

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

24

Urban acupuncture & art-infoscape

2



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol. 13 n. 1 (JUNE 2020)
e-ISSN 2281-4574

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

- Multi-scalar design practices in contemporary city / *Pratiche di progettazione multiscalare nella città contemporanea*
Antonio ACIERNO 7

Papers/Interventi

- Landscape architecture, architectural landscapes, improving the built landscape/ *Architetture nel paesaggio, paesaggi di architetture, migliorare il paesaggio costruito*
Claudio ZANIRATO 19
- An integrated didactic experiment, oriented from the Diagram to the Design to the Plan/ *Un esperimento didattico integrato e orientato dal Diagramma al Progetto al Piano*
Piero PEDROCCO 31
- Canal-Oriented Development: Integrating an urban canal front with the city/ *Sviluppo canal-oriented: integrare i canali urbani con la città*
Dutta SOUMYADEEP, Sarkar SANGHAMITRA 47
- The Persian Glimpse/ *Lo sguardo persiano*
Silvia CATTIODOURO 67
- Travelling along the coast. The revelation of the Sicilian war architectures/ *Itinerari lungo la costa. la rivelazione delle architetture belliche siciliane*
Alice PALMIERI 81
- Urban and social regeneration: the case of Monterusciello Agro-City/ *Rigenerazione urbana e sociale: il caso di Monterusciello Agro-City*
Roberto GERUNDO, Renata LOPEZ, Livia RUSSO 95
- Introduction to perceptions mapping: the case of Salerno, Italy/ *Introduzione al perceptions mapping: il caso studio di Salerno, Italia*
Domenico PASSARELLI, Vincenzo A. COSIMO, Giuseppe CARIDI 107
- Infoscape for the Phlegraean Fields: digital technologies for the knowledge and enhancement of the Park's Archaeological sites/ *Un infoscape per i Campi Flegrei: tecnologie digitali per la conoscenza e la valorizzazione dei siti archeologici del Parco*
Alessandra PAGLIANO, Greta ATTADEMO, Annalisa PECORA, Caterina BORRELLI 121

Sections/Rubriche

- Book reviews/Recensioni** 141
- Events, conferences, exhibitions/ Eventi, conferenze, mostre** 145
- Studies, plans, projects/ Studi, piani, progetti** 155

Abstract

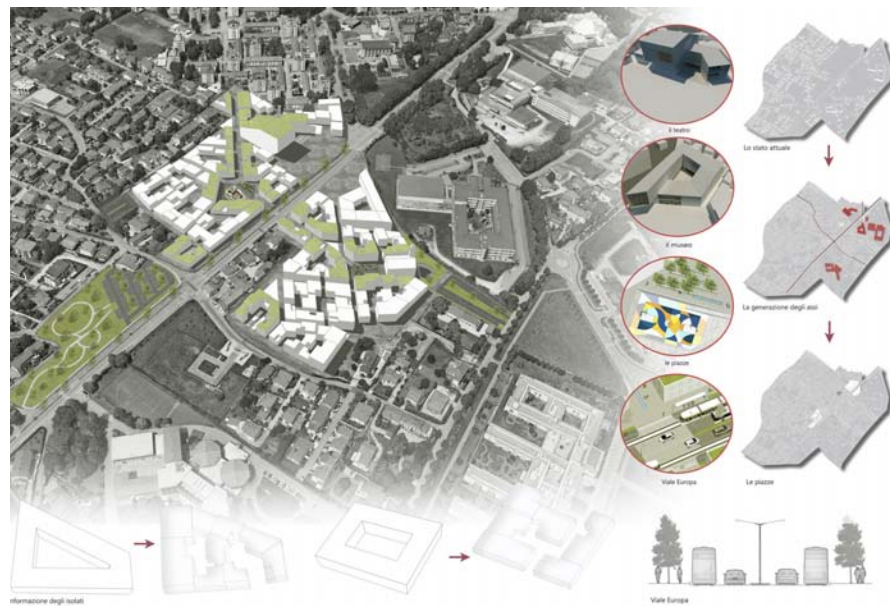
An integrated didactic experiment, oriented from the Diagram to the Design to the Plan

Piero Pedrocco

Abstract

Taking inspiration from some experiments conducted at the integrated planning laboratory of the Magistral Architecture Course of the University of Udine, we present the work carried out in the academic year 2018-2019 on an area north-west of the center of Treviso, characterized by large settlements of economic and popular building and large urban gaps between these and the private building in the area.

The text describes the project areas and the methodology adopted, aimed at reversing the urban logic from the zoning that precedes the project towards a logic that develops a rough volumetric project of the neighborhood anticipating the plan. In particular, reference is made to the need to apply volumetric urban planning for large districts, with



the aim of slow regeneration over time, trying to bring back to the city the volumes eliminated in rural areas that are inappropriate to these, characteristics of the spreading of building objects of the recent past.

In this design experiment the adaptability of the project to the current regional and national legislation was verified. The project has been adapted to the Regulatory plan (PAT + PI in the Veneto region). To this must be added the research carried out to identify privileged areas for the landing of building credits, foreseen by the Veneto regional urban legislation to reduce sprawl and regenerate the urban peripheral districts.

KEYWORDS:

Urban planning, Urban design, Building credits, Urban regeneration

Un esperimento didattico integrato, orientato dal Diagramma al Progetto al Piano

Traendo spunto da alcuni esperimenti condotti presso il laboratorio integrato di progettazione urbanistica del Corso di Architettura Magistrale dell'Università degli Studi di Udine, si presenta il lavoro svolto nell'anno accademico 2018-2019 su un'area a Nord Ovest del Centro di Treviso, caratterizzata da grandi insediamenti di edilizia economica e popolare e da consistenti vuoti urbani tra questi e l'edilizia privata presente nella zona.

Il testo descrive le aree di progetto e la metodologia adottata, tesa a ribaltare la logica urbanistica dallo zoning che precede il progetto verso una logica che sviluppi un progetto volumetrico di massima del quartiere anticipando il piano. In particolare, si fa riferimento alla necessità di applicare progettazioni urbanistiche volumetriche per grandi quartieri al fine di una loro lenta rigenerazione nel tempo, cercando di ricondurre alla città le volumetrie eliminate in aree rurali ed improprie a queste, caratteristiche dello spargimento di oggetti edilizi del recente passato.

In questo esperimento progettuale si è verificata l'adattabilità del progetto alla legislazione regionale e nazionale vigenti. Il progetto è stato adattato al Piano regolatore (PAT + PI nel Veneto). A ciò si deve aggiungere la ricerca svolta per individuare aree privilegiate di atterraggio dei crediti edilizi, previsti dalla legislazione regionale urbanistica veneta per ridurre lo sprawl e rigenerare i quartieri periferici urbani.

PAROLE CHIAVE:

Urbanistica, Progetto urbano, Crediti edilizi, Rigenerazione urbana

Un esperimento didattico integrato e orientato dal Diagramma al Progetto al Piano

Piero Pedrocco

Introduzione

Il Laboratorio Integrato di Progettazione Urbanistica dell'Università degli Studi di Udine (Piero Pedrocco, Urbanistica; Elena Olivo, Architettura; Giorgio Verri, Idraulica) ha sviluppato in quattro anni altrettanti esperimenti didattici per quartieri urbani basati sulle seguenti ipotesi: a) ritrovare modelli di sviluppo urbano coerenti con la storia del nostro Paese, del contesto Europeo e della città compatta (Jacobs, 1961), b) ridurre il consumo di suolo non solo attraverso vincoli di difficile applicazione ma attraverso una rinata cultura della città che attragga a sé con trasmigrazione secolare le dispersioni dell'urbanesimo novecentesco, c) produrre modelli utili per buone pratiche in caso di ripartenza dello sviluppo inflattivo (cicli di Kondratiev), d) ripensare l'urbanistica italiana partendo da un progetto planivolumetrico guida su cui sovrapporre Piani locali, operativi e prescrittivi guidati da una forte prefigurazione progettuale architettonica, e) utilizzare i metodi della pianificazione integrata tra pubblico e privato e della pianificazione complessa (Aa.Vv., Ministero dei Lavori Pubblici, 1997 e 1999) per attuare sia il recupero che la espansione a fini rigenerativi e di riconfigurazione degli insediamenti, f) realizzare metodologie di recupero e riuso dell'acqua piovana a fini civili, da restituire pulita in falda, e applicare tecniche di invarianza idraulica territoriali, pur nella compattazione degli insediamenti, per garantire sicurezza di lungo periodo dal rischio idraulico.

Le aree di progetto, come grandi quartieri di ricomposizione urbana

Fino ad ora si è operato su tre città: Venezia, Udine e Treviso con toni anche provocatori ed utopici nelle prime due, ma necessari alla didattica e a ribaltare visioni stantie di situazioni apparentemente imm modificabili. Il quarto esperimento è stato condotto su quartieri periferici del quadrante Nord-ovest di Treviso, per verificare la attuabilità dei nostri metodi anche rispetto alla legislazione vigente e trovare soluzioni all'annosa tematica dell'atterraggio di crediti edilizi derivanti da buone pratiche di rinaturalizzazione di aree extraurbane edificate e riqualificate a fini naturalistici.

A Venezia si sono dedicati il Laboratorio del 2015-2016 e del 2017-2018, nel tentativo di trovare nuovi equilibri al suo assetto urbano, ormai tutto rivolto verso i nuovi quartieri-“città” di terraferma (Mestre, Marghera e l'Hinterland), con lento abbandono delle

parti insulari.

Nel primo esperimento si è ipotizzato un quartiere di grandi dimensioni sull'isola di Sant'Erasmus, proprio per riequilibrare le masse urbane rispetto al circondario di Terra Ferma e riportare residenti in Laguna, in modo da coinvolgere i centri storici in declino di Burano, Tre Porti e Lido, oltre che un diverso rapporto tra la città e la penisola del Cavallino che d'estate conta 6 milioni di presenze turistiche. Le tessiture e le grane edilizie della città insulare sono state qui al centro dell'attenzione progettuale, per un quartiere contemporaneo fatto di 15 ambiti, quanti i gruppi di studenti coinvolti, con differenti progettazioni e tessuti, come avveniva nel tempo per le città tradizionali, ma interamente pedonale e servito da vaporette e da una metropolitana che lo collegasse al resto della città.

Anche il terzo esperimento, sul Waterfront di Porto Marghera, ha indagato il tema degli insediamenti lagunari, ma si è posto in relazione con le grandi dimensioni delle industrie e del porto commerciale, quasi volendole circondare e mitigare, per ridurle a industrie salubri di generazione futura, interne alla città vasta a cavallo tra terra e mare. Qui il waterfront viene giocato come una quinta architettonica di Venezia, che si affaccia sulla Laguna da una prospettiva ormai visitata da numerosi film e documentari. Vi si ipotizzano numerosi edifici a torre, come cattedrali gotiche di una città in formazione, capaci di rapportarsi, superandole, alle dimensioni delle grandi ciminiere del polo chimico e alle grandi strutture metalmeccaniche e navali, che insistono su un'area industriale di 2200 ettari. Ma è il tessuto urbano che in realtà risulta al centro delle maggiori attenzioni del progetto. Diviso in 12 ambiti a cavallo del nuovo Canal Grande, artificiale, per i vaporette, ricavato parallelamente al Canale Industriale Malamocco-Marghera, il tessuto urbano evidenzia differenti scelte strutturali, assegnate a differenti gruppi di studenti, con 6 ambiti di terra ferma, peninsulari, che prendono origine ai Pili del ponte translagunare e 6 insulari e interamente pedonali, sull'isola dei Petroli e sull'Isola delle Tresse, con una progressione dalla terra all'acqua che porta dalle densità maggiori fino a case su palafitte e a case barca. E ciò sta a significare il passaggio tra terra ed acqua, di cui Venezia, nel suo insieme, rappresenta da secoli, anche con le sue parti retrostanti e con gli approdi storici dell'entroterra, un formidabile filtro trasportistico, ambientale, architettonico, sociale e culturale.

A Udine si è dedicato il Laboratorio del 2016-2017, con i tipici problemi dei vuoti urbani e delle brownfield, in una città di medie dimensioni, anch'essa bisognosa di trovare nuovi equilibri tra centro e periferie e soprattutto nuovi collegamenti e relazioni tra Est ed Ovest e con la periferia Sud. Qui è stato fondamentale il problema di ricucire la periferia con il centro storico della città e con altri quartieri periferici, attraverso lo scavalco pedonale di fasci di binari e strade ad alto scorrimento. Assieme ad esso si è trattato il problema di rigenerare il contatto tra la periferia industriale sud della città e le aree verdi del circondario. Il tema del recupero delle acque piovane, della loro corivazione in falda per ridurre l'impermeabilizzazione delle superfici urbane, e del loro uso generale è stato trattato sia in questo caso che in quelli veneziani. Nel caso di Udine il problema del limite, che nelle isole veneziane è evidente e naturale, è stato affron-

tato grazie all'introduzione di una circonvallazione intermedia, necessaria per passare da est ad ovest della città ma anche portatrice di addensamenti, voluti e sperati. Mentre la rottura del limite, al contrario, si esplica oltre che negli scavalcamenti pedonali e ciclabili dei percorsi e oltre che negli scavalcamenti commerciali sospesi dei grandi magazzini sulla ferrovia, anche nella progressiva immissione di un mercato dal centro del quartiere verso il centro storico della città, passando sotto alla stazione, dove viene sfruttato al massimo un dislivello tra i binari e le strade perimetrali a sud della ferrovia. Nel progetto per Udine Sud non mancano certo le tecniche della densificazione urbana, dall'infilling al completamento di bordi sfrangiati della città, dalla riqualificazione di industrie dismesse (brownfield), alla compattazione previa demolizione e ricostruzione, fino al restauro e alla ristrutturazione di edifici esistenti di civile abitazione e per servizi. Il risultato è stato un plastico in scala 1:1000 di quattro metri per tre, planivolumetrico che precede il conseguente Local Plan, fondato su metodi di pianificazione speciale e complessa e su attuazioni dirette.

Il corso di quest'anno, 2018-2019, quarto esperimento, che qui presentiamo, è stato rivolto a Treviso, dove si è cercato, proprio come nel caso di Udine, di affrontare il riequilibrio di alcune aree della periferia con il centro cittadino.

Il Metodo Applicato

In tutti i casi di studio abbiamo seguito il metodo per fasi qui di seguito descritto.

Fase 1) All'inizio del corso si formano gruppi di studenti costituiti da una a sei persone. Sono tuttavia suggeriti gruppi di tre o quattro persone.

Fase 2) Per sviluppare le analisi urbanistiche di area vasta e urbane si uniscono i gruppi in gruppi più grandi.

Fase 3) Parallelamente con un gruppo o tramite altro corso (Territorial Engineering), ci si occupa della Teoria della base economica e di ricercare funzioni rare e di base da inserire nel progetto.

Fase 4) Per analizzare i centri storici e l'architettura tradizionale antica i gruppi vengono mantenuti divisi e a ciascuno di essi viene affidato un compito, generalmente lo stesso per tutti i gruppi ma svolto su aree diverse. In particolare si misurano: a) le dimensioni di piazze, campi, campielli, strade, marciapiedi, corti, cortili, vicoli, calli, ..., canali, rive, fondamenta, ..., portoni, finestre, ..., eccetera, b) i tipi delle forature edilizie come finestre, porte, balconi, bifore, trifore, quadrifore, ... eccetera, c) i tipi edilizi residenziali storici, d) i tipi edilizi particolari pubblici, e) i tipi edilizi per il culto, f) i percorsi pedonali e carrabili o acquei, g) i percorsi verticali, h) i coni visuali particolari, degni di attenzione, i) le prospettive, l) le masse edilizie e la loro distribuzione.

Fase 5) Si analizza, in gruppi compositi, l'area di intervento, come stato di fatto: strade, canali, piazze, verde pubblico e privato, percorsi pedonali, verde agricolo, eccetera.

Fase 6) Si redige un Diagramma Chiave (Key Diagram) dell'area di intervento con un gruppo composto da più gruppi che uniscono circa la metà degli studenti. Questo Dia-

gramma conterrà gli ambiti in cui si divide il quartiere, le strade primarie e secondarie, le principali direttrici pedonali e ciclabili, le aree pedonali centrali (sfumate e da specificare), eventuali canali, eventuali aree a parco urbano (sfumate) e le principali invariante storico-architettoniche e ambientali-naturalistiche del quartiere, nonché alcune aree indicative di “densificazione” del quartiere o di rimodellamento e “rigenerazione urbana”. Nel Diagramma vengono indicate le funzioni fondamentali che verranno introdotte in ciascun ambito.

Fase 7) L'altra metà degli studenti produce le Norme tecniche di attuazione per sviluppare i progetti del Diagramma Chiave.

Fase 8) Gli ambiti del Diagramma vengono estratti a sorte tra i gruppi di studenti. Nel caso vi fossero delusioni, dissapori o altre convenienze, questi ambiti verrebbero rinegoziati tra i gruppi.

Fase 9) I gruppi sviluppano l'ambito del quartiere assegnatogli in scala 1:1000. Prima in pianta e poi in volume. Si uniformano colori e simboli e si lavora fianco a fianco per coordinare strade e progetti.

Fase 10) Appena sviluppate le piante degli ambiti in scala 1:1000, gli studenti cominciano a progettare alcuni edifici o alcune aree significative in scale più grandi, 1:200, 1:100, fino alla pianta, agli alzati e alle sezioni.

Fase 11) Gli ambiti di progetto vengono riuniti in un progetto unico del quartiere, in scala 1:1000 e 1:5000.

Fase 12) A questo punto ogni gruppo costruisce la propria parte del plastico, uniformato per le basi in scala 1:1000 e riunito assieme.

Fase 13) Scatta la fase terminale, del “mandala tibetano”: ogni gruppo, confrontandosi con gli altri, disegna la sua parte di Piano locale che rimetterà in discussione gran parte dell'intero progetto, rendendolo cogente con le leggi statali e regionali. Ma buona parte di esso, quella per cui si ritiene di aver raggiunto una progettazione sufficiente o che non necessiti di trasformazioni essendo già costruita, sarà attuata direttamente o mantenuta, senza bisogno di ulteriori piani attuativi.

Al momento, gli esperimenti e il metodo qui descritti sono stati pubblicati in due libri (Pedrocco, Olivo, Verri, 2017 e 2019) e propagandati in alcuni Convegni. Tuttavia, nessuno di essi può essere considerato conclusivo di un processo e di un metodo di pianificazione che stiamo cercando ed elaborando.

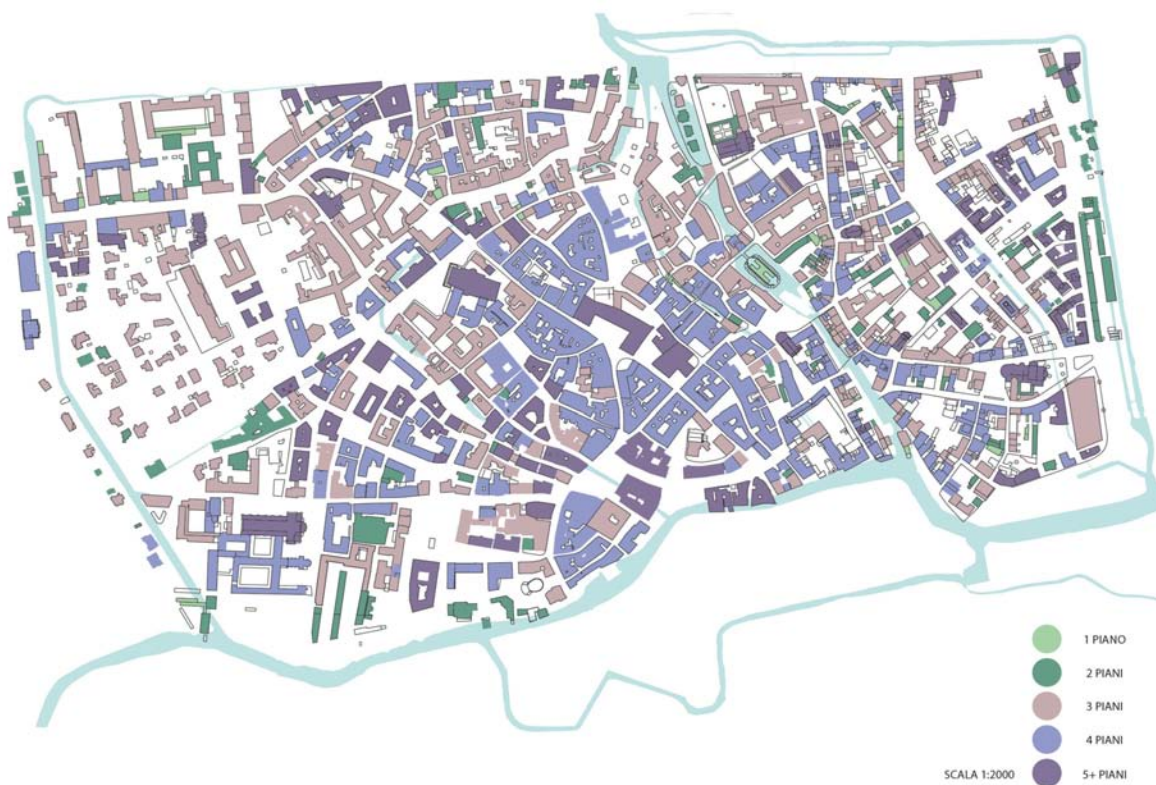
Il quadrante Nord-ovest di Treviso come banco di prova metodologico

Nel caso di Treviso si è agito attraverso la introduzione di percorsi pedonali e di tessiture urbane di tipo tradizionale, che possano però ospitare un'architettura contemporanea. Percorsi pedo-ciclabili sono immaginati assieme ad aree urbane dense, con spazi tradizionali a borgo, per ricucire quartieri popolari del secondo Novecento, con presenza di pochi servizi e scarso commercio e artigianato. Questi nuovi borghi vengono ipotizzati anche come possibili aree di atterraggio per i crediti edilizi introdotti sin dalla

legge 11/2004 nella legislazione urbanistica della Regione del Veneto, passaggio molto delicato e da verificare anche con le più recenti leggi 14/2017 e 14/2019. Qui la scelta di generare città compatta attraverso la “densificazione” delle aree libere va di pari passo con l’ipotesi, da noi formulata anche negli altri casi, di aumento della miscela di funzioni e tipi edilizi, proprio come nella città rinascimentale e del tardo Medioevo, per una miglior variabilità urbana e sociale dell’area. Ci guida più la riscoperta dell’uomo vitruviano che il “modulor” di Le Corbusier, ma anche altre suggestioni fanno da sfondo ai nostri ragionamenti, come le ricerche e i progetti di Victor Gruen e Gordon Cullen, o l’idea di morfogenesi urbana (Piroddi, 2000; Capuccitti, Piroddi, 2004). In questo caso, inoltre, il coinvolgimento della Giunta comunale, grazie alla presenza del nuovo assessore all’Urbanistica, ingegner Linda Tassinari che è un membro molto attivo del Consiglio direttivo del Centro regionale di studi urbanistici del Veneto, e del Sindaco geometra Mario Conte, originario del quartiere, appare fondamentale per verificare le stesse potenzialità del metodo da noi adottato.

Il metodo applicato a Treviso si differenzia dalle sperimentazioni precedenti perché si è operato con un occhio di riguardo alla fattibilità reale della progettazione nel rispetto della legislazione vigente nella Regione del Veneto. In particolare, ci si è direttamente riferiti alle Norme tecniche di attuazione del Piano degli Interventi (piano operativo nel Veneto, che sottostà al Piano di Assetto del Territorio, ovvero al piano strutturale) del 29 marzo 2018. Nel caso di Udine e Venezia si era ricorsi ad una normativa più snella di nostra ideazione.

Fig. 1 – Analisi delle altezze degli edifici nel Centro storico (V. Bisiacchi, F. Bonanni, I. Mansi). Fase 4.



In particolare, le fasi 1, 2, 3 e 5 si sono sviluppate secondo copione. La fase 4 dell'analisi del Centro storico ha visto invece la divisione dei temi tra i differenti gruppi di studenti. Ciò però non è consigliabile al fine di una più completa assimilazione di tutti i temi da parte di ogni gruppo.

Il Diagramma chiave ricavato nella fase 6 è stato impostato a partire da due temi che sono apparsi da subito fondamentali: la tessitura di una rete di percorsi ciclabili e pedonali che connettessero le parti tra loro non integrate di una periferia di recente formazione e l'innesto su questi percorsi e sulle direttrici viarie automobilistiche principali di nuove centralità in grado di dare fisionomia urbana a un'area principalmente peri-urbana e di scarsa attrattività. Oltre alle strade principali e secondarie, derivanti generalmente dall'analisi o sussunte dalla progettazione della nuova viabilità prevista dal Piano di Assetto del Territorio vigente, come per il caso della prosecuzione di Viale Europa verso Nord e fino alla Tangenziale urbana, si sono dunque inseriti nel Diagramma chiave i Percorsi pedonali e ciclabili che conducono dalla estrema periferia e da fuori del territorio comunale fino al centro storico di Treviso. Essi avrebbero dovuto dialogare con una delle caratteristiche tipiche della città, ovvero le acque dei vari fiumi di risorgiva che la attraversano, caratterizzandola: fatto richiamato fin dalla Divina Commedia di Dante Alighieri.

Il problema di utilizzo delle acque in chiave architettonica e urbanistica è però risultato complesso (Pistocchi, Zani, 2004). Esso si innesta sia su aspetti ludici che sulla risoluzione delle problematiche tecniche riguardanti il recupero e l'uso delle acque e le normative sulla sicurezza idraulica presenti in Italia e nella Regione Veneto (Rimoli, 2010). Una tesi di Laurea in Idraulica ha per fortuna accompagnato il lavoro del Laboratorio, evidenziando le non poche problematiche di questo quadrante urbano. L'assenza di fiumi di risorgiva in quest'area, poverissima di acque superficiali, e per contro l'altezza della falda acquifera, hanno reso difficile affiancare ai percorsi pedonali e ciclabili quei percorsi acquatici che in prima battuta avevamo ipotizzato. Si è pertanto ricorsi a vasche lineari e laghetti di laminazione, dimensionati anche per le massime piene,

Fig. 2 – Diagramma Chiave, Scala 1:5000 (Stesura di O. Blyzniuk, S. Magris, M. Merlini, S. Canzian, I. Nodale, A. Pittaro Truant, disegno finale di S. Canzian, A. Pittaro Truant e I. Nodale), Fase 6, e Planimetria generale, Scala 1:5000 (Disegno di riunione degli ambiti di progetto a cura di F. Bonanni, con V. Bisiacchi e I. Mansi), Fase 11.

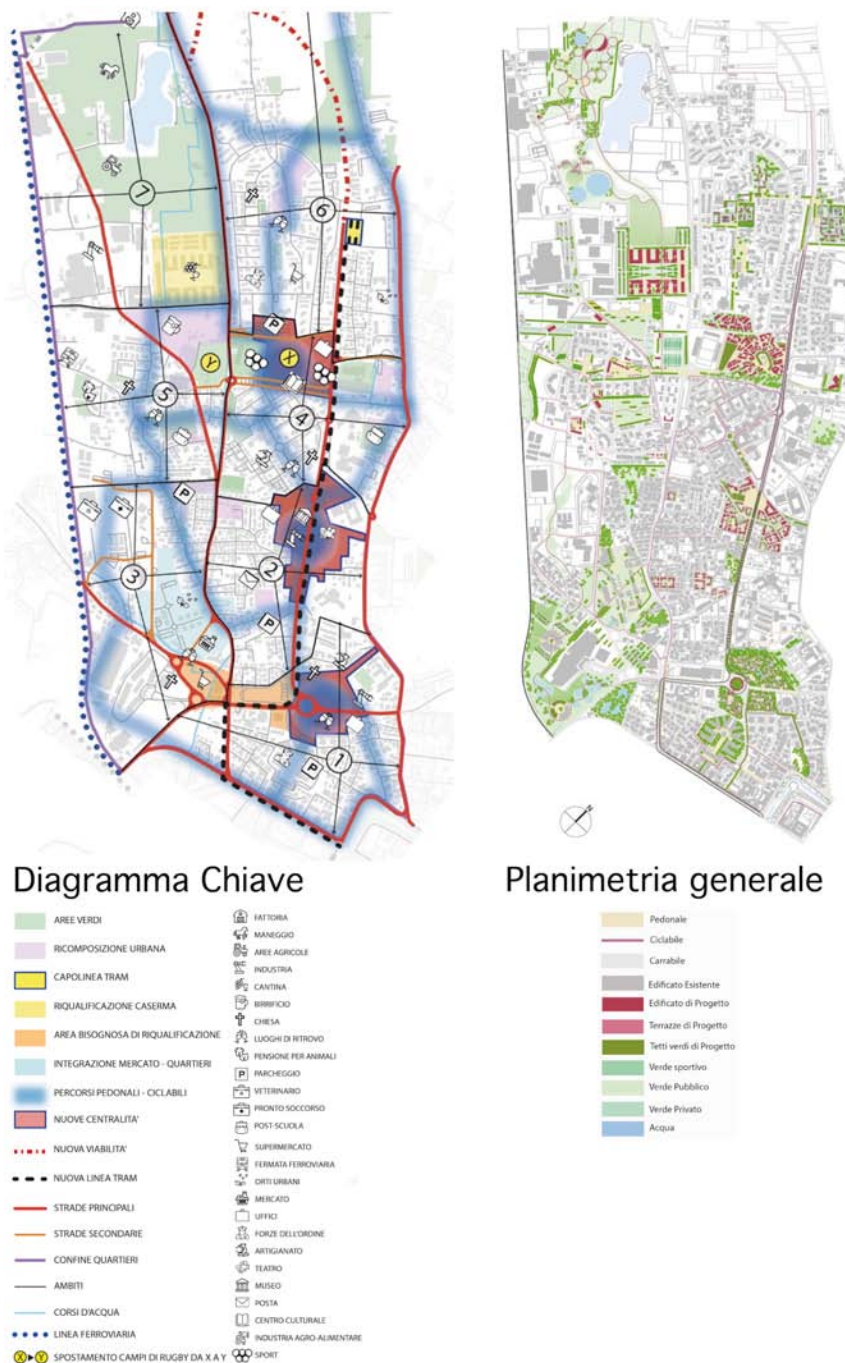
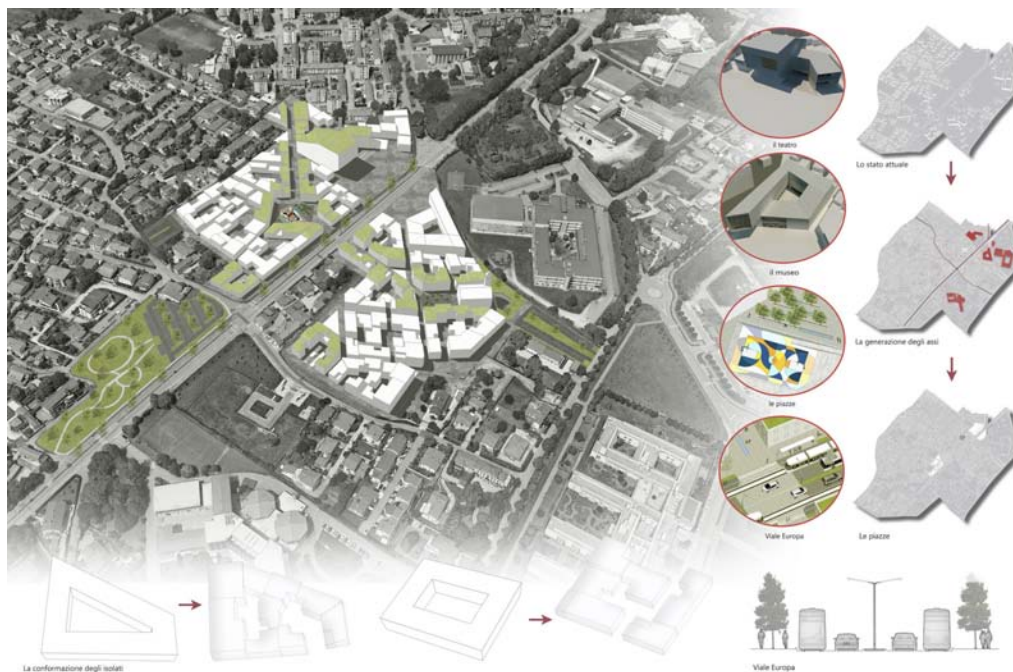


Fig. 3 – Inserimento in rendering del Borgo pedonale su Viale Europa dell'A.2, con Museo, Teatro, e Piazze (S. O. Omorodion, B. Patti, F.Pressacco). Fase 10.



utilizzando addirittura gli invasi sottostanti alcune piazze.

Proprio le Nuove Centralità rappresentano il secondo tema fondamentale del progetto. Queste Nuove Centralità ricevono i Percorsi pedonali e ciclabili e ne esaltano soprattutto il primo aspetto.

La pedonalizzazione di percorsi interni alla periferia è uno degli aspetti più interessanti in questi esperimenti. A differenza di tutto il Novecento qui si riparte dal pedone e non dall'auto. Non si adatta la città all'automobile, piuttosto si orienta l'automobile a ciò che è extraurbano. Non si tratta perciò di creare banali passeggiate nel verde, rigenerative per lo spirito e la forma fisica di chi vive in città, né tanto meno di creare nuovi borghi centrali nella periferia al solo scopo di ri-orientarla. Certo, ci sono anche questi aspetti naturalistici, salutistici e ambientali a spingerci in questa direzione, come il concetto di dispositivo terapeutico dato dalle piante e dal loro rapporto con lo spazio nelle aree a parco o nei percorsi ciclo pedonali immaginati per Treviso. Ma c'è ben altro. La mobilità lenta non ci interessa in quanto elemento salutistico o di sottolineatura delle nuove funzioni di attrazione. Essa ci interessa, piuttosto, come spazio ridotto a dimensione umana dal quale prendere spunto per rifondare parti di città. Essa è l'incipit paradigmatico di ogni progetto spaziale e non un risultato del combinarsi degli spazi pubblici attorno e di fronte alle facciate degli edifici. La mobilità lenta non è il paradigma della città lenta e del benessere, ma il principale elemento di misura dello spazio umano (Zardini, 2002; Perulli, 2009). Uno spazio per l'uomo della tradizione vitruviana, però per lo spazio-tempo dell'uomo contemporaneo (Virilio, 1988). La dimensione per il pedone, ricondotta agli spazi di sua più immediata pertinenza, tende così a sorpassare il concetto di periferia: ciò che quasi casualmente sta intorno a qualcosa che conta. Questa casualità delle periferie e del suburbio ottocentesco e novecentesco (Unwin, 1909) è dipesa

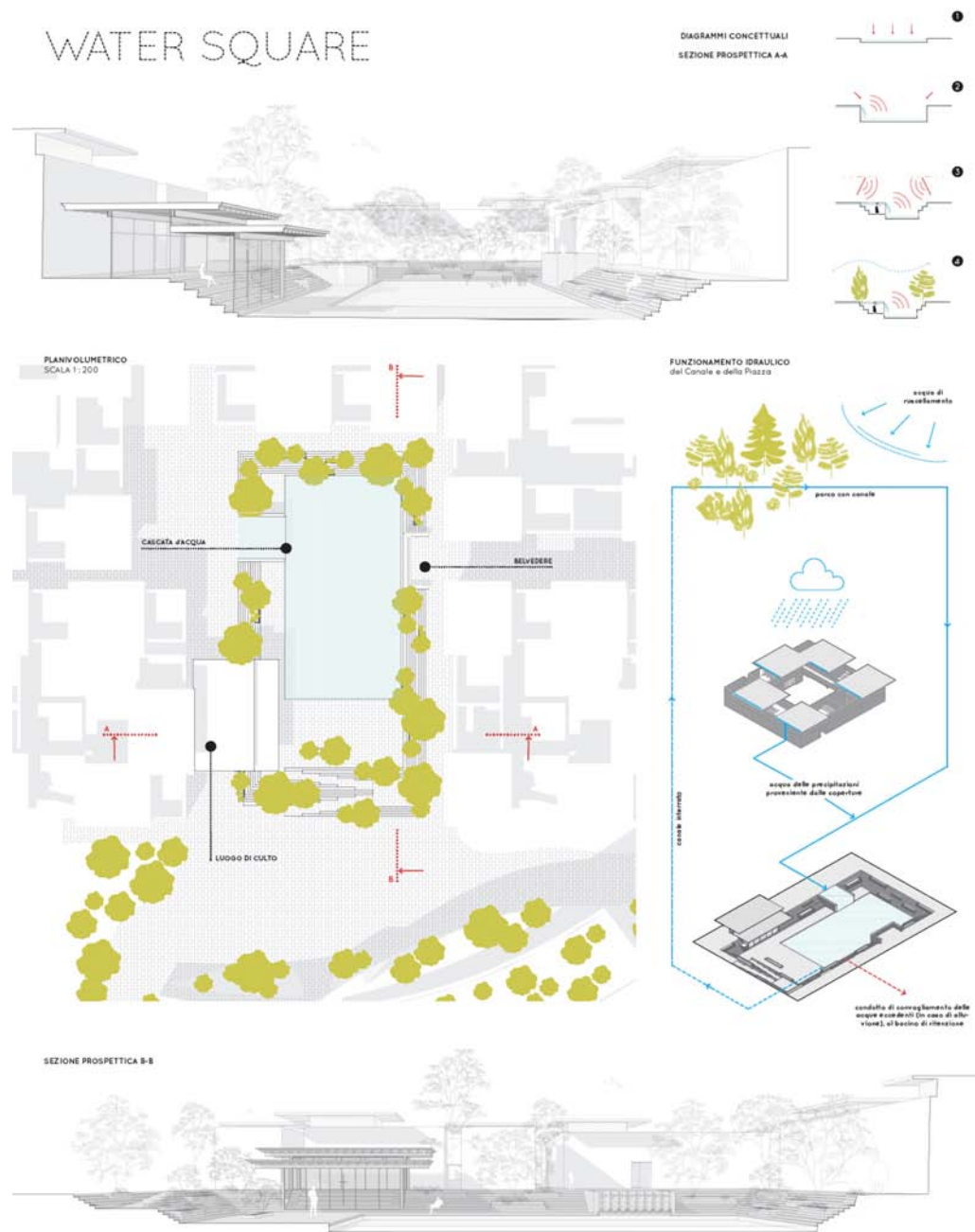
dalla velocità di sviluppo della società industriale, che non ha consentito altra forma di agglomerazione se non l'ammassarsi per essere trasportati verso le zone di produzione, con una razionalità e rigidità dei quartieri del social housing che ricorda spesso quella militare della fondazione di colonie. Al contrario, il policentrismo di Venezia con i suoi campi e del Veneto, con i suoi numerosissimi borghi, nato in condizioni critiche, sembra incredibilmente rispondere ad alcune esigenze della città contemporanea, dove il Transport Oriented Development può servire lo spostamento di persone tra differenti quartieri che generano nell'insieme un sistema policentrico. In esso i vari poli o centri, possono rispondere, più o meno, a differenti specializzazioni (Castells, 2004). A ciò sono rivolte le ipotesi di una tramvia lungo viale Europa, che metta in collegamento i tre nuovi borghi del quartiere Nord-ovest con il centro storico e la stazione centrale, e di una fermata del Servizio ferroviario metropolitano regionale presso Monigo, che metta in collegamento l'area con il più vasto sistema regionale.

Altri elementi importanti del Diagramma Chiave sono da ricercare nella scelta e distribuzione delle funzioni che intendono arricchire e caratterizzare l'area. Le valenze commerciali, agraria ed industriale sul lato di Monigo, tra l'asse ferroviario e la strada provinciale n. 100 (via Castagnole), vengono mantenute ed esaltate, con un tentativo di specializzare il Mercato ortofrutticolo e i suoi dintorni anche per la ricerca e con l'inserimento di funzioni legate ai prodotti tipici dell'agricoltura trevisana che con esso si possono o meno interfacciare, come un grande birrificio ed una cantina vinicola con annessi spazi di degustazione, ricezione e turismo in un complesso centro enogastronomico che riutilizzi anche il sedime della caserma, ritenuta in dismissione, del 33° Reggimento EW Battaglione Falzarego, su via Feltrina, a poca distanza dalla nuova fermata della ferrovia e dallo stadio di Rugby della Benetton.

Nel complesso il Diagramma ha individuato 7 ambiti urbanistici, che sono stati assegnati a 7 gruppi di progettazione. Ma prima di fare questo si è voluta verificare la sovrapposizione e la difformità del Diagramma nei confronti del Piano regolatore vigente e soprattutto del Piano degli interventi per questa zona della città.

La fase 9 di progettazione degli Ambiti urbanistici ha specificato molte scelte del Diagramma, portandole fino al livello planivolumetrico. Le funzioni previste sono state integrate da ulteriori scelte funzionali minori che hanno costellato di nuove prospettive e ipotesi l'intero progetto. Queste scelte sono state spesso specificate nella fase 10 successiva. In tal modo risulta subito evidente come la progettazione diagrammatica e planivolumetrica per ambiti tenda a creare uno spazio fluido di atterraggio per l'architettura, fornendo al tempo stesso un abaco di esempi ed idee perseguibili, quasi come in un metaprogetto. Ci auguriamo comunque che queste idee possano essere foriere del dibattito sulla forma e sullo stato della città italiana. Nel caso della Regione del Veneto si insinua anche, opportunamente, il tema dell'atterraggio dei crediti edilizi, generalmente proposti dalla Legge regionale 11/2004 e poi interpretati dalle Leggi regionali 14/2017 e 14/2019 come crediti da rinaturalizzazione di aree agricole soggette a sprawl o sprinkling edilizio. Molte infatti sono le aree regionali invase da una urbanizzazione selvaggia che nei prossimi decenni richiederà una riorganizzazione strutturale dei tes-

Fig. 4 - : La Piazza d'Acqua o Water Square dell'Ambito 1 (O. Blyzniuk, S. Magris, M. Merlini). Fase 10.



suti insediativi (Alexander, 1967; Alexander et al., 1987). A tal proposito si è già detto che la presenza di nuovi borghi negli ambiti 1, 2 e 4 potrebbe rappresentare un elemento utile per innestare processi di autoproduzione di alloggi in grado di dialogare con queste tematiche di riallocazione delle volumetrie in tempi lunghi, con costruzione degli edifici in attuazione diretta e con adattamento dei volumi alle forme del planivolumetrico studiato.



Fig. 5 - Elena Olivo con il Plastico del progetto in scala 1:1000. Fase 12.

Ovviamente la flessibilità dello stesso planivolumetrico da noi proposto va studiata in termini normativi, proprio per consentire l'adattamento delle fasi di trasferimento successive di volumetrie in queste aree. Nel caso di Udine Sud, libero dai vincoli di adattamento alla legislazione vigente, si era anche trattato il tema di un Urbanista Condotto a fini simili. Nel caso trevisano la modificabilità della forma va forse prevista più nelle Norme di piano che nel Regolamento edilizio comunale. Soprattutto nei borghi dovrebbero rimanere ferme le scelte direttrici per le strade e le piazze, da modificare parzialmente in fase attuativa, ma più per aspetti dimensionali e di sagomatura che di struttura e tessitura. La modificabilità di sagoma degli edifici dovrebbe esprimersi invece percentualmente a livello di norma di piano, evitando irrigidimenti eccessivi. Vista la previsione di realizzare i borghi in tempi lunghi e con edificazioni singole, anch'esse non contemporanee tra loro e spesso distanziate di anni se non addirittura di decenni, si può immaginare che anche gli stili architettonici, come del resto sempre avvenuto nelle parti storiche delle nostre città, trovino una alternanza di forme e materiali da mettere in atto. Ovviamente una proposta di questo genere cozza con la normativa vigente, soprattutto laddove la previsione di trasferimento delle volumetrie è prevista all'interno dello stesso territorio comunale. Gli aspetti di competenza territoriale che hanno spinto la Regione del Veneto ad una simile scelta legislativa andrebbero rivisti in favore di una migrazione dei crediti edilizi più flessibile, che potesse essere gestita almeno a livello di una intera provincia.

Restava aperta la questione fondamentale del progetto, ovvero la sua interazione con il Piano degli Interventi esistente e con la legislazione urbanistica veneta. La ricomposizione del PI per il quartiere di progetto ha impegnato tutti i gruppi di studenti, per verificare e disegnare la propria parte di piano. La divisione degli ambiti seguendo le tracce delle principali strade esistenti ha fatto sì che non vi fossero troppe cesure introdotte dal nuovo progetto nelle zone del PI vigente. Le modifiche principali si sono così giocate all'interno di ciascun ambito urbanistico di progetto. Nel complesso il PI che deriva per il quartiere sembra reggere sia sul piano legislativo che compositivo, anche perché il

Fig. 6 - Piano degli Interventi per l'area di progetto con inserimento del Progetto e modifica del PI preesistente. (Disegno di riunione degli ambiti di PI, riprogettati da ciascun gruppo sulla base del PI preesistente, a cura di F. Bonanni). Fase 13.



lavoro è accompagnato da una attenta verifica del dimensionamento, condotta rigorosamente secondo i disposti di legge (DM 1444/1968 e L.R.) sui volumi, sui residenti teorici complessivi e sugli standard urbanistici, che risultano fundamentalmente garantiti.

Conclusioni

In un periodo come quello che stiamo attraversando, con un lungo ciclo economico ancora in stallo e con bassa inflazione, progetti come quelli da noi sperimentalmente abbozzati, non possono essere attuati in tempi brevi. Questo aspetto è chiarito e concorda-

to con gli studenti dei nostri corsi. Oggi né gli investitori né le amministrazioni pubbliche possono avventurarsi in simili imprese in Italia, in una società in totale contrazione, sia economica che sociale, e con le piramidi di età che si riducono di dimensioni per le fasce di età più giovane. Resta il fatto che in un certo futuro, che non sappiamo quanto sia lontano nel tempo, in assenza di modelli di sviluppo credibili e che mantengano le città compatte, potremmo trovarci in grande difficoltà. Ecco perché studiando le antiche città puntiamo a trovare modelli utili per le città del futuro, cercando di ritrovare per loro una dimensione dello spazio e dell'ambiente tipicamente italiano, senza tradire le sperimentazioni dell'architettura in corso e cercando di legare insieme vecchi centri storici con parti periferiche o con nuovi quartieri, il cui ambiente urbano risulti equilibrato sia dal punto di vista naturalistico che del rischio idraulico.

ENDNOTES

1 Gruppi di Lavoro per Ambito urbanistico, 2019, San Paolo, Monigo e San Liberale, Treviso: G.2, A.1) Oleksandra Blyzniuk, Sara Magris, Manuel Merlini, G.5, A.2) Sarah Osazee Omorodion, Bruna Patti, Federico Pressacco, G.3, A.3) Samuele Canzian, Ismaele Nodale, Alessandra Pittaro Truant, G.7, A.4) Thomas Gon, Lodovico Lorenzini, Silvia Missera, G.6, A.5) Gianbruno Boel, Mattia Casonato, Chiara Monculli, G.4, A.6) Mattia Del Fabbro, Isabel Midena, Daniel Rodriguez, G.1, A.7) Valentina Bisiacchi, Francesca Bonanni, Irene Mansi.

REFERENCES

- Aa.Vv., Ministero dei Lavori Pubblici (1997), I Programmi di riqualificazione urbana, INU Edizioni, Roma
- Aa.Vv., Ministero dei Lavori Pubblici, DiCoTer (1999), Programmi di riqualificazione urbana. Azioni di programmazione integrata nelle città italiane. (vol. I e II), INU Edizioni, Roma
- Acuto F., Stellario d'Angiolini L. (2012), Un'altra prassi urbanistica, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (Rimini)
- Alexander C. (1967), Note sulla sintesi della forma, Il Saggiatore, Milano
- Alexander C., Neis H., Anninou A., King I. (1987), A new Theory of Urban Design, Oxford University Press, New York – Oxford
- Capuccitti A., Piroddi E. (2004), “Morfogenesi dello spazio urbano: profilo di una ricerca”, *Urbanistica*, 123/2004, pp 42-53
- Castells M. (2004), La città delle reti, Rizzo C. (a cura di), Marsilio, Venezia
- Cullen G. (1961), The Concise Townscape, Routledge, Architectural Press, London & New York
- Cullen G. (1978), Paesaggio urbano, Calderini, Bologna
- De Pellegrin S. (2019), La progettazione dei sistemi idraulici di gestione sostenibile delle acque di pioggia nelle zone urbanizzate: un'applicazione al Comune di Treviso per il nuovo piano urbanistico, Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura, Tesi di Laurea Magistrale in Ingegneria Civile, A.A. 2018/2019, Udine
- Gregotti V. (1993), La città visibile, Einaudi, Torino
- Jacobs J. (1961), The Death and Life of Great American Cities, Random House, New York
- Pedrocco P., Olivo E., Verri G. (2017), Un quartiere sperimentale a Sant'Erasmus. Studi per una progettazione integrata, Aracne Editrice, Roma
- Pedrocco P., Olivo E., Verri G. (2019), Dal Diagramma al Progetto, dal Progetto al Piano. Studi metodologici per Udine Sud, Aracne Editrice, Roma
- Perulli P. (2009), Visioni di città. Le forme del mondo spaziale, Einaudi, Torino
- Piroddi E. (2000), Le regole della ricomposizione urbana, FrancoAngeli, Milano
- Pistocchi A., Zani O. (2004), “L'invarianza idraulica delle trasformazioni urbanistiche: il metodo dell'Autorità dei bacini romagnoli”, Paper presentato in Atti del XXIX Convegno nazionale di idraulica e costruzioni idrauliche, Trento
- Rimoli P. (2010), Ingegneria idraulica urbana, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (Rimini)
- Unwin R. (1909), Town planning in practice. An Introduction to the art of designing cities and suburbs, T. Fisher Unwin, London- Leipsic
- Virilio P. (1988), Lo spazio critico, Dedalo, Bari
- Zardini M. (2002), Paesaggi ibridi, un viaggio nella città contemporanea, Skira, Milano
- Zumthor P. (2003), Pensare architettura, Electa, Firenze

Piero Pedrocco

*Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura - Università degli Studi di Udine
piero.pedrocco@uniud.it*

Graduated in 1986 in Civil Engineering building in Bologna. PhD in Engineering Construction and Territorial since 1994. Researcher from 1995 in Technical and Urban Planning at the Department of Civil Engineering and Architecture, University of Udine, where he teaches courses in Engineering and Architecture. Has carried out professional activity in the field of Urban and Regional Planning. The scientific activity has investments in national research, essays, organization of conferences, books, movies, documentaries, scientific and popular articles. President of the Board of CeRSU of Veneto and member of the Scientific Committee of the CeNSU, National Center of Urban Studies, and SIU, Italian Society of Urban Planner.