

Università degli studi *Mediterranea* di Reggio Calabria. Facoltà di Architettura
CDL in Architettura (I anno, quinquennale)

Fondamenti di Urbanistica

prof. Alessandra Barresi

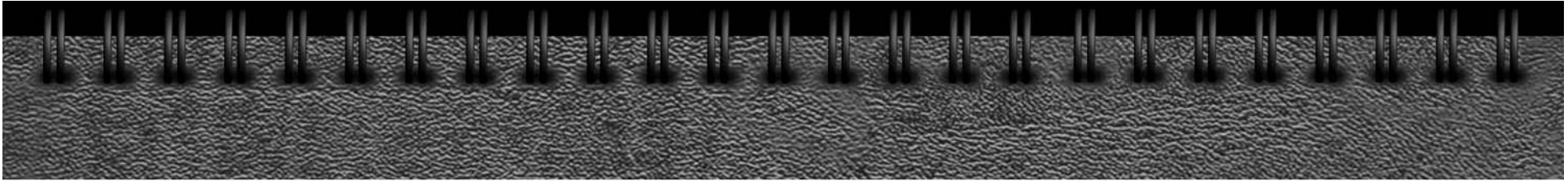
La Carta di Atene

A cura di Alessandra Barresi

Appunti sulla Carta d'Atene tratti dal libro: P. Di Biagi (a cura di), *La Carta d'Atene. Manifesto e frammento dell'urbanistica moderna*, Officina, Roma 1998

a.a. 2008-'09

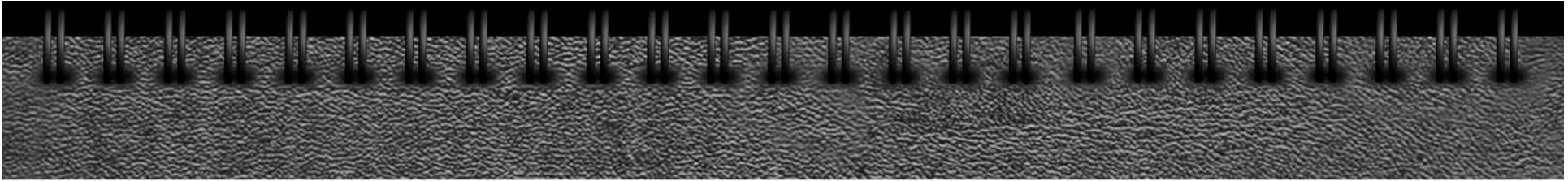
Corso di laurea in Architettura (I anno quinquennale)



Modello canonico di città macchina, la *Ville Contemporaine* di Le Corbusier, rappresenta certamente la summa delle **concezioni urbanistiche del Movimento Moderno** e la trasposizione in un'immagine di progetto delle **idee ispiratrici della CARTA DI ATENE.**

Le Corbusier rappresentò e descrisse per la prima volta la sua città macchina nel 1925, fissando i principi ispiratori della sua filosofia urbana.

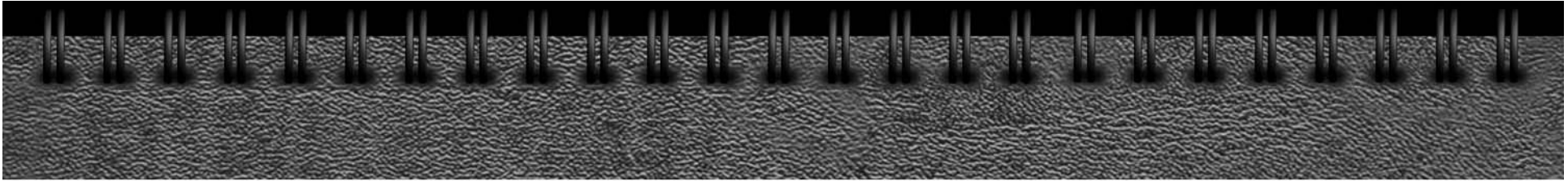
la **Carta di Atene** è un documento prodotto a seguito del **CIAM** svoltosi nel **1933** sul *Patris II*, in viaggio da **Marsiglia** ad **Atene**. Pubblicata solamente nel 1942, per volere di **Le Corbusier**, che aveva pesantemente rimaneggiato il documento, tratta della città **funzionale**.



Rappresenta il testo fondatore **dell'architettura e dell'urbanistica moderna.**

Questo testo enuncia **i mezzi** per migliorare le condizioni di esistenza nella città moderna, che devono permettere lo svolgere armonioso delle **quattro funzioni umane:**

- abitare,
- lavorare,
- divertirsi
- e spostarsi.



La Carta di Atene è stata dunque la bibbia di tutta una generazione di architetti.

Essa proponeva l'esaltazione del sole, degli spazi verdi, dell'igiene, la condanna della strada, della periferia, dell'allineamento delle abitazioni lungo le vie di comunicazione, delle isole insalubri da demolire e sostituire con parchi.

La Carta d'Atene

29 luglio - 13 agosto 1933 IV CIAM, Patris II, (**Congresso Internazionale di Architettura Moderna**)

In crociera tra Marsiglia e Atene e viceversa i partecipanti discutono sulla **CITTA' FUNZIONALE**

13 agosto 1933 , Patris II, Vengono presentate ai congressisti le prime redazioni di un testo che non trovano però il consenso generale

Aprile 1943, Parigi: l'editore Plon pubblica ***Urbanisme des C.I.A.M. La Charte d'Athenes***

Dieci anni e diverse versioni (tra le quali quella più diffusa è questa elaborata da Le Corbusier) separano la chiusura del congresso dalla pubblicazione della ***Carta d'Atene.***

Lecture della Carta

Lettura interna

La parola **Carta** ne dimostra la volontà di divenire un **manifesto**, capace di esprimere **principi e diritti fondamentali**, di fissare e codificare **norme generali**.

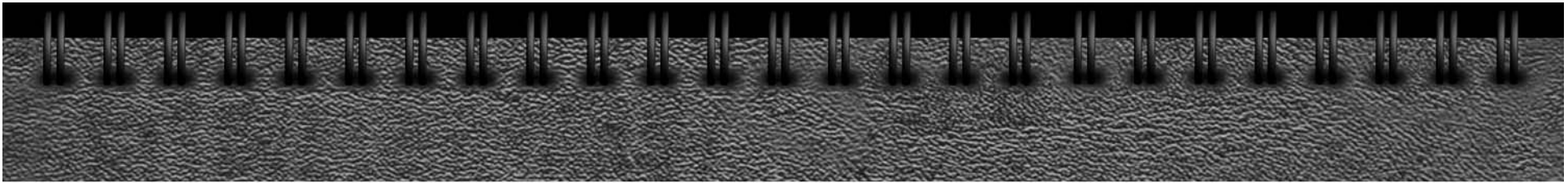
Il richiamo alla città greca **Atene** appare come "uno scudo sfolgorante", un invito ad operare rettamente.

Struttura e veste grafica mostrano una forma testuale articolata e frammentata, composta da **parti, capitoli, enunciati, commenti**. Diversi testi che si accostano integrandosi.

L'intenzione di essere manifesto e norma è resa esplicita anche dalla sua **composizione in punti**, che, oltre ad essere commentati, sono numerati

Si hanno in totale **95** punti suddivisi in **3** grandi parti:

- **Generalites** (*Osservazioni generali*)
- **Etat actuel, critique des villes. Les remedes** (*Lo stato attuale delle città critiche e rimedi*)
- **Conclusion. Points de doctine** (*Conclusioni - Punti dottrinali*)



Generalites (Osservazioni generali): Nella quale si affrontano i temi della città in rapporto al suo territorio, alle condizioni economiche e sociali, alla situazione politica, alle ragioni della forte crescita urbana;

Etat actuel, critique des villes. Les remedes (Lo stato attuale delle città critiche e rimedi): nella quale si analizzano i problemi della città e per ogni aspetto si indicano le possibili soluzioni, espresse sotto la dicitura “dobbiamo esigere”;

Conclusion. Points de doctrine (Conclusioni - Punti dottrinali): che riprende in buona parte i principi stabiliti nel documento originale approvato ad Atene.

La **parte centrale** è scandita dalla classificazione delle **quattro funzioni fondamentali** e quindi dai capitoli su:

- **Habitation (Abitazione),**
- **Loisirs (Tempo libero),**
- **Travail (Lavoro),**
- **Circulation (Circolazione),**
- **Patrimoine historique (Patrimonio storico della città)**

Ciascun capitolo è suddiviso in **Observations (Osservazioni)** e **Il faut exiger (Dobbiamo esigere)**, ovvero prima la **descrizione** e successivamente la **proposta**, il **presente** e il **futuro**.

Si codifica l'idea che **descrizione** e **progetto** siano due fasi distinte e che concettualmente e temporalmente l'una preceda l'altra.

Il **fatto da esigere** segna la **natura progettuale della Carta**.

La Carta è un **programma** da diffondere anche tra coloro che governano la città.



1. L'IDEA DI CITTÀ: REGOLA E MODELLO

Tre idee fondamentali sono espresse nella Carta:

1. **idea di città,**

2. **idea di spazio abitabile,**

3. **idea di società.**

1) La Carta non avanza un vero e proprio modello urbano formalmente compiuto e concluso, essa propone piuttosto **principi e regole per la costruzione della città futura, funzionale e radiosa**

- Il **principio insediativo** proposto consentirà alla città che sinora strisciava di **raccogliere le sue cellule sparse per terra e sollevarle per ricomporle nell'aria e nella luce.**

La città futura sarà fondata sul principio della **separazione e dell'allontanamento tra cose e funzioni**

Lo spazio aperto da **trama dei tessuti storici** diviene **materiale per staccare e porre a distanza il costruito**, alla piccola come alla grande scala



2. L'IDEA DI SPAZIO ABITABILE

2) **Lo spazio abitabile: integrazione tra interno ed esterno.**

Tra le **critiche** mosse alla Carta spicca quella secondo la quale la Carta non attribuisce alcun ruolo allo **spazio esterno**.

In realtà, anche se la Carta pone al centro della propria attenzione l'**Abitazione**, questa è posta in stretto contatto con il tema del **Tempo libero**.

Con questo termine si intende più che una funzione un **tipo di spazio e propriamente quello aperto**, indifferentemente di piccola o grande scala.

Gli spazi aperti sono definiti **prolungamenti diretti e indiretti dell'alloggio**.



2. L'IDEA DI SPAZIO ABITABILE

- **Lo spazio aperto** secondo il progetto dell'urbanistica moderna **costituisce il materiale per frantumare la compattezza della città storica** e per **dare nuova forma alla città, alle sue parti, ai suoi principi insediativi, ai suoi tipi edilizi**

E' importante secondo Le Corbusier promulgare lo **Statuto del terreno**, decidere cioè, **come** il suolo sarà occupato, stabilire il **rapporto** tra superficie edificata e superficie lasciata libera o a verde, **suddividere** il terreno occorrente per gli alloggi privati, **fissare** un'area che per un dato periodo non potrà essere superata.

- Impossibilità di scindere spazio abitabile e spazio esterno
- Definizione di un giusto rapporto tra volumi costruiti e spazi liberi.



3. LA SOCIETÀ: INDIVIDUO E COLLETTIVITÀ

Città **fisica** e città **sociale** sono poste in **stretta relazione** dalla Carta.

Gli uomini sono infelici perché le città sono diventate inumane.

Finalità della carta dovrebbe essere quella di **soddisfare i fondamentali bisogni biologici e psicologici degli abitanti.**

La Carta e il IV CIAM

Letture esterna

3 Metafore: Nave, Viaggio, Grecia

Prisma, filtro della modernità attraverso il quale leggere e interpretare il prezioso materiale prodotto su 33 città europee, che così come avviene guardando un oggetto attraverso un prisma, si presenteranno attraverso immagini molteplici (La città è scomposta in immagini e quindi conosciuta come evocazione di oggetti vitali.)

Linguaggio codificato, legenda unica per la rappresentazione del materiale prodotto (fotocopiare pag.46)

La Carta e l'Urbanistica moderna

Le Corbusier afferma **l'importanza di divulgare** la Carta tra gli amministratori.

Legami tra la Carta e la tradizione: temi e principi esposti nella Carta sono già stati enunciati e sperimentati dall'Urbanistica.



PRIMA PARTE: OSSERVAZIONI GENERALI

Nella **prima parte** in **8 punti** vengono affrontate **questioni di carattere generale che interessano la città**:

1. **rapporto con la regione** (insieme economico, politico e sociale);

Il **piano della città** è uno degli elementi di quel complesso che costituisce il piano regionale.

2. **rapporto tra l'individuale e il collettivo.**

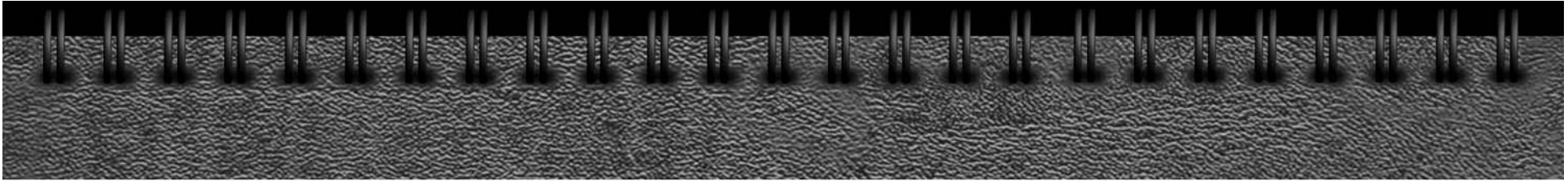
Un piano urbanistico saggio consente una **collaborazione** fruttuosa tra gli individui e nello stesso tempo tiene conto al massimo della **libertà individuale**.
Potenziamento della persona nell'ambito del civismo.

3. **Influenza dell'ambiente sulla città.**

Geografia e topografia hanno molta parte nel destino degli uomini.

4. **Influenza dell'economia**

La situazione economica costituisce uno dei grandi moventi della vita che determina il movimento nel senso del progresso o del regresso.



5. **Situazione politica e sistema amministrativo**

Il sistema amministrativo, frutto della situazione politica, possiede una **stabilità naturale** che gli consente, nel tempo, di durare più a lungo e non permettere modifiche troppo frequenti.

6. **Circostanze particolari che hanno, attraverso la storia, determinato il carattere della città:** **difesa** militare, scoperte **scientifiche**, sviluppo progressivo delle **comunicazioni** e dei mezzi di **trasporto**.

7. **Sviluppo della città legato a continui mutamenti**

Il sentimento della città si è formato attraverso gli anni.

8. **L'avvento della macchina ha provocato gravi perturbamenti nel comportamento degli uomini, nella loro distribuzione. Il caos è entrato nella città.**

Male generale che si esprime nelle città con un **affollamento** che le spinge al disordine e nelle campagne con l'abbandono di molte terre.

PARTE SECONDA. LO STATO ATTUALE DELLA CITTA' CRITICHE E RIMEDI ABITAZIONE

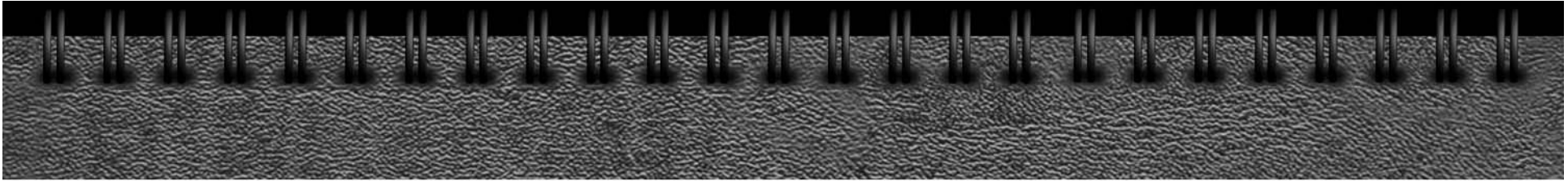
Osservazioni

9. **Popolazione troppo densa**

- insufficienza della superficie abitabile per persona
- scarsità delle aperture verso l'esterno
- mancanza di sole
- decadimento e presenza permanente di microbi
- mancanza o insufficienza dei servizi igienici
- promiscuità dovuta alla suddivisione interna dell'alloggio

10. **Mancanza di superfici verdi disponibili e mancanza di manutenzione degli edifici**

11. **Occupazione progressiva delle superfici verdi** su cui si affacciavano le cinte murarie conseguente **accrescimento della gravità della situazione igienica**



12. Abitazioni distribuite in contrasto con le necessità igieniche

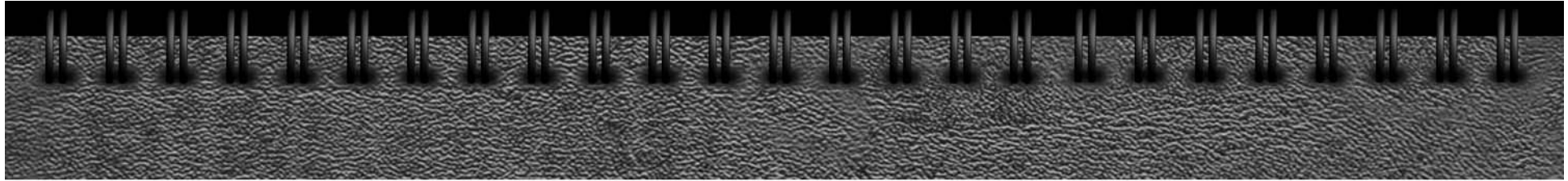
Postulato: sole, verde, spazio sono i tre elementi principali dell'urbanistica

13. I quartieri più affollati si trovano nelle zone meno favorite

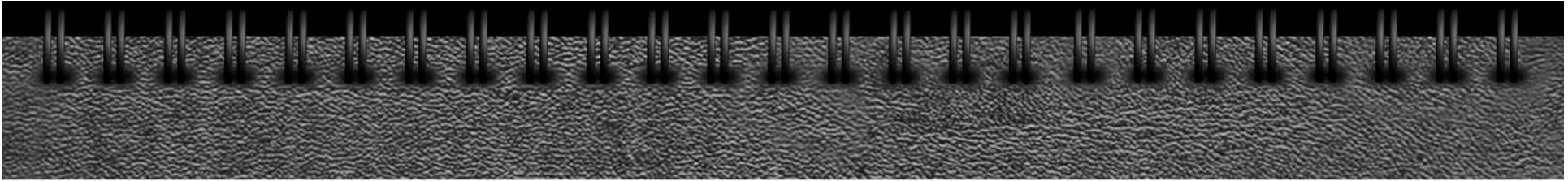
14. Le abitazioni confortevoli sono ben esposti e occupano zone particolarmente privilegiate

15. Ingiusta distribuzione degli alloggi sanzionata dalla consuetudine e da norme edilizie considerate giustificate

16. Costruzioni edificate lungo le vie di comunicazione inadatte alle abitazioni a causa dei rumori, della polvere e dei gas nocivi



- 17. L'allineamento tradizionale garantisce una giusta insolazione solo per alcuni alloggi**
- 18. Distribuzione arbitraria degli edifici di uso collettivo**
- 19. Scuole poste in strade di traffico e a troppa distanza dalle abitazioni**
- 20. Sobborghi sviluppati senza un piano e senza un normale collegamento con la città**
- 21. Periferie incorporate nell'ambito amministrativo**
- 22. Periferie, agglomerato di baracche dove la necessaria viabilità difficilmente giova.**



Dobbiamo esigere

23. Posizione ottimale per i quartieri di abitazione

(topografia, clima, soleggiamento, aree verdi)

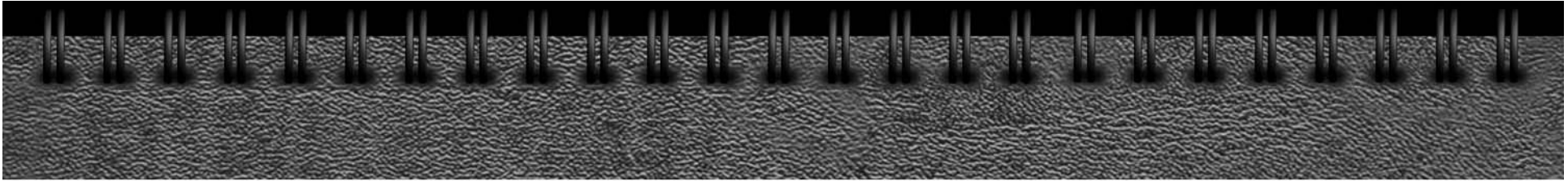
24. Ragioni igieniche devono determinare la scelta delle zone di abitazione

(alcuni quartieri andrebbero interamente demoliti, altri in parte demoliti, in parte rispettati per il loro valore storico)

25. Fissare una ragionevole densità in rapporto ai tipi di abitazione e al tipo di terreno

26. Numero minimo di ore di insolazione per alloggio (2)

27. Divieto di allineamento delle abitazioni lungo le vie di comunicazione
(divisione dei percorsi da destinare ai pedoni da quelli da destinare ai mezzi meccanici)



28. Innalzare edifici elevati

(sfruttare le risorse tecniche moderne, queste tipologie permettono di lasciare una maggiore quantità di spazio da dedicare ai servizi)

29. Lasciare terreno libero per ampie aree verdi tra gli edifici

(stabilire la superficie della città in base alla densità di popolazione; decidere come il suolo sarà occupato, area edificata ed area libera; individuare il terreno da destinare agli alloggi privati; fissare per la città un'area che per un dato periodo non potrà essere superata : tutti questi sono i compiti affidati all'autorità attraverso la promulgazione del piano regolatore; la città dovrà crescere nei limiti delle regole definite dal piano).



**PROBLEMATICHE EMERGENTI : VERDE, IGIENE, GIUSTIZIA SOCIALE,
EDIFICI DI USO COLLETTIVO, PERIFERIE, EDIFICI ELEVATI
(GRATTACIELI), PIANO REGOLATORE**

TEMPO LIBERO

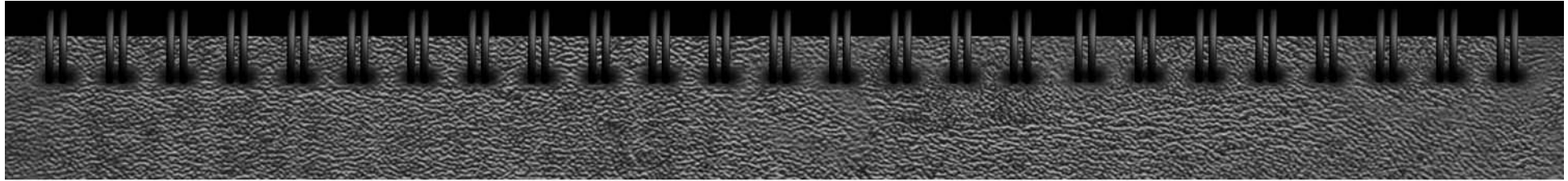
Osservazioni

- 30. Superfici libere insufficienti** (spazi liberi suddivisi in **diretti**, se circondano l'abitazione, **indiretti** se sono concentrati in alcune grandi aree non immediatamente vicine)
- 31. Aree libere estese mal localizzate** (periferia, quartieri di lusso) non risolvono il problema dell'igiene popolare
- 32. Ubicazione eccentrica delle aree libere** (non consente un giusto rapporto tra volumi costruiti ed aree libere che deve essere rispettato per garantire la salute pubblica, fornendo gli spazi per le ore libere dal lavoro)
- 33. Aree verdi sistemate in zone destinate a ricevere in futuro quartieri di abitazione** (**le riserve verdi devono così essere distribuite**: attorno all'alloggio, nella regione, nel paese)
- 34. Zone verdi settimanali mal collegate alla città** (problema dei trasporti collettivi da affrontare in sede di piano regionale)



Dobbiamo esigere

35. Ogni **quartiere** deve disporre della **superficie verde per bambini adolescenti e adulti attraverso lo strumento del piano regolatore**
36. **Demolizione dei nuclei insalubri per il risanamento dei quartieri** (da destinare ad aree verdi o ad edifici di uso collettivo)
37. **Le aree verdi** non dovranno solo abbellire la città ma dovranno **essere utili** (ospitare asili d'infanzia, scuole, centri giovanili), saranno soggette anch'esse al piano regolatore
38. **Attrezzare le aree da destinare alle ore libere settimanali** (da localizzare nei dintorni urbani prevedendone i collegamenti)
39. **Fissare un programma ricreativo che comporti attività diverse** rifornite di acqua potabile e attrezzate per il ristoro
40. **Tenere in considerazione gli elementi naturali esistenti nella progettazione**



Considerazioni: STATO ATTUALE INSUFFICIENZA, INIDONEA LOCALIZZAZIONE, MANCANZA DI COLLEGAMENTI CARATTERIZZANO LE AREE VERDI; **PREVISIONI PER IL FUTURO:** IDONEE SUPERFICI VERDI, LORO UTILITA', ATTREZZAMENTO PER SVOLGERVI ATTIVITA' RICREATIVE DI VARIO TIPO, RISPETTO DEGLI ELEMENTI NATURALI ESISTENTI



LAVORO

Osservazioni

41. **Distribuzione irrazionale dei luoghi di lavoro** (Le fabbriche hanno la necessità di essere localizzate in **prossimità di ferrovie e vie fluviali di comunicazione** per potere essere facilmente approvvigionate di materie prime e potere facilmente smaltire i propri prodotti, in conseguenza di ciò queste vengono poste nelle città o nel centro di quartieri abitativi o in zone periferiche, comportando nel primo caso **problemi di inquinamento** e nel secondo caso **problemi di percorrenza di lunghe distanze**)
42. **Lunghi percorsi di collegamento tra abitazioni e luoghi di lavoro**
43. **Situazione critica dei trasporti** (da una parte non garantiscono qualità del viaggiare, dall'altra l'onerosità del loro mantenimento li trasforma in un onere pubblico)
44. **Lo sviluppo industriale non segue alcuna logica e facilita l'interesse individuale a discapito di quello collettivo**
45. **Aree centrali destinate ad uffici, oggetto di forti speculazioni**



Dobbiamo esigere

46. Accorciamento delle distanze tra zone abitative e zone industriali

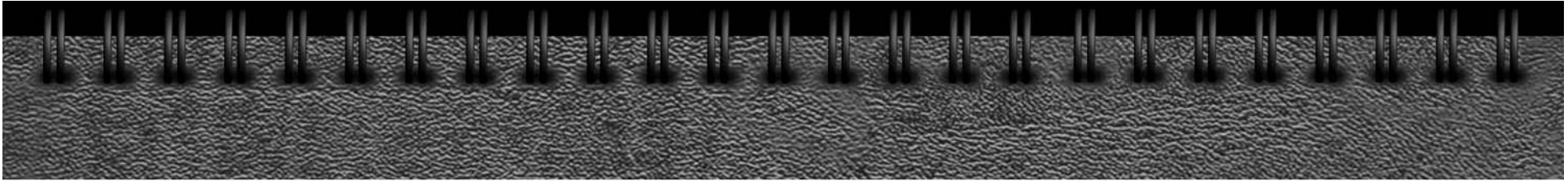
(La città industriale non deve essere concentrica, ma lineare e svilupparsi lungo le vie di comunicazione)

47. Settori industriali indipendenti dai settori residenziali e separati dagli altri da una zona verde

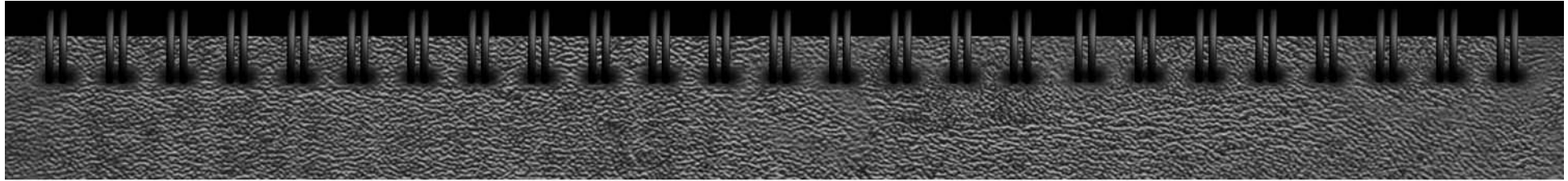
(I quartieri industriali dovranno essere disposti linearmente lungo le vie di trasporto - fluviali, ferroviarie e stradali - e ogni quartiere avrà il suo corrispettivo quartiere per abitazione;

i due quartieri saranno separati da un'area verde.

Tre tipologie edilizie: casa individuale nella città giardino, casa individuale con attività rurale, edificio collettivo fornito di tutti i servizi necessari per il benessere quotidiano)



- 48. Le nuove vie o la trasformazione di quelle esistenti devono tenere in considerazione la nuova distribuzione degli stabilimenti e degli alloggi operai che vi si accompagnano**
- 49. Le attività artigianali devono essere localizzate all'interno del centro urbano**
- 50. Il quartiere degli affari (amministrazione pubblica e privata) deve essere ben collegato con tutte le altre zone (residenziali, industriali, vie di comunicazione)**



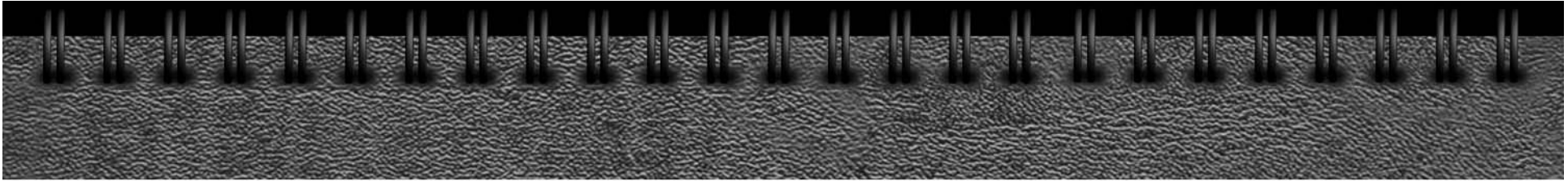
Considerazioni: DISTRIBUZIONE IRRAZIONALE DELLE ATTIVITA' LAVORATIVE, LUNGHE DISTANZE CASA-LAVORO, SPECULAZIONE NELLE ZONE CENTRALI; **PREVISIONI PER IL FUTURO:** DEFINIZIONE DI UN MODELLO SPAZIALE DI ABITAZIONE, FABBRICA, AREE VERDI, RIASSETTO DEL SISTEMA VIARIO, ARTIGIATO NEL CENTRO URBANO, QUARTIERI DEGLI AFFARI BEN COLLEGATI



CIRCOLAZIONE

Osservazioni

51. **L'odierna rete delle vie di comunicazione** è una ramificazione delle grandi vie di comunicazione del passato
52. **Le grandi vie di comunicazione sono state concepite per accogliere pedoni e carri, non sono idonee per i mezzi di trasporto motorizzati**
53. **Non rispondenza tra le nuove velocità meccaniche e la dimensione inadeguata delle strade**
54. **Eccessiva vicinanza tra gli incroci delle strade**
(provocano danni alla funzionalità del motore)



- 55. Larghezza delle strade insufficiente, difficoltà nell'allargarle**
- 56. Mancanza di esattezza, elasticità, diversità, conformità delle strade che devono contemporaneamente rispondere a più fruitori**
(pedoni, macchine, autocarri, tram e filobus)
- 57. Tracciati di carattere fastoso con finalità di parata sono di grave intralcio alla popolazione**
- 58. Rete stradale ferrata ostacolo all'espansione della città ed alla urbanizzazione**



Dobbiamo esigere

59. Indagini statistiche sulla portata e sul tipo di traffico

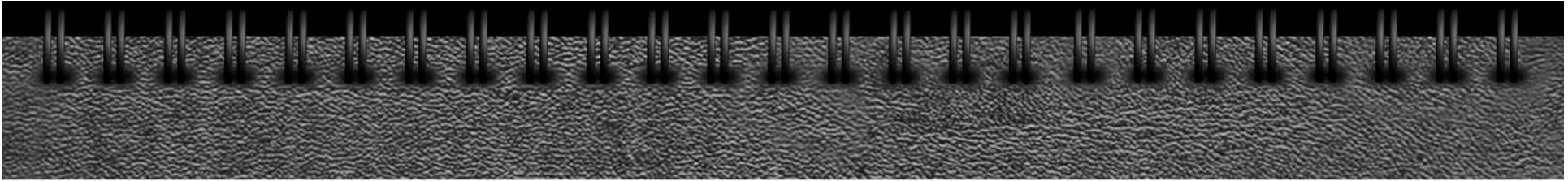
60. Classificazione delle vie di traffico secondo il loro carattere
(separazione dei pedoni dai veicoli motorizzati, trasportare i carichi pesanti su particolari vie di traffico, differenziare il traffico di lunga percorrenza dalla locale circolazione)

61. Organizzazione continua degli incroci attraverso mutamenti di livello

62. Creare strade alternative per pedoni e automobile

63. Strade differenziate secondo le loro funzioni
(residenziali, di diporto, di transito, maestre)

64. Strade di grande traffico isolate dalle zone residenziali attraverso zone verdi



Osservazioni: Riprogettare il sistema stradale attualmente non conforme alle esigenze per dimensionamento ed organizzazione funzionale



PATRIMONIO STORICO DELLE CITTA'

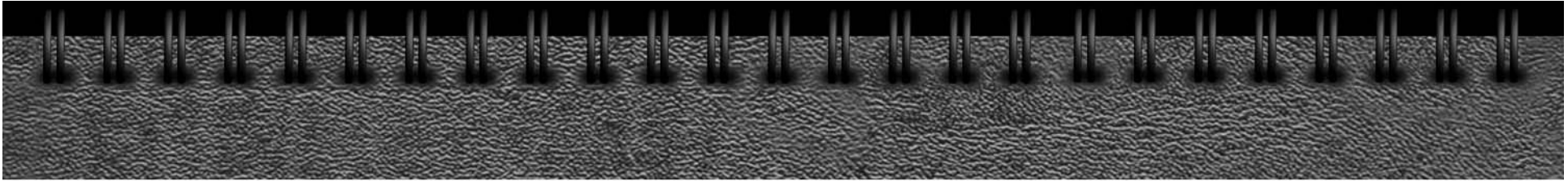
Osservazioni

65. Salvaguardia dei valori architettonici sia edifici isolati, sia nuclei urbani

66. Selezione nella scelta delle opere da tutelare
(espressione di una cultura precedente o rispondere ad un interesse generale)

67. La conservazione dei quartieri storici non deve contrastare con le norme di igiene

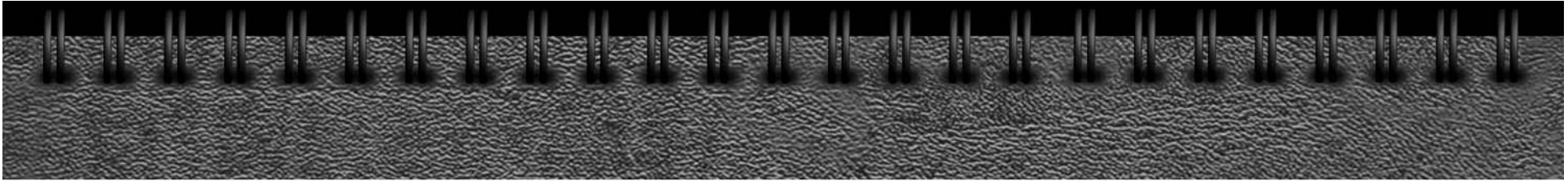
68. Necessità di risolvere i problemi legati alla presenza di queste parti storiche attraverso soluzioni drastiche
(viabilità alternative, trasferimento dei centri che richiamano grande traffico)



69. Abbattimento dei tuguri intorno ai monumenti e loro sostituzione con aree verdi

70. Non utilizzare stili del passato nella costruzione di nuovi edifici nella parte storica

(ogni generazione ha avuto la sua maniera di pensare, le sue concezioni, la sua estetica richiamandosi alle risorse tecniche della propria epoca)



Considerazioni: Salvaguardia del patrimonio architettonico tenendo però sempre in considerazione la **funzionalità** della città; non utilizzare stili del passato nella progettazione del nuovo



PARTE TERZA. CONCLUSIONI

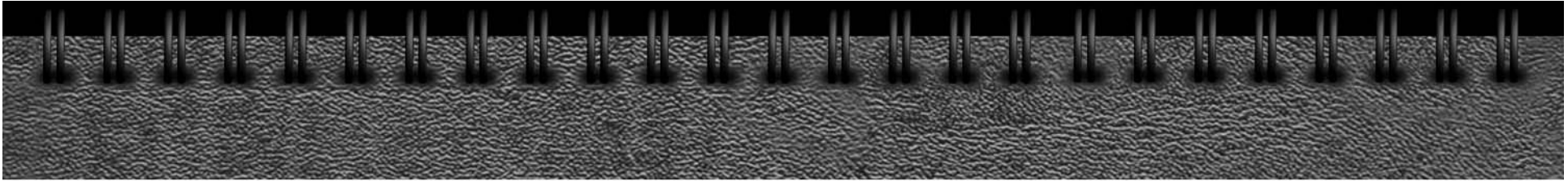
Punti dottrinali

71. Le città studiate per il IV CIAM hanno tutte lo stesso **carattere di disordine** (dovuto all'uso del macchina) e **non soddisfano i bisogni psicologici e biologici dell'uomo**

72. Incessante moltiplicarsi degli **interessi privati**

73. **Mancanza di equilibrio** tra pressione delle forze economiche (da una parte) e controllo amministrativo e solidarietà sociale (dall'altra)

74. Sviluppo e trasformazione urbana **senza controllo** e **senza considerazione dell'urbanistica contemporanea**

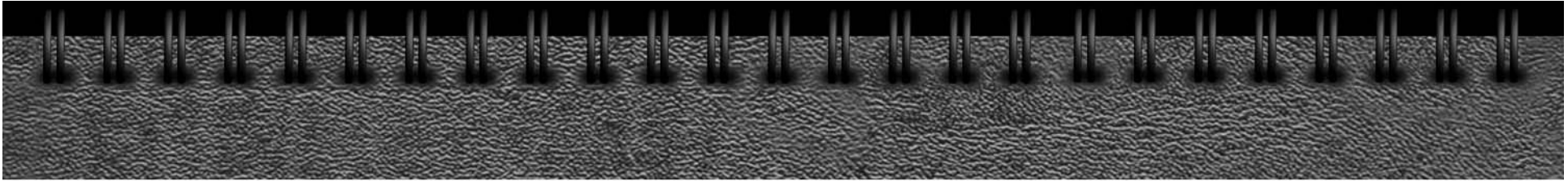


75. La città deve assicurare la **libertà individuale** e i **benefici dell'azione collettiva**

76. All'interno della città il **dimensionamento** di ogni cosa dovrà essere fatto **a misura d'uomo**

77. I **quattro punti chiave** dell'urbanistica consistono nelle quattro funzioni dell'**abitare, lavorare, divertirsi, circolare**
(l'urbanistica non è più semplicemente organizzazione del sistema stradale)

78. I **piani** determineranno **la struttura** di ciascun settore destinato ad una funzione e fisseranno l'ubicazione nell'insieme

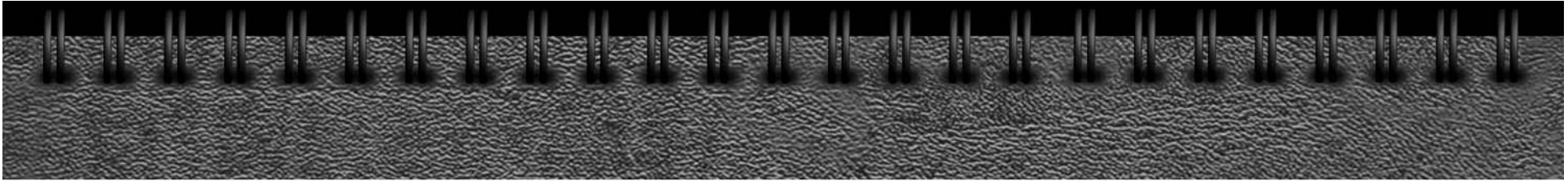


79. Il ciclo delle funzioni sarà regolato con rigorosa economia di tempo, avendo al centro di tutto il processo l'alloggio, che dovrà essere ubicato in posizione baricentrica rispetto alle altre funzioni (il tempo è scandito entro un giro completo di sole).

80. Le nuove velocità meccaniche hanno sconvolto l'ambiente urbano congestionandolo

81. Articolazione del traffico urbano e suburbano e **classificazione delle diverse velocità**

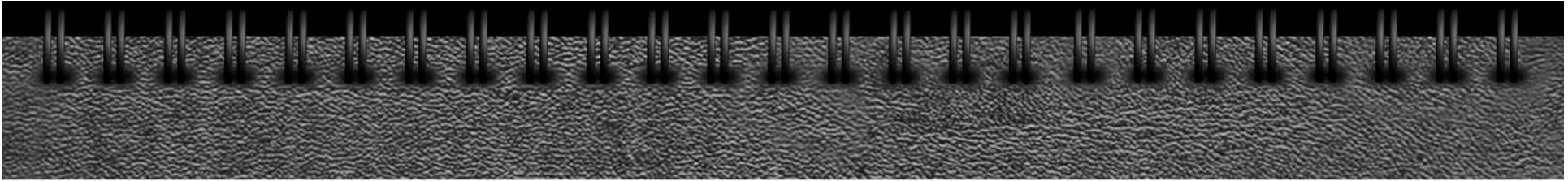
82. Affidandosi all'altezza l'urbanistica recupererà il terreno da destinare alle **funzioni ricreative ed alla circolazione**



83. La città deve essere studiata nell'insieme della sua regione di influenza e per essa dovranno essere fatte previsioni numeriche di sviluppo che ne orienteranno la crescita

84. La città deve crescere armonicamente in ciascuna delle sue parti
(La città è come un'impresa studiata e soggetta alla disciplina di un piano generale)

85. Ogni città deve stabilire il proprio programma ed emanare le leggi (piano regolatore) che ne consentano l'attuazione.
(la legge oltre ad organizzare e localizzare le quattro funzioni per il presente, deve prevedere la protezione delle aree che verranno occupate in futuro)

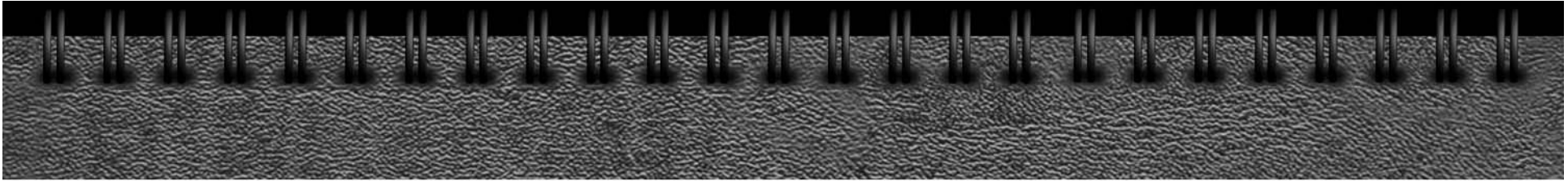


86. Il programma di sviluppo della città deve essere costituito sulla base di analisi rigorose e deve prevedere lo sviluppo nel tempo e nello spazio (armonia tra risorse naturali del sito, topografia dell'insieme, dati economici, necessità sociologiche e valori spirituali)

87. L'architettura dovrà essere funzionale ai bisogni dell'uomo

88. La cellula di abitazione costituisce il nucleo base dell'urbanistica che dovrà essere inserito in una unità di abitazione per potere godere di tutti i servizi necessari

89. Sulla base della unità di alloggio si stabiliranno i rapporti nello spazio tra le funzioni dell'abitare, lavorare e divertirsi.

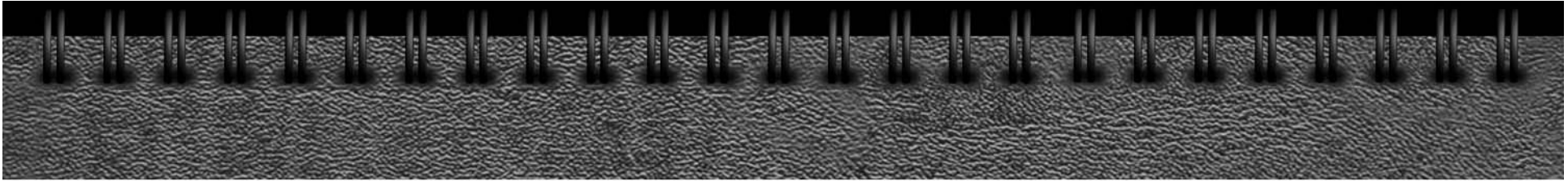


90. Utilizzare la **tecnica moderna nella progettazione**
(l'architetto deve avvalersi di numerosi specialisti)

91. Fattori politici, sociali ed economici **influenzeranno lo sviluppo urbano**

92. Ruolo **fondamentale dell'architettura**

93. Esistenza di **due realtà antagoniste: organizzazione della città ed estremo frazionamento della proprietà fondiaria**



94. Urgenza di regolare con **uno strumento adeguato la disponibilità del suolo**

(il cui valore dovrebbe essere pari a quello che esso ha prima dei progetti)

95. Interesse privato **subordinato all'interesse collettivo**

Considerazioni:

Cause del disordine urbano,

UOMO unità di misura,

4 funzioni caratterizzano la vita dell'uomo,

loro struttura e regolamentazione attraverso il piano,

rapporto città-regione,

ruolo delle analisi per la progettazione, architettura funzionale,

cellula alloggio alla base di tutta la aggregazione urbana,

ruolo dominante dell'architettura,

frazionamento della proprietà fondiaria,

regolamentazione dell'uso del suolo

Caratteristiche della città organica

- Continuum territoriale
- Sovranità dell'individuo
- Coscienza della natura come parametro di riferimento di ogni progetto
- Rapporto spazio tempo luogo (spazio temporalizzato)
- Contestualità ambientale
- Costruzione dello spazio
- Relazione intrinseca tra edificio e terreno su cui sorge



ATTUALITA' DELLA CITTA' ORGANICA SECONDO ZEVI

- **disurbanistica**

(Wright oppone al modello centralistico della megalopoli il continuum territoriale strutturata attraverso gangli di servizi localizzati nei suburbi che ridiano forza strategica alla megalopoli)

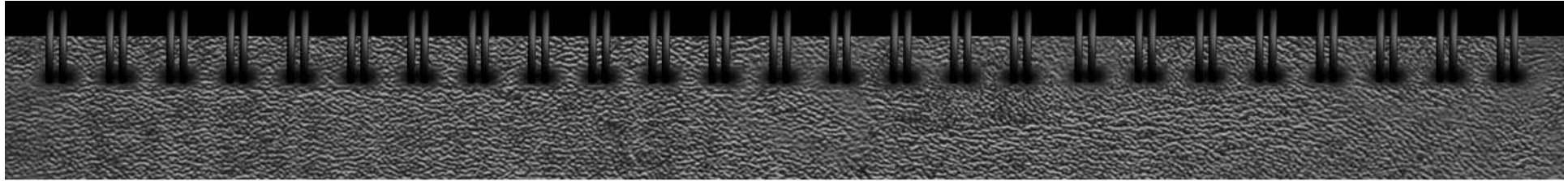
- **democratizzazione delle procedure urbanistiche**

(alla burocratizzazione Wright contrappone la **partecipazione** della comunità)

- **automobile e telecomunicazione** permettono all'individuo di vivere e spostarsi liberamente scegliendo i modelli di vita che predilige

- **architettura e urbanistica sono inseparabili**

(il tessuto urbano deve consentire all'architettura di essere libera, di contrarsi e di dilatarsi).



Dal punto di vista morfologico *La Carta di Atene* non avanza un vero e proprio modello urbano, formalmente concluso, ma **propone principi e regole** per la costruzione della città futura, funzionale e radiosa come la proposta di Le Corbusier.