40 anni.⁴ Non perché non si pensi, anzi, forse lo si fa troppo, in filoni sghembi che nemmeno i peg-

3. Il concetto di città è sempre stato al centro della nostra attenzione e ad un tempo è sempre stato complesso e controverso. Basti pensare a come l'Enciclopedia Einaudi al termine "città" dedicasse più di 80 pagine a firma di Marcel Roncayolo. Lo stesso Roncayolo, per non scomodare troppi autori, riprendendo i concetti da lui esposti alla voce enciclopedica, nel 1978 scrisse un libricino intitolato "La città", di 120 pagine. Solo dieci anni dopo, nel 1988, l'autore francese ripubblicò il testo con una postilla di una quindicina di pagine, necessaria a descrivere i mutamenti che il concetto di città, nel mentre, aveva registrato. Sarebbe forse necessaria una nuova edizione ulteriormente emendata? Forse sì, viste le trasformazioni in corso. Marcel Roncayolo, *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Torino, Einaudi, 1978 e 1988.

4. Si è parlato per esempio di città centrale, città sparpagliata, città neutrale, città generica, città di non-luoghi, città compatta, città-arcipelago, città delle città, città a cerchi, città-corona, città-cornice, città-orlo, città-mondo, città mobile, città ponte, città-sequenza, città-grappolo, città-laboratorio, città-cantiere della conoscenza, città-corpo, città-labirinto, città virtuale, città delle reti, città per progetti. Si vedano per esempio: Paolo Perulli, *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Einaudi, Torino, 2009. Antonio Galanti, *La forma della città moderna. Temi, visioni, esperienze nella cultura urbanistica anglo-americana del Novecento vol.2 da Subtopia al New Urbanism*, Aracne, Roma, 2017. Donato Di Ludovico, *Il Progetto urbanistico. Prove di innovazione per il futuro della città*, Aracne, Roma, 2017.

giori conflitti sembrano più poter appianare. Si è provato di tutto, senza cavarne gran che di coeso in termini di omogeneità di intenti. Ma in fondo non è obbligatorio⁵, anche se forse ci piacerebbe perché ci appianerebbe molte divergenze.

Queste in fondo non sono grandi novità. Il tentativo di accomunare in semplici definizioni uniformanti e possibilmente univoche gli insediamenti umani è un vizio che ci attanaglia da lungi.

E del resto la *polis* greca cosa aveva a che spartire con l'*urbs* e con la *civitas* dell'antica Roma? Con la sua duplice visione del mondo "materiale" (le pietre) e "umano (i *cives*)?"

Povero Ippodamo da Mileto, che in fondo razionalizzava solo lo spazio insediativo di una *polis*, o di una parte di essa, quante chiacchiere su di lui. E tutte queste forme insediative già mature, cosa avevano realmente in comune con le precedenti e talvolta coeve strutture palatine dotate o meno di borgo circostante tra il Tigri e L'Eufrate, o a Creta, o ancora nell'Antico Egitto, diviso tra la "città" dei morti e la "città" dei vivi, al di qua e al di là del fiume?⁶

Ma anche riferendoci all'antica Roma, quando pensiamo all'urbe e alla sua forma e natura civica, a quale periodo pensiamo? Quello della fondazione, se mai ci fu, e dei primi re? Quello della *Res publica*, o quello della utilizzazione di colonie per rendere sicuro lo spazio, quando la paura era presente se l'esercito non avanzava? Come avveniva in molti casi, a scopo di conquista e consolidamento, prima nella penisola Italica, quindi in Val Padana e poi nell'Oltralpe.⁷

Oppure, insistendo su queste distinzioni, ci riferiamo alle urbanità del Tardo impero, all'alba delle *viae* dissipate e degli *itineraria* distrutti

5. "Un mondo *collage*, una città *collage* è la forma urbana più probabile con cui avremo a che fare nei prossimi anni. Un futuro diverso potrà dipendere da un modo diverso di concepire il tempo, e quindi anche lo spazio." Fabiola Fratini, *Idee di città. Riflettendo sul futuro*, FrancoAngeli, Milano, 2000.

6. Banalmente si provi a consultare Aa. Vv., *Città Sepolte. Origine e splendore delle civiltà antiche*, Vol. 1-8, Armando Curcio Editore, Roma, 1985.

7. Ciò avvenne per esempio a Rimini (Ariminium) e Cesena e poi a *Mutina* (Modena) e Parma, con una *via Aemilia* allargata di un solo metro in circa duemila anni, utilizzata per circondare e sconfiggere i Galli Boi, dopo aver sottomesso gli Etruschi, spezzati in due da Firenze, *castrum* sull'Arno, nel principale guado tra quelle genti. E ciò avvenne in ondo anche con la fondazione di Aquileia, vera e propria colonia per scavalcare gli alleati Veneti che non fornivano i supporti attesi per conquistare la povera Pannonia. Quei parenti Veneti che pur avevano, prima e più dei Latini, loro divinità, loro scrittura, loro tradizioni.