

A

Aisu International
Associazione Italiana
di Storia Urbana

SU

CITTÀ CHE SI ADATTANO?

ADAPTIVE CITIES?

4 TOMI
BOOKS | **3**

INSIGHTS

4

CITTÀ CHE SI ADATTANO? ADAPTIVE CITIES?

a cura di
edited by

Rosa Tamborrino

1

Adattabilità o incapacità adattiva di fronte al cambiamento
Adaptability or Adaptive Inability in the Face of Change

a cura di / edited by Cristina Cuneo

2

Adattabilità in circostanze ordinarie
Ordinary Conditions Adaptability

a cura di / edited by Chiara Devoti, Pelin Bolca

3

Processi urbani di adattamento e resilienza tra permanenza e precarietà
Urban Processes of Adaptation and Resilience Between Permanence and Precariousness

a cura di / edited by Andrea Longhi

4

Strategie di adattamento e patrimonio critico
Adaptive Strategies and Critical Heritage

a cura di / edited by Rosa Tamborrino

CITTÀ CHE SI ADATTANO? ADAPTIVE CITIES?

TOMO
BOOK

3

**PROCESSI URBANI
DI ADATTAMENTO E RESILIENZA
TRA PERMANENZA E PRECARIETÀ**

**URBAN PROCESSES OF ADAPTATION
AND RESILIENCE BETWEEN
PERMANENCE AND PRECARIOUSNESS**

a cura di
edited by

Andrea Longhi

COLLANA EDITORIALE / EDITORIAL SERIES
Insights

DIREZIONE / EDITORS

Elena Svalduz (Presidente AISU / AISU President 2022-2026)

Massimiliano Savorra (Vice Presidente AISU / AISU Vice President 2022-2026)

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC COMMITTEE

Pelin Bolca, Alfredo Buccaro, Donatella Calabi, Giovanni Cristina, Cristina Cuneo, Marco Folin, Ludovica Galeazzo, Emanuela Garofalo, Paola Lanaro, Andrea Longhi, Andrea Maglio, Emma Maglio, Elena Manzo, Luca Mocarrelli, Heleni Porfyriou, Marco Pretelli, Fulvio Rinaudo, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio, Elena Svalduz, Rosa Tamborrino, Ines Tolic, Stefano Zaggia, Guido Zucconi (Organi di governo AISU / AISU Committees 2022-2026)

Città che si adattano? / Adaptive Cities?
a cura di / edited by Rosa Tamborrino

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE TESTI / GRAPHIC DESIGN AND LAYOUT
Luisa Montobbio

Aisu International 2024

DIRETTRICE EDITORIALE / EDITORIAL DIRECTOR

Rosa Tamborrino



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale. Per leggere una copia della licenza visita il sito web <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> o spedisci una lettera a Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Citare con link a: <https://aisuinternational.org/collana-proceedings/>

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Please quote link: <https://aisuinternational.org/en/collana-proceedings/>

Prima edizione / First edition: Torino 2024

ISBN 978-88-31277-09-9

AISU international

c/o DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio)

Politecnico di Torino, viale Pier Andrea Mattioli n. 39, 10125 Torino

<https://aisuinternational.org/>

INDICE GENERALE / OVERALL TABLE OF CONTENTS

TOMO / BOOK 1

a cura di / edited by CRISTINA CUNEO

ADATTABILITÀ O INCAPACITÀ ADATTIVA DI FRONTE AL CAMBIAMENTO

ADAPTABILITY OR ADAPTIVE INABILITY IN THE FACE OF CHANGE

1.01

Urbs e/o civitas. Città e cittadinanza alla prova dei cambiamenti traumatici
Urbs and/or Civitas. Cities and Citizenships Under the Threat of Traumatic Changes

1.02

Difficult Heritage e trasformazioni urbane
Difficult Heritage and Urban Trasformations

1.03

Le città-porto nella nuova geografia adriatica post Grande guerra (1919-1939)
Port-Cities in the New Adriatic Geography post World War I (1919-1939)

1.04

Commercio, architettura e città tra continuità, adattabilità e cambiamento
Commerce, Architecture and Cities Between Continuity, Adptability, and Change

1.05

Frammenti per ricostruire la memoria. Sopravvivenza, riuso e oblio del patrimonio dopo la catastrofe (XV-XVIII sec.)
Fragments to Rebuild the Memory. Heritage Survival, Reuse and Oblivion After the Catastrophe (XV-XVIII Centuries)

1.06

Ri-costruzioni. L'Italia sismica da Messina 1908 a oggi
Re-constructions. Seismic Italy from Messina 1908 Until Today

1.07

Tabula rasa: le reazioni ai traumi della ricostruzione tra Occidente e Oriente
Tabula Rasa: Reactions to the Traumas of the Reconstruction Between West and East

1.08

L'architettura di regime in Italia e nelle sue terre d'oltremare durante il ventennio fascista: passato, presente, futuro

Regime's Architecture in Italy and its Overseas Territories During the Fascist Period: Past, Present, Future

1.09

Spazio pubblico ed estetica urbana nelle città del secondo dopoguerra: ricostruzione, trasformazione e innovazione

Public Space and Urban Design of the Cities Post-World War II: Reconstruction, Transformation and Innovation

1.10

Ripensando alle strategie urbane dopo la crisi petrolifera degli anni settanta. Nuove sfide, nuovi tipi di mobilità alla luce della svolta ecologica

Reconceiving Urban Planning Strategies and Cities After the Big Oil Crisis of the 1970s. New Challenges and the New Mobility and Ecology Turn

1.11

Strutture di accoglienza e cura, strutture di confinamento. Storia e attualità

Shelter and Cure Structures, Confinement Structures. History and Current Situation

1.12

Spazi di un altrove. Il ruolo delle architetture eterotopiche nella città contemporanea

Spaces of an 'Elsewhere'. The Role of Heterotopic Architecture in the Contemporary City

1.13

Gli ex Ospedali Psichiatrici. Luoghi in bilico tra memoria e oblio. Una rilettura operativa e strategica per la città contemporanea

The Former Psychiatric Hospitals. Places Poised Between Memory and Oblivion. An Operational and Strategic Reinterpretation for the Contemporary City

TOMO / BOOK 2

a cura di / edited by CHIARA DEVOTI, PELIN BOLCA

ADATTABILITÀ IN CIRCOSTANZE ORDINARIE
ORDINARY CONDITIONS ADAPTABILITY

2.01

Norme e regole, tra adattamento e resistenza, nella città e negli insediamenti: la documentazione d'archivio e la costruzione reale

Norms and Rules, Between Adaptiveness and Resistance, in Towns and Settlements: Archival Documents and True Realisations

2.02

La regola, l'adattamento, la resilienza: trasformazioni di spazi e funzioni dei complessi per la vita religiosa

Rule, Adaptation and Resilience: Transformations of Spaces and Functions of Complexes for Religious Life

2.03

Uno "Stato nello Stato": città e Ordine di Malta tra persistenza e nuove adattabilità

A "State in a State": the City and the Order of Malta Between Continuities and Adaptability

2.04

Autorità centrale e potere locale: dialoghi per l'adattabilità delle città

Central Authority and Local Power: Dialogues on the Adaptability of Cities

2.05

Forme di controllo e resistenza nella città tra Ottocento e Novecento. Casi di studio attraverso l'analisi delle fonti espresse dal territorio urbano

Forms of Control and Resistance in the City Between the Nineteenth and Twentieth Centuries. Case Studies Through the Analysis of Sources Expressed by the Urban Area

2.06

La città mediterranea e i suoi margini nella *longue durée*

The Mediterranean City and its Edge on the Longue Durée

2.07

La ricerca della giusta dimensione. Progettare la città e il territorio per unità spaziali 'adeguate'

The Research for the Right Dimension. Designing the City and the Territory

2.08

Fabbriche e città in rapporto di reciproca adattabilità

Relationship of Mutual Adaptiveness Between Factories and Cities

2.09

L'industria e il territorio: politiche industriali e trasformazioni urbane nell'Europa del secondo Novecento

Industry and Territory: Industrial Policies and Urban Transformations in Europe in the Second Half of the 20th Century

2.10

Abitare il cambiamento. Studiare le trasformazioni ordinarie del patrimonio residenziale urbano

Inhabiting Change. Studying Ordinary Transformations of the Urban Residential Stock

2.11

“Megastrutture”, fra Welfare e nuove forme dell’abitare. Enclave o spazi di resilienza sociale e insediativa?

“Megastructures”, Between Welfare and New Forms of Living. Enclaves or Spaces of Social and Settlement Resilience?

2.12

Paesaggi funebri urbani. Restauro e riconfigurazione tra memoria e contemporaneità
Urban Funeral Landscapes. Restoration and Reconfiguration Between Memory and Contemporaneity

2.13

Spazi collettivi “introversi”: trasformazioni, mutazioni, evoluzioni del palazzo città
“Introverted” Collective Spaces: Transformations, Mutations, Evolutions of the City-Palace

2.14

L’azione della “creatività urbana” nella città contemporanea: gli effetti sui contesti
The Action of “Urban Creativity” in the Contemporary Cities: the Effects on the Contexts

2.15

Città e architetture per l’infanzia
City and Architecture for Children

2.16

Cambio di passo. La fruizione del patrimonio architettonico dopo la pandemia
Step Change. The Use of the Architectural Heritage After the Pandemic

TOMO / BOOK 3a cura di / edited by **ANDREA LONGHI****PROCESSI URBANI DI ADATTAMENTO E RESILIENZA
TRA PERMANENZA E PRECARIETÀ****URBAN PROCESSES OF ADAPTATION AND RESILIENCE
BETWEEN PERMANENCE AND PRECARIOUSNESS****3.01**

Anfiteatri romani e antichi edifici per lo spettacolo: sopravvivenza e adattamento
Survival and Adaptation of Roman Amphitheaters and Ancient Buildings for Public Spectacles

3.02

Spazio urbano e architettura in Italia meridionale nel Medioevo: fenomeni di adattamento e resilienza al mutare degli scenari politici
City Planning and Architecture in Southern Italy in the Middle Ages: Phenomena of Adaptation and Resilience to Changing Political Scenarios

3.03

L'architettura civica come specchio e strumento dell'adattabilità urbana, secoli XII-XX
Civic Architecture as a Mirror and Tool of Urban Adaptability, 12th-20th Centuries

3.04

Venezia in una prospettiva storica: paradigma di resilienza
Venice from a Historical Perspective: a Paradigm of Resilience

3.05

La città e le opere di canalizzazione idraulica. Reazioni, trasformazioni, adattamenti
Cities and Hydraulic Canalization Networks: Reactions, Transformations, Adaptations

3.06

La città e le leggi. Topografie della resilienza nell'Italia del Novecento
The City and the Laws. Topographies of Resilience in Twentieth Century Italy

3.07

'Città nelle città'. I grandi innesti urbani del fascismo nella città contemporanea
'Cities in Cities'. The Great Urban Additions of Fascism in the Contemporary City

3.08

Patrimonio religioso e catastrofi: strategie di adattamento e pretesti di resilienza
Religious Heritage and Catastrophes: Adaptation Strategies and Resilience Pretexts

3.09

Le trasformazioni dello spazio del sacro
Sacred Space Transformations

3.10

Resilienza e patrimonio
Resilience and Cultural Heritage

3.11

Paesaggio e biodiversità per la resilienza del territorio
Landscape and Biodiversity for Territorial Resilience

3.12

Spazio pubblico adattivo
Adaptive Public Space

3.13

Complesso, Complessità e Spazio Costruito
Complex, Complexity and Built Space

3.14

Centri storici, approvvigionamento dei materiali e storia della costruzione
Historic Centers, Procurement of Materials and Construction History

3.15

Muovere dalle città verso i piccoli centri. Dinamiche storiche e prospettive attuali
Moving from Cities to Small Towns. Historical Dynamics and Current Prospects

3.16

Ri-Abitare/Dis-Abitare. Strategie e progetti per luoghi e spazi in attesa
Re-Inhabiting / Un-Inhabiting. Strategies and Designs for Suspended Places and Spaces

TOMO / BOOK 4

a cura di / edited by ROSA TAMBORRINO

STRATEGIE DI ADATTAMENTO E PATRIMONIO CRITICO
ADAPTIVE STRATEGIES AND CRITICAL HERITAGE**4.01**

Eredità di chi? Siti espositivi, monumenti, festival e musei nello spazio urbano
Whose Heritage? Exhibition Sites, Monuments, Festivals and Museums in Urban Space

4.02

Dopo il piano: eredità del moderno e pratiche di decolonizzazione nel Global South
Cities After Planning. Modern Legacy and Decolonization Practices in the Global South

4.03

Verso una interpretazione patrimoniale delle transizioni energetiche nella storia industriale e postindustriale
Towards a Patrimonial Interpretation of Energy Transitions Throughout Industrial and Post-Industrial History

4.04

“Tra donne sole”. L’incedere paziente delle donne nelle storie di cose, di case e di città
“Tra Donne Sole”. The Patient Progression of Women in the Stories of Things, Houses and Cities

4.05

Smantellare il canone attraverso incontri multidisciplinari: il caso delle delegazioni diplomatiche in città
Dismantling the Canon Through Multidisciplinary Encounters: the Case of Diplomatic Legations in the City

4.06

Ambientare l'architettura: il disegno come strumento della memoria
Architecture in Its Setting: Drawings as Tools of Supporting Memory

4.07

Città, musei e storie. Metodiche inclusive e approcci interpretativi
Cities, Museums and Histories. Inclusive Methods and Interpretative Approaches

4.08

Domande aperte sui processi collaborativi di costruzione dell'heritage
Open Questions About Collaborative Processes of Heritigisation

4.09

Narrative sullo scenario urbano del post-crisi
Narratives on the Post-Crisis Urban Scenario

4.10

La fotografia del trauma
The Photography of Trauma

4.11

In guerra e in pace. Minacce belliche e mutazioni della città europea in epoca contemporanea
In War and in Peace. War Threats and Mutations of the European City in the Contemporary Era

4.12

La città storica come modello di sviluppo urbano innovativo
The Historical City as a Role Model for Innovative Urban Development

4.13

Città di antica fondazione in Europa. Genesi della forma urbis e dell'immagine storica del paesaggio urbano
Cities of Ancient Foundation in Europe. Genesis of the Forma Urbis and the Historical Image of the Urban Landscape

4.14

Archeologia, architettura e restauro della città storica
Archeology, Architecture, and Preservation of the Historic City

4.15

Verde, orti e giardini per una "città rigenerativa"
Green Areas, Vegetable Gardens and Gardens for a "Regenerative City"

4.16

Il paesaggio montano tra cambiamento climatico e degrado antropico

The Mountain Landscape Between Climate Change and Anthropic Degradation

4.17

Patrimonio, paesaggio e comunità: ricerche ed esperienze tra conoscenza, valorizzazione e sviluppo

Heritage, Landscape and Community: Research and Experiences Between Knowledge, Enhancement and Development

4.18

L'espressione de "la longue durée", il tempo nella modellazione 3D

Expressing the "Longue Durée", 3D Modeling Change over Time

4.19

Digital Humanities per la storia urbana: analisi di reti, basi di dati e GIS

Digital Humanities for Urban History: Network, Database and GIS Analysis

4.20

e-Culture: formati pandemici e oltre. Digitale e patrimonio culturale in questione

e-Culture: Pandemic Formats and Beyond. Digital and Cultural Heritage in Question

TOMO
BOOK **3**

IL PROGETTO DELLA MESCOLANZA

MARCO FERRARI, MARIA CHIARA TOSI

Abstract

The paper aims to discuss the outcomes of two workshop held as part of the Master's Degree in Architecture at the University Iuav, in which the Urban Planning and Architectural Design courses worked together, focusing on the theme of urban open spaces design.

The proposed projects move from transcalar reflections on the themes of the environment, mobility and welfare, trying to shape extensive soil projects based on the principle of mixture.

Keywords

Public spaces, project of the soil, mixture, contemporary city

Introduzione

Di fronte a città sempre più composte da architetture autoreferenziali, poco inclini a comprendere i luoghi in cui si collocano e, di conseguenza, incapaci di trasferire valore a quegli stessi luoghi, la qualità dello spazio aperto, e di quello pubblico in particolare, sembra rappresentare l'unico vero antidoto alla loro progressiva dissoluzione.

Eppure, le lezioni apprese nei decenni recenti – per esempio da città come Barcellona o, per altro verso, Nantes – oggi non sembrano più sufficienti. La capacità di ricucire i tessuti urbani definendo, allo stesso tempo, gerarchie e differenze, così come la precisione nel dare forma a dettagli e materiali, da sole non sono in grado di garantire una risposta articolata ai crescenti e complessi interrogativi che pone la città contemporanea. E ciò è ancora più evidente quando oggetto dell'attenzione sono i suoi ambiti maggiormente periferici e disgregati.

Indubbiamente la recente pandemia ci ha costretto a modificare i modi in cui pensare al fenomeno urbano [Nigrelli 2021]. Infatti, se da un lato essa ha reso evidente la necessità di immaginare un maggiore grado di adattabilità e condivisione dei principali spazi aperti delle nostre città, dall'altro, e soprattutto durante i periodi di confinamento, ha portato la nostra attenzione verso gli spazi di prossimità e pertinenza, esterni ma strettamente legati alle nostre abitazioni, ai nostri luoghi di lavoro, agli edifici pubblici più frequentati. Come tanti Marcovaldo, siamo allora stati spinti a posare lo sguardo su aiuole e piccoli giardini colonizzati da microflora e microfauna, su percorsi e spazi di sosta cui mai avevamo prestato attenzione, rendendo largamente evidente come, troppo spesso, essi siano stati realizzati senza alcuna volontà di forma ed entro un'idea di fruibilità ridotta e banalizzata. Oltre a ciò, se osserviamo quegli stessi spazi (principali o residuali che siano) con gli occhi di una più attenta cultura ambientale altre criticità emergono. Qualità dell'aria

e dei suoli, biodiversità, rischi idraulici, emergenze energetiche, climatiche e alimentari sono tutti temi, tra loro strettamente legati (e forse in parte legati anche allo stesso fenomeno pandemico), che esigono risposte in termini sistemici e puntuali, nella capacità di costruire visioni di scala ampia e di lunga durata, nella messa in atto di dispositivi che agiscano nell'immediato, risolvendo conflitti e criticità ormai pressanti.

A partire da queste evidenze, il nostro intervento vuole discutere gli esiti di due laboratori didattici – incardinati al secondo anno della Laurea magistrale in architettura dell'Università Iuav e svolti negli anni accademici 2020-2021 e 2021-2022 – che hanno visto lavorare insieme i corsi di Urbanistica e di Composizione architettonica sul tema degli *spazi urbani e interni urbani*. Le aree scelte per la sperimentazione progettuale, collocate sia in ambiti di urbanizzazione densa, sia in ambiti di dispersione insediativa, fanno riferimento a una divisione per grandi categorie funzionali (aree della residenza, dell'istruzione, della mobilità e del lavoro) ricercando in esse, assieme alla condizione specifica, anche un carattere più generale e, in qualche modo, modellistico.

Treviso 1. Nuovi accessi agli istituti scolastici di viale Europa

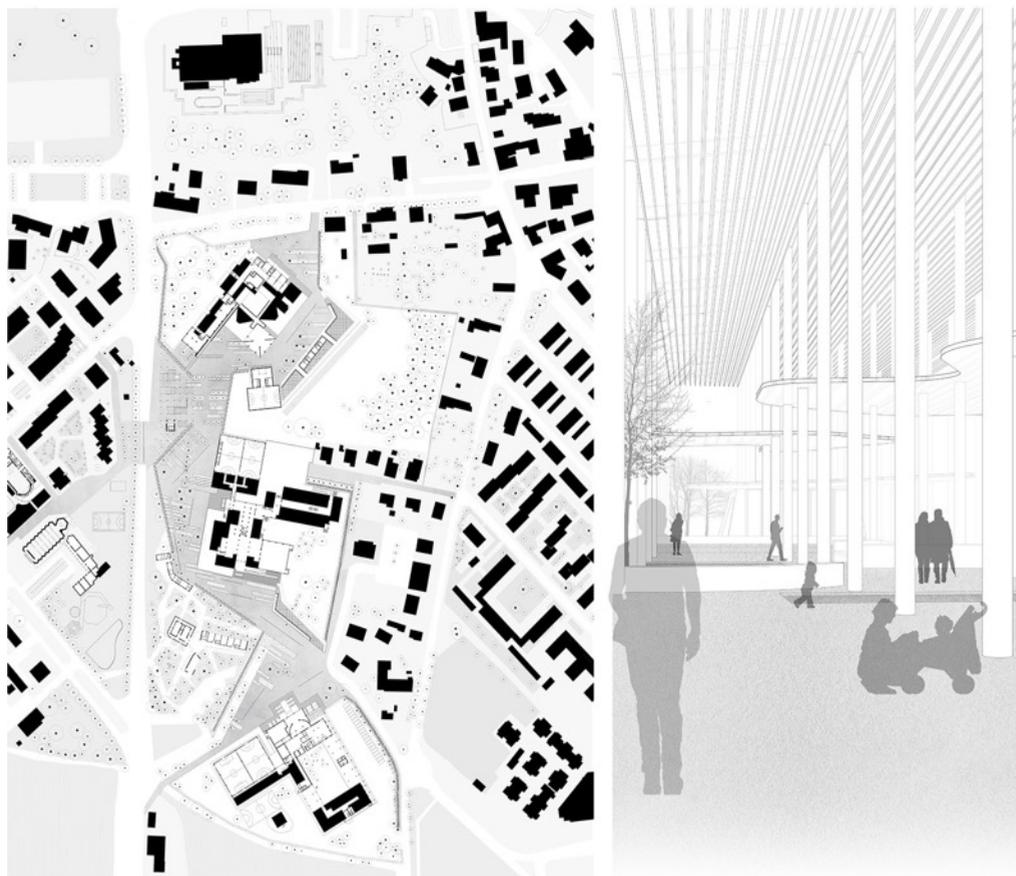
Costruito alla fine degli anni Sessanta, viale Europa è un asse viario di circa 2 chilometri di lunghezza (da pochi anni attrezzato con una nuova pista ciclabile e nuovi marciapiedi) che si stacca dalla prima cintura edificata attorno al centro storico di Treviso per raggiungere un'area di importanti servizi urbani con il complesso delle piscine comunali, il vecchio palazzetto sportivo, lo stadio del rugby, oltre a un liceo e due istituti tecnici frequentati giornalmente da quasi cinquemila studenti. A ridosso di tutto ciò si trova poi il quartiere di edilizia sociale CEP San Liberale (sorto tra gli anni 1959-1964 su progetto di Mario Ridolfi), recentemente interessato da un importante processo di rigenerazione avviato a partire dal Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQuA).

All'interno di questo più generale quadro urbano, i progetti sviluppati dagli studenti, pur interrogandosi anche su relazioni di più ampia scala, hanno lavorato assumendo come centro delle loro riflessioni il complesso degli istituti scolastici superiori. Questi ultimi sono stati realizzati in anni diversi, senza una vera strategia insediativa che non fosse quella puramente additiva e ciò è testimoniato non solo dai caratteri architettonici degli edifici, ma, soprattutto, dalla completa assenza di relazioni reciproche e dall'incertezza con la quale ogni scuola si relaziona con l'asse di viale Europa, lungo il quale si muovono i principali flussi della mobilità pubblica e privata. Ogni scuola è, infatti, dotata di un proprio autonomo recinto, con un diverso assetto degli spazi aperti (in qualche caso attrezzati con piccoli campi sportivi), una diversa strategia per le aree di parcheggio di biciclette, ciclomotori e auto (queste ultime a volte interne ai recinti a volte esterne) e un diverso trattamento degli ingressi che sono anche privi di una pur minima rappresentatività.

La volontà di rafforzare il sistema della mobilità lenta e attiva ha suggerito alla quasi totalità dei gruppi che hanno scelto di lavorare su quest'area, di prevedere una graduale pedonalizzazione della trasversale di viale Europa (via Tronconi) verso la quale si

rivolgono oggi gli accessi principali di due delle scuole superiori e quello secondario del terzo istituto. Una scelta che ha portato a immaginare la creazione di un nuovo ampio spazio pubblico, che diventa un riferimento per le scuole e ne moltiplica le relazioni sia con il vicino quartiere di San Liberale, sia con l'area di via Santa Bona Nuova, dove si concentrano attrezzature come il parco Uccio e la residenza sanitaria Città di Treviso, oltre a un'altra quota importante di abitazioni sociali.

In tutti i progetti questo spazio è stato ridisegnato prestando grande attenzione al suolo, utilizzando superfici generalmente povere (cementi spazzolati, terre stabilizzate, aree in ghiaia o verdi) caratterizzate da gradi diversi di permeabilità e integrando anche frammenti di piccoli corsi d'acqua superficiali, spesso riportati alla luce dallo stesso progetto. Altrettanta attenzione è stata posta al ruolo della vegetazione (esistente e di nuovo impianto) con lo scopo di rafforzare e dare continuità al sistema ambientale alla scala urbana e di quartiere, ma anche con l'intenzione di dare forma a spazi di qualità, confortevoli, ombreggiati e dunque pienamente fruibili durante tutte le stagioni dell'anno.



1: Treviso. Nuovi accessi agli istituti scolastici. Progetto di Alessandra Brian e Arianna Costa. Planimetria d'insieme e vista della grande pensilina d'ingresso ai tre plessi scolastici.

Il ridisegno del suolo ha suggerito anche la riprogettazione degli ingressi alle singole scuole con nuove pensiline o altri piccoli manufatti in grado di offrire spazi per l'incontro e la sosta anche delle biciclette, mezzo ampiamente usato per accedere agli istituti. In questo senso, il progetto più radicale è forse quello che immagina una grande pensilina – monumentale nelle dimensioni ma esile nella struttura – come segnale d'ingresso unitario all'intera nuova area. Al di sotto vi trovano posto le fermate del trasporto pubblico urbano e un piccolo chiosco/bar, essa però è soprattutto immaginata come un punto d'incontro per gli studenti e per gli abitanti delle vicine aree residenziali: un luogo diversamente interpretabile dai suoi possibili utenti, dove vi si possono svolgere un mercato settimanale o delle esposizioni all'aperto, ma che può anche trasformarsi in un'area coperta di gioco per i più piccoli o in uno spazio per feste e manifestazioni. Altro tema che è stato accuratamente indagato è quello dei recinti degli istituti scolastici, per i quali sono state proposte soluzioni diverse che vanno dalla completa riorganizzazione del loro assetto (a partire dall'idea che sia possibile realizzare un unico grande *campus* dell'istruzione superiore), fino alla riformulazione e complessificazione dello stesso elemento fisico, inteso non più come semplice sistema di separazione, quanto, piuttosto, come dispositivo articolato e "abitato" (all'interno come all'esterno), capace di reagire alle diverse condizioni contestuali anche assumendo gradi diversi di permeabilità visiva.

Treviso 2. Il quartiere residenziale Ex GESCAL in località Fiera come seme di urbanità

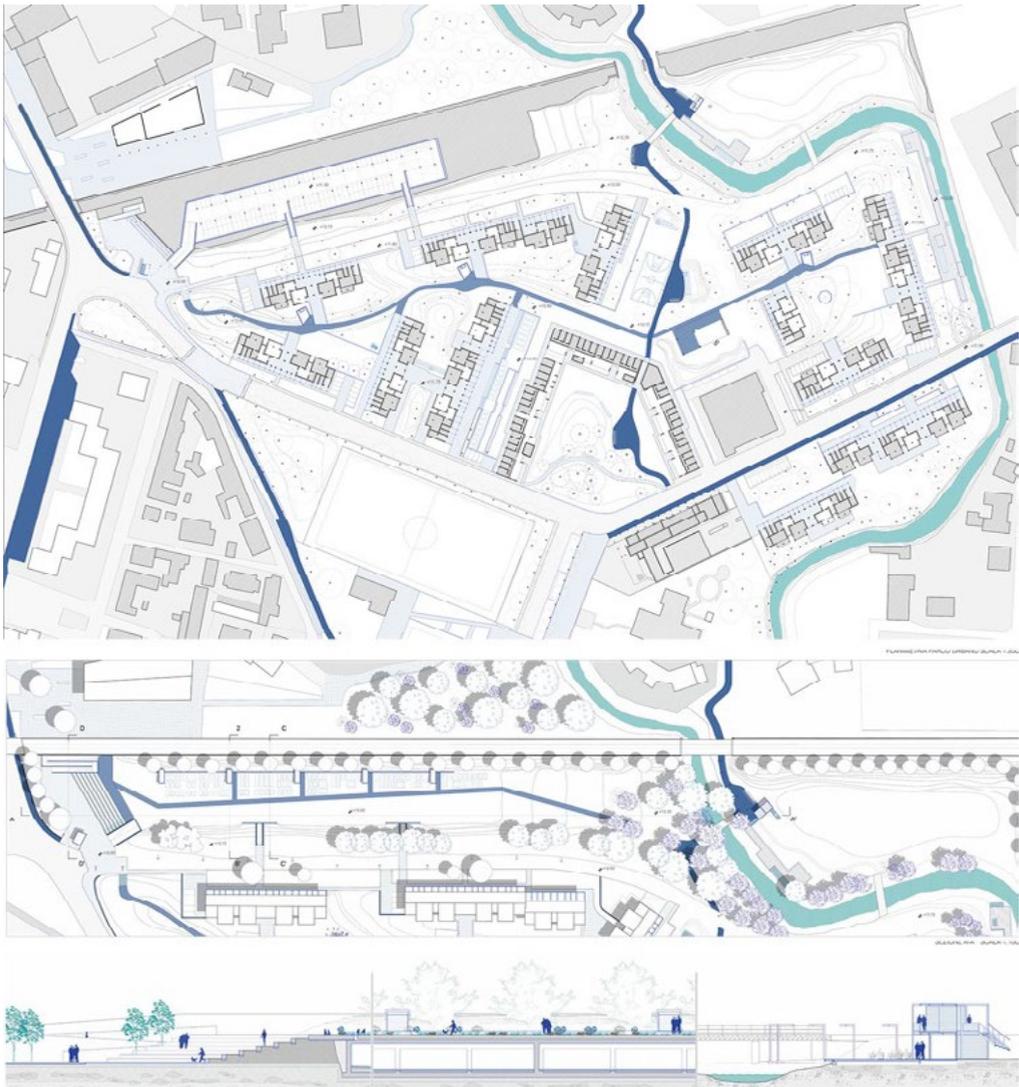
Rispetto al CEP di San Liberale, il quartiere ex Gescal di Sant'Ambrogio di Fiera – realizzato all'inizio degli anni Settanta, a ridosso della linea del tracciato ferroviario Treviso-Portogruaro – gode di una maggiore vicinanza al centro storico. Inoltre, attraverso il Limbraga – il corso d'acqua che ne segna il limite occidentale – esso risulta anche direttamente collegato a quell'ampio sistema ambientale e paesaggistico generato dalla sequenza dei piccoli fiumi di risorgiva affluenti del fiume Sile che qualifica fortemente l'intera città.

Dal punto di vista della struttura morfologica e insediativa, il quartiere è caratterizzato soprattutto dalla grande piazza centrale poligonale (piazza Donatori di sangue) che ha l'indubbio merito di aprirlo verso esterno, ma anche il limite di risultare priva di un vero e proprio ruolo aggregativo (vista la quasi totale assenza di servizi e attività commerciali) e priva di significative relazioni con gli altri spazi aperti del quartiere stesso, *in primis* con il parco centrale, al quale sembra volgere le spalle. Un parco che, grazie alla cospicua dimensione e alla ricca vegetazione che lo caratterizzano, ha sviluppato una propria specifica qualità. Nonostante ciò, questo grande spazio aperto verde risulta scarsamente integrato con il sistema edificato, considerato che i piani terra della maggior parte degli edifici (corpi in linea di quattro piani fuori terra) sono diffusamente occupati da piccoli box auto privati, ormai largamente inutilizzabili.

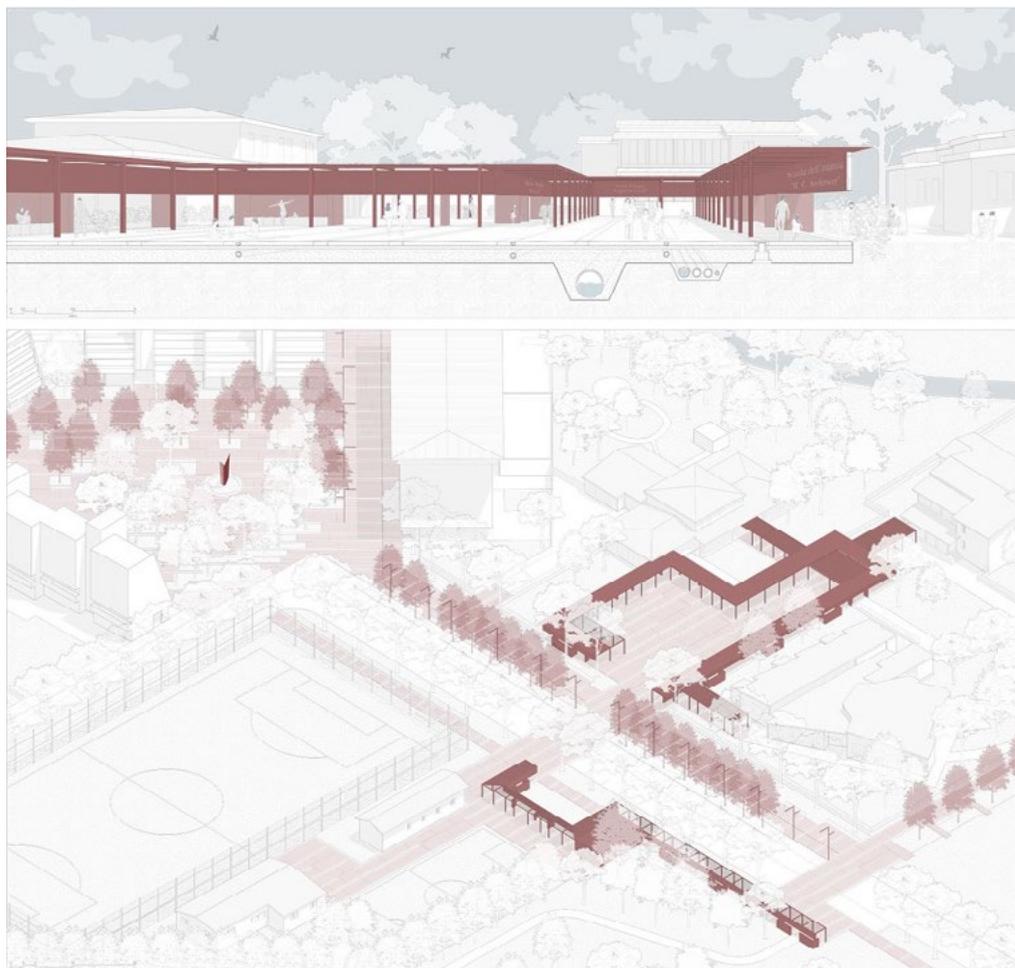
Già da queste brevi note si può comprendere come, pur a fronte di alcune evidenti criticità, questo brano di città pubblica rappresenti tutt'altro che un corpo urbano debole

e marginale, e quanto esso – similmente al CEP di San Liberale e ai tanti altri quartieri residenziali pubblici realizzati nella seconda metà del secolo scorso anche nelle città venete [De Matteis 2015] – rappresenti un'occasione straordinaria per iniziare a immaginare un'altra forma di città.

Così, un gruppo di studenti ha cercato di potenziare la già significativa dotazione di spazi pubblici, trasformando l'intero quartiere in un insediamento *car-free* e utilizzando a tal fine un parcheggio comune (sulla cui copertura trova posto una sequenza di nuovi orti urbani) al quale è anche affidato il compito di ridisegnare il bordo del quartiere



2: Treviso. Il quartiere residenziale ex Gescal come seme di urbanità. Progetto di Nicolò Cavazzana, Luca Piazzon e Gloria Tombolato. Planimetria d'insieme e particolare del nuovo bordo verde lungo la ferrovia con il parcheggio collettivo seminterrato e la copertura attrezzata con gli orti urbani.



3: Treviso. Il quartiere residenziale ex Gescal come seme di urbanità. Progetto di Alberto Baccini e Chiara Caminotto. Piazza Donatori di sangue e la via di accesso al quartiere con le scuole e gli altri servizi pubblici. Vista della nuova pensilina che organizza gli accessi alle scuole e assonometria d'insieme.

verso la ferrovia. Una scelta che ha come diretta conseguenza la possibilità di ripensare radicalmente sia il carattere dell'anello viario che oggi circonda il quartiere, immaginandolo come uno spazio prevalentemente pedonale (o comunque con una viabilità lenta di solo servizio), sia l'attacco a terra degli edifici residenziali. Ciò introduce anche un più ricco rapporto con il parco centrale, all'interno del quale il progetto immagina di collocare alcuni piccoli nuovi volumi edificati, dove possono trovare posto sale comuni per l'*home-working*, serre collettive, spazi giochi per i bambini, piccole aule per incontri, lezioni o feste inter-famigliari.

In un altro progetto è il potenziamento dell'intero sistema ambientale del vicino corso del Limbraga, con le sue ramificazioni e aree verdi di pertinenza, a guidare la proposta

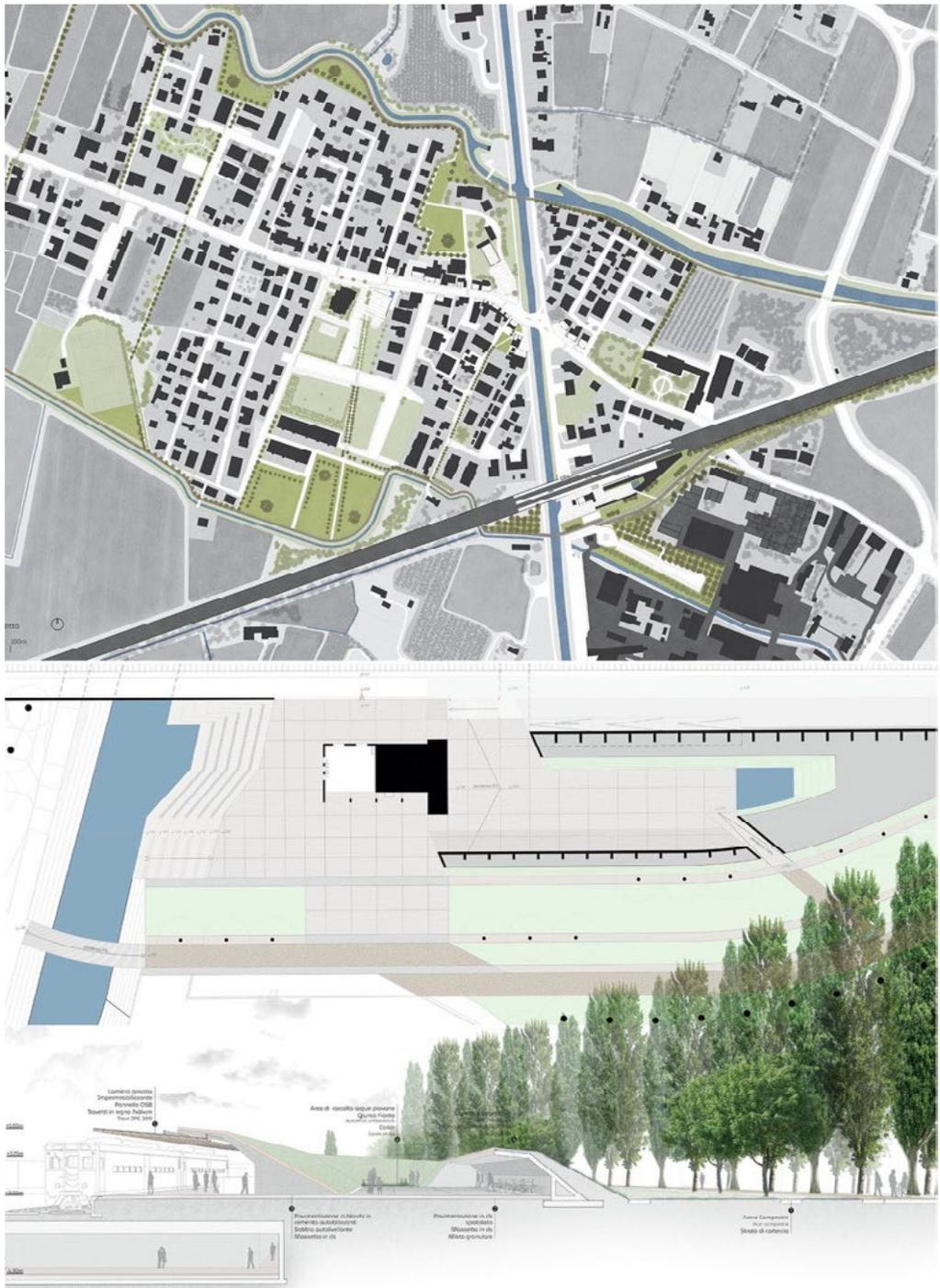
di riqualificazione. L'intero quartiere è allora trasformato in un esteso bosco urbano con gradi diversi di densità vegetazionale e di conseguente permeabilità visiva e funzionale, all'interno del quale alcune "radure" definiscono nuovi spazi collettivi di aggregazione in corrispondenza di luoghi di particolare valore relazionale (la stessa piazza centrale poligonale, la fermata dei mezzi pubblici, il piccolo ponte sul Limbraga, le nuove aree di parcheggio per i residenti).

Un'ulteriore proposta si concentra invece nel ridisegno della via principale di accesso al quartiere, posta in asse con piazza Donatori di sangue. Lungo tale strada si attestano, con la consueta indifferenza reciproca, tre piccole scuole, un campo sportivo, la chiesetta di San Luca (realizzata contestualmente agli insediamenti residenziali) e la principale fermata dei mezzi pubblici. In questo caso la sezione trasversale della strada esistente è completamente ridisegnata a partire da un diverso e maggiore ruolo dato alla mobilità pedonale e ciclabile, così come da una grande attenzione alle linee di drenaggio delle acque e al ruolo delle alberature. Gli accessi alle scuole, ai servizi sportivi e alla chiesa, sono poi rafforzati da un articolato sistema di pensiline rivolte a trasformare quelli che oggi sono dei semplici punti d'ingresso in veri e propri spazi di aggregazione, capaci di garantire maggiore comfort alle diverse popolazioni che utilizzano questi servizi [Munarín e Tosi 2014], ma anche di proporre una nuova unità figurativa da opporre alla frammentarietà dei volumi edificati esistenti. Pur in scala più ridotta, tali dispositivi si ripresentano poi in altri momenti lungo il quartiere, ad esempio ridisegnando alcuni ambiti interni, oppure dando maggior qualità al punto di arrivo del piccolo ponte sul Limbraga.

Mira/Mirano. La stazione ferroviaria come nuova centralità

Assieme a quelle di Dolo, Vigonza-Pianiga e Busa di Pianiga, la stazione di Mira-Mirano rappresenta una delle quattro fermate del tratto di Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) che collega Venezia-Mestre con Padova. Posta nei pressi della frazione di Marano, in posizione baricentrica tra i centri abitati maggiori di Mira e di Mirano (dai quali dista, in entrambi i casi, non più di 3 chilometri) e all'incrocio con il canale artificiale che convoglia le acque del Muson all'originario corso del fiume Brenta, questa stazione definisce una piccola centralità all'interno di un territorio che è una delle più evidenti manifestazioni di quella dispersione insediativa che caratterizza l'intera pianura centrale veneta [Indovina 1990; Munarín, Tosi 2001], e che può essere pienamente compresa solo dotandosi di uno sguardo ampio dal punto di vista dimensionale e tematico. Uno sguardo che si rivolga almeno alla fitta rete di tracciati viari, al ricchissimo sistema idrografico, alle trame del paesaggio agrario, ai sistemi insediativi minori con i loro diversi gradi di permanenza e pervasività.

I progetti più interessanti partono tutti proprio da questa consapevolezza, provando a rafforzare il ruolo di questo piccolo *hub* logistico all'interno del sistema delle relazioni territoriali. Centrale è soprattutto la riflessione sulla possibilità di strutturare una rete di percorsi dedicati alla mobilità attiva, pedonale e ciclabile, capace di suggerire diverse e più attente modalità di utilizzo di un territorio che, com'è noto, è cresciuto ponendo l'uso del trasporto automobilistico privato come paradigma totalizzante (aspetto che è ben



4: Mira/Mirano. La stazione ferroviaria come nuova centralità. Progetto di Matteo Grifalconi, Massimiliano Lampani, Patrick Martinelli. Planimetria d'insieme in cui risultano evidenti i collegamenti verdi tra l'area della stazione e il centro abitato. Pianta e sezione prospettica dell'area della stazione.

testimoniato dall'attuale configurazione del piazzale antistante il piccolo edificio della stazione, completamente occupato da due estese aree a parcheggio interamente asfaltate). Ecco dunque che i diversi progetti elaborati dagli studenti hanno cercato di capire come favorire gli spostamenti tra la stazione e i vicini centri abitati di Mira e Mirano sfruttando tratti di piste ciclabili già esistenti, ma anche appoggiandosi agli argini dei corsi d'acqua o alla rete dei tracciati interpoderali. A una scala locale, hanno poi verificato come questo stesso sistema di relazioni potesse coinvolgere anche Marano, con i suoi luoghi centrali e i suoi servizi di prossimità.

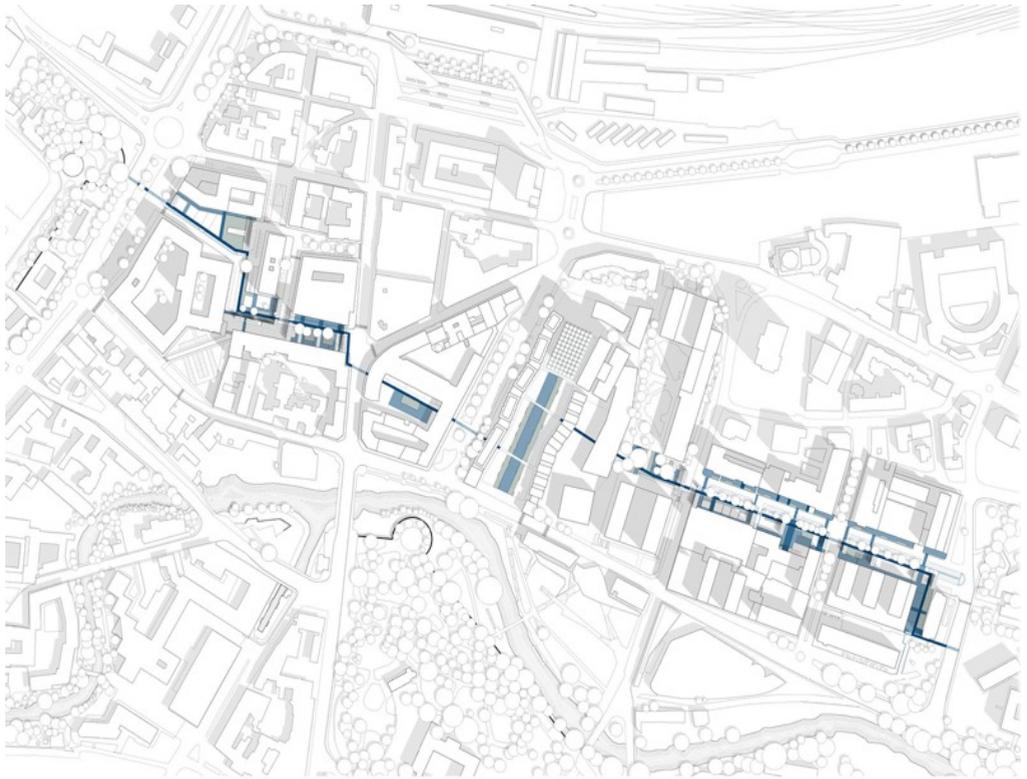
Parallelamente, tutti i gruppi hanno cercato di intrecciare tali riflessioni con la volontà di potenziare il sistema ambientale e con la volontà di comprendere come il disegno di nuovi tracciati, o di nuove aree verdi a uso pubblico, potesse essere l'occasione per agire, ad esempio attraverso la creazione di piccoli bacini di laminazione, sulla gestione delle acque superficiali di un territorio che presenta notevoli criticità dal punto di vista idraulico. L'insieme di queste attenzioni ha avuto una ricaduta, e in qualche modo una sorta d'intensificazione, nel ridisegno del piazzale della stazione. In tutti i progetti, quest'ultimo è stato riorganizzato a partire da una drastica riduzione della superficie impermeabile e delle aree dedicate alla sosta delle auto, immaginando che si potessero sostituire con un sistema di spazi, diversamente articolati, in grado di costruire un luogo non solo dedicato alla gestione flussi dei fruitori, ma anche capace di proporsi come un'estensione del sistema dei luoghi centrali della piccola frazione di Marano. Inoltre, la possibilità di coinvolgere nel processo di riqualificazione anche parte della vicina struttura industriale dismessa ha permesso di immaginare in quest'area, strategicamente collegata a Padova e Venezia, la collocazione di servizi di più ampia scala e la creazione di un polo dedicato al lavoro innovativo e alle tecnologie digitali.

Tutti i progetti hanno poi posto particolare attenzione alla ridefinizione della linea di contatto tra l'infrastruttura ferroviaria e il nuovo spazio pubblico, immaginando dispositivi diversi (pensiline, muri, terrapieni, elementi vegetali), spesso integrati tra loro, capaci di dare vita a luoghi semplici ma necessari: in cui sedersi ed attendere all'ombra, in cui parcheggiare la bicicletta, in cui sentirsi protetti dal rumore dei treni in arrivo o da quelli che, ad alta velocità, attraversano questa piccola stazione periferica.

Padova. Un esteso progetto di suolo tra la ferrovia e il centro storico

Nel confronto tra le aree indagate, quella di Padova – delimitata a nord dalla stazione centrale e a sud dal canale Piovego e dal sistema di fortificazioni cinquecentesche – è certamente quella che presenta il grado più elevato di urbanità. A differenza delle altre, inoltre, essa non è l'esito di un intervento omogeneo dal punto di vista urbano-architettonico, e non è caratterizzata da un insieme definito di servizi e attrezzature, anche se la presenza di alcune grandi sedi d'istituti di credito, assicurazioni o enti previdenziali tende a qualificarla come un'area dalla prevalente vocazione direzionale.

Dal punto di vista morfologico, ciò che più la contraddistingue, anche per la posizione sostanzialmente baricentrica, è senza dubbio il grande "vuoto" dell'area dell'ex



5: Padova. Un esteso progetto di suolo tra la ferrovia e il centro storico. Progetto di Aurora Calligher e Nicoletta Ros. Planimetria d'insieme e sezione prospettica su via delle Absidi con i dettagli delle nuove pavimentazioni e dei *rain-gardens*.

gasometro. Un “vuoto” che però solo in pochi casi è diventato oggetto dell’attenzione specifica dei lavori degli studenti, che hanno preferito assumere una delle ipotesi di trasformazione già esistenti (il “progetto Podrecca” o il “progetto Boeri”), eventualmente verificando la possibilità di apportarvi limitati adeguamenti. Chi invece ha scelto di confrontarsi direttamente con esso, ha cercato di pensarlo come un grande parco pubblico, come il centro di una nuova rete d’infrastrutture verdi.

Tuttavia, la maggior parte dei progetti ha cercato di capire come, lavorando all’interno della densità del tessuto consolidato, fosse possibile costruire spazi urbani – o meglio, sistemi di spazi urbani – dotati di un più alto grado fruibilità, di una diversa capacità di relazionarsi con l’attacco a terra degli edifici che li definiscono e di una maggiore consapevolezza del loro possibile ruolo nel riequilibrio ambientale (dal punto di vista della qualità dell’aria, del benessere microclimatico o della gestione delle acque). Senza dimenticare la necessità di arrivare a un’immagine più unitaria, in grado di opporsi all’elevato grado di eterogeneità (formale, linguistica e materica) che caratterizza questa e tante altre parti di città contemporanea.

Come nei precedenti casi studio, anche in questo, la progressiva riduzione degli spazi dedicati all’auto privata, a favore di sistemi di mobilità lenta o collettiva, ha guidato tutte le proposte. Sia di quelle che si sono concentrate sulle relazioni nord-sud, con l’intento di creare un’alternativa alla direttrice di corso del Popolo che dal piazzale della stazione raggiunge i luoghi più centrali della città. Sia di quelle che, invece, hanno preferito provare a strutturare un sistema trasversale di spazi urbani, capace di tenere assieme la disarticolata sequenza delle piazze Trieste, De Gasperi e Gasparotto, con il lungo asse di via delle Absidi, al di là dell’ex gasometro.

Alla scala più architettonica, in un caso i progetti hanno approfondito soprattutto la soluzione di dispositivi di attraversamento dei principali assi infrastrutturali (il viale che fronteggia la stazione e poi via Tommaseo e via Trieste) e delle barriere fisiche (il Piovego e le mura cinquecentesche), per esempio immaginando lunghe passerelle aeree che, nello scendere a terra, definiscono nuovi ambiti urbani, delimitano porzioni di spazi con gradi diversi di fruizione e con diverse caratterizzazioni materiche. Nell’altro, hanno invece sperimentato sezioni articolate di spazi urbani ibridi, a cui le auto possono accedere solo attraverso modalità regolamentate e in cui padiglioni, pensiline, pergolati, alberature e leggeri movimenti del suolo volti a favorire il deflusso naturale delle acque verso piccoli *rain-garden*, suggeriscono usi multipli (per il riposo, per lo sport, per il lavoro all’aperto, per piccoli mercati) durante le ore del giorno e della settimana.

Conclusioni

Nel loro insieme questi progetti ci mostrano soluzioni diverse per ambiti urbani altrettanto diversi, ma, allo stesso tempo, prefigurano, se non un vero e proprio metodo unitario di lavoro, quello che potremmo definire un *atteggiamento condiviso* verso la complessità dei temi che il progetto della città contemporanea pone.

Un atteggiamento che muove innanzitutto dalla lettura attenta della consistenza fisica dello spazio aperto e dei rapporti che esso stabilisce con lo spazio edificato. Non è

un caso, infatti, che, come iniziale atto descrittivo/interpretativo, agli studenti sia stato chiesto di produrre proprio delle mappe capaci di dare conto dell'assetto morfologico e materico dello spazio aperto e delle relazioni esistenti tra esso e gli interni degli edifici che lo definiscono (in particolare di quelli pubblici o, comunque, con valenze collettive). Delle vere e proprie "piante del Nolli" della città contemporanea, utilizzate in un secondo momento come supporto per l'elaborazione dei progetti e la loro rappresentazione finale. Progetti che – come si è provato a descrivere nei paragrafi precedenti – da un lato muovono da riflessioni transcalari sui temi dell'ambiente, della mobilità e del *welfare*, con una particolare attenzione alla dimensione temporale delle azioni che s'intendono attivare, dall'altro si caratterizzano come estesi *progetti di suolo*, [Secchi 1986] attenti alla sua consistenza stratigrafica e chimico-fisica, non meno che alla sua definizione morfologica. Tuttavia, il progetto di questo suolo che si fa supporto di grandi e piccole architetture urbane a "zero cubatura" [Aymonino, Mosco 2006] e che ha l'ambizione di accogliere e favorire pratiche sociali diversificate, è anche, e forse soprattutto, un *progetto della mescolanza*. Mescolanza tra dentro e fuori, tra intimità e condivisione, tra sosta e movimento, tra grande e piccola scala, tra minerale e naturale, tra vita degli uomini e vita delle piante, dove queste ultime, con la loro capacità di rigenerare l'atmosfera in cui siamo immersi – «che è la quintessenza del mondo in quanto spazio in cui la vita di ciascuno è mescolata alla vita degli altri» [Coccia 2018, 64] – diventano metafora, e allo stesso tempo espressione concreta, di un più complesso pensiero sulle nostre città e sul nostro futuro. Un pensiero che va al di là dell'idea, pur importante, della *mixité* funzionale: un pensiero realmente adattivo, pienamente inclusivo, in qualche modo – direbbe Emanuele Coccia – *cosmogonico*.

Bibliografia

- AYMONINO A., MOSCO V.P. (2006). *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Milano, Skira.
- COCCIA, E. (2018). *La vita delle piante. Metafisica della mescolanza*, Bologna, Il Mulino.
- DE MATTEIS, M. (2015). *Rigenerare le periferie venete*, Siracusa, Lettera Ventidue.
- INDOVINA, F. (1990). *La città diffusa*, Venezia, DAEST.
- MUNARIN, S., TOSI M.C. (2001). *Tracce di città*, Milano, Franco Angeli.
- MUNARIN, S., TOSI M.C. (2014). *Welfare Spaces*, Trento, Listlab.
- NIGRELLI, C. (2021). *Come cambieranno le città e i territori dopo il covid-19. Le tesi di dieci urbanisti*, Macerata, Quodlibet.
- SECCHI, B. (1986). *Progetto di suolo*, in «Casabella» nn. 520-521, pp. 19-23.