

DAL DIAGRAMMA AL PROGETTO E DAL PROGETTO AL PIANO
ESPERIMENTI DIDATTICI E TEST APPLICATIVI: UN CASO A TREVISO

Piero Pedrocco¹

SOMMARIO

Il breve saggio qui proposto trae spunto da alcuni esperimenti che si stanno conducendo presso il laboratorio integrato di progettazione urbanistica del Corso di Architettura Magistrale dell'Università degli Studi di Udine. In particolare, 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 presenta le aree di progetto dei precedenti esperimenti, a partire dal 2016 e la metodologia adottata, tesa a ribaltare la logica urbanistica dallo zoning che precede il progetto verso una logica che sviluppi un metaprogetto volumetrico di massima del quartiere anticipando il piano. In particolare, si fa riferimento alla necessità di applicare progettazioni urbanistiche planivolumetriche 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.

La verifica dell'adattabilità del progetto alla legislazione regionale e nazionale vigenti sta nella possibilità stessa di adattare il progetto alle disposizioni del 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 ricompattare i quartieri periferici urbani.

¹ Università degli Studi di Udine, via delle Scienze 206, 33100, Udine, e-mail: piero.pedrocco@uniud.it.

1. Introduzione

Quattro esperimenti didattici, recentemente condotti presso il Laboratorio Integrato di Progettazione Urbanistica dell'Università degli Studi di Udine, coordinato e condotto per l'insegnamento di Urbanistica dall'autore di questo saggio, condotto per l'insegnamento di Architettura dall'architetto Elena Olivo e per l'insegnamento di Idraulica dall'ingegnere Giorgio Verri, hanno sviluppato progetti per grandi quartieri urbani destinati a riequilibrare insediamenti distorti o a ricucire parti di città poco o male sviluppate lungo assi periferici scarsamente integrati tra loro. Un quinto esperimento è attualmente in corso.

Dietro a questi esperimenti stanno alcuni tentativi e ipotesi che possono così essere brevemente riassunti: a) ritrovare modelli di sviluppo urbano coerenti con la storia del nostro Paese e del contesto Europeo della città compatta (Jacobs, 1961), b) ipotizzare di ridurre il consumo di suolo non solo attraverso vincoli di difficile applicazione² 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 inflattivo³, d) ripensare l'urbanistica italiana partendo da un progetto planivolumetrico guida dell'intero quartiere sul quale sovrapporre dei Piani locali, operativi e prescrittivi, che con questo progetto planivolumetrico guida debbano confrontarsi, e) utilizzare i metodi della pianificazione integrata tra pubblico e privato e della pianificazione complessa⁴ (Aa.Vv., Ministero dei Lavori Pubblici, 1997 e 1999) per attuare sia il recupero che la espansione a fini rigenerativi e di riconfigurazione complessiva degli insediamenti di parti di città o dell'intera città.

2. Il Metodo Applicato

In tutti i casi di studio, con piccole variazioni, abbiamo seguito il metodo approntato fin dal primo progetto. I progetti che si sono fino ad ora sviluppati e che si stanno sviluppando, hanno tutti in comune un approccio sperimentale che potremmo così descrivere per fasi.

Fase 1) All'inizio del corso si formano gruppi di studenti, contenenti da una persona, come minimo, a cinque o sei persone al massimo. Sono tuttavia suggeriti dai docenti gruppi di tre o quattro persone.

Fase 2) Per sviluppare le analisi urbanistiche territoriali (di area vasta) e le analisi 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, slarghi, *salizade* (aree di Venezia selciate recentemente, in uno slargo), *rii terà* (canali interrati a Venezia), canali, rive, fondamenta, fronti porticate, portici, logge, portoni, finestre, ballatoi, degli edifici in altezza, lunghezza e larghezza, degli orti conclusi, delle aiuole, eccetera, b) i tipi delle forature edilizie come finestre, porte, balconi, bifore, trifore, quadrifore, ... eccetera, c) i tipi edilizi residenziali della nobiltà, della cittadinanza e del popolo minuto, d) i tipi edilizi particolari pubblici, e) i tipi edilizi per il culto quali chiese, sinagoghe ed altro, f) i percorsi pedonali e carrabili o acquei, g) i percorsi verticali, h) i con visuali particolari, degni di attenzione, i) le prospettive, l) le masse edilizie e la loro distribuzione.

² Riferimento al dibattito normativo in atto a livello nazionale e alla LR veneta 14/2017: *Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio"*.

³ Ci si riferisce alla primavera delle K-waves o cicli di Kondratiev, non a fenomeni contingenti prodotti da cicli finanziari.

⁴ Programmi di riqualificazione urbana, Programmi di riqualificazione urbana per lo sviluppo sostenibile del territorio, Programmi europei Urban, Contratti di Quartiere, Programmi Integrati di Intervento.

Fase 5) Si analizza, tutti assieme o in gruppi, 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 Diagramma 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 nel progetto dettagliato), eventuali canali come indicazioni di massima (sfumati) o specificati quando necessari alla separazione di più ambiti urbanistici, eventuali aree a parco urbano, anche sfumate e le principali invarianti storico-architettoniche e ambientali-naturalistiche del quartiere stesso, nonché alcune aree indicative di “densificazione” del quartiere o di rimodellamento e “rigenerazione urbana”. Nel Diagramma vengono indicate le funzioni fondamentali che, sulla base dell'analisi di tutta la città, il territorio del Circondario “comprensoriale” e la regione, verranno introdotte nel quartiere che si sta progettando.

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

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 rimessi sul mercato della contrattazione tra i gruppi. In questo modo i migliori prendono generalmente le cose più difficili per mettersi in mostra e avere voti più alti.

Fase 9) I gruppi cominciano a sviluppare l'ambito del quartiere che gli è stato assegnato in scala 1:1000. Prima in pianta e poi anche in volume. Vengono uniformati colori e simboli. Tutti i gruppi sono costretti a lavorare a fianco dei gruppi che progettano ambiti confinanti, per poter integrare i loro progetti e far combaciare piazze, strade e canali che siano in comune.

Fase 10) Appena sviluppate le bozze delle piante degli ambiti in scala 1:1000, gli studenti cominciano a progettare alcuni edifici o alcune aree pubbliche e private in scale più grandi, 1:200, 1:100, fino alla pianta, agli alzati e alle sezioni delle stesse. Naturalmente non possono progettare architettonicamente tutto l'ambito assegnato al gruppo, ma solo alcuni elementi di esempio o particolari.

Fase 11) Gli ambiti di progetto vengono riuniti in un progetto unico del quartiere, in scala 1:1000 e 1:5000. Di questo si produce anche qualche *rendering*.

Fase 12) A questo punto ogni gruppo costruisce la propria parte del plastico, che viene uniformato per le basi 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, con Aracne editrice a Roma (Pedrocco, Olivo, Verri, 2017 e 2019). Essi sono stati anche propagandati in alcuni Convegni⁵.

Tuttavia, nessuno di questi esperimenti può essere considerato conclusivo di un processo e di un metodo di pianificazione che stiamo cercando ed elaborando. Anche le conclusioni di questo contributo richiederanno verifiche e adeguamenti sia per le opinioni espresse sull'architettura che per il diritto urbanistico. Non è nemmeno certo e scontato che, per agire attraverso questo metodo, le leggi urbanistiche italiane debbano subire profondi cambiamenti. E ciò anche a prescindere dal fatto che in tutti questi lavori

⁵ Centro Nazionale di Studi Urbanistici, International Annual Symposium 2019, Research, Technics & Planning, Urban Density & Sustainability - Densità e Sostenibilità, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II, 3 maggio 2019. IPSAPA, XXIII Conferenza Scientifica Internazionale, Incompletezza ed erranza nel mosaico paesistico-culturale. Tempi, luoghi, azione, Università degli Studi di Napoli Federico II, 4-5 Luglio 2019. European Regional Science Association, 59th ERSAC Congress, Cities, regions and digital transformations: opportunities, risks and challenges, 27-30 August 2019, Lyon, France.

sembri importante capovolgere il tradizionale processo di pianificazione urbana, portando il disegno urbano in prima linea rispetto al piano urbanistico.

3. Le aree di progetto, come grandi quartieri di ricomposizione urbana

Fino ad ora si è operato su tre città: Venezia e la sua Laguna, Udine e Treviso con toni anche provocatori ed utopici nelle prime due, ma necessari alla didattica e a ribaltare visioni stantie di situazioni apparentemente immutabili. Il quarto esperimento è stato condotto più verosimilmente su quartieri periferici del quadrante Nord-ovest di Treviso, proprio per verificare la attuabilità dei nostri metodi anche rispetto alla legislazione vigente, anzi, col fine quasi di verificarla 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, mentre un quinto esperimento si immagina su Chioggia per il Laboratorio del 2020, a partire da una tesi di laurea (Vazzoler, 2019).

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 e perilagunari.

Nel primo esperimento si è ipotizzato un quartiere di grandi dimensioni sull'isola di Sant'Erasmo, proprio per riequilibrare le masse urbane rispetto a Mestre, Marghera e al circondario di Terra Ferma e riportare residenti in Laguna, rigenerando abitabilità anche di massa per la parte nord della Laguna stessa, 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 della città insulare e le dimensioni tipiche dei suoi palazzi, delle sue calli, dei suoi ponti e dei suoi canali sono state qui al centro dell'attenzione progettuale degli studenti, per un quartiere contemporaneo fatto di molteplici parti, 15 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 vaporetti e da una metropolitana che lo collegasse al resto della città insulare e di terraferma.

Anche il terzo esperimento, sul Waterfront di Porto Marghera, ha indagato il tema dei canali lagunari, dei ponti e di isole pedonali, ma si è posto in relazione con le grandi dimensioni della Terra Ferma veneziana, delle industrie e del porto commerciale e per crociere, quasi volendole circondare e mitigare, per ridurle a industrie salubri di generazione futura, interne alla città vasta a cavallo tra terra e mare. Fenomeno che si immagina comunque che debba avvenire nei prossimi decenni. Qui il *waterfront* viene giocato come una ulteriore quinta architettonica della città di Venezia, che si affaccia sulla Laguna da una prospettiva ormai visitata da numerosi film e documentari e descritta da mostre di vario genere pur nel suo stato di area industriale ad altissimo impatto visivo ed ambientale. Vi si ipotizzano numerosi edifici a torre, alti anche 250-300 metri, con gruppi di torri volutamente fuori scala, come cattedrali gotiche di una città in formazione, capaci di riportare brani di tessuto veneziano in quota, su terrazzamenti, e di rapportarsi, superandole, alle dimensioni delle grandi ciminiere del polo chimico e alle grandi strutture metalmeccaniche e navali, che insistono sull'area industriale concentrata più grande del Paese e una delle più vaste d'Europa con i suoi 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 vaporetti, ricavato parallelamente al Canale dei Petroli o 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 su chiatte galleggianti o 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 corrivazione 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 affrontato 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, incrementandolo, un dislivello di 2 o 3 metri 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, è stato rivolto a Treviso⁶, dove si è cercato, proprio come nel caso di Udine, che è stato propedeutico e paradigmatico, di affrontare il riequilibrio di alcune aree della periferia con il centro cittadino. La presenza di tetti verdi, con numerose varianti, è comune a tutti i progetti e sarà determinante anche nel quinto. Anche nel caso di Treviso, più realistico degli altri, la progettazione ha avuto carattere non professionale, ma rivolta alla didattica. Si è agito attraverso la introduzione di percorsi pedonali e di tessiture urbane di tipo tradizionale, che possano però ospitare una architettura contemporanea. Percorsi ciclopeditoni per infrastrutture verdi e blu sono immaginati assieme ad aree urbane dense, con spazi tradizionali, a borgo, per ricucire quartieri popolari del secondo Novecento, caratterizzati per lo più da abitazioni di un prevalente tipo economico, 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'area⁷. 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, appare fondamentale per verificare le stesse potenzialità del metodo da noi adottato. E ciò in rapporto sia alla pianificazione vigente, sviluppata di recente da un professionista di grande fama e rispetto come il Presidente nazionale del Consiglio degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori, architetto Giuseppe Cappochin, sia in relazione alle leggi venete, e soprattutto alle già citate leggi 11/2004, 14/2017 e 14/2019. Ciò infine speriamo possa soddisfare le aspettative del nuovo Sindaco del Comune di Treviso, il geometra Mario Conte che, oltre ad essere anche lui, per fortunata coincidenza, un tecnico, è nato a San Paolo, ovvero uno dei quartieri su cui basiamo l'esperimento didattico. Il 12 Aprile 2019, assieme

⁶ I 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.

⁷ Ci guida più la riscoperta dell'uomo vitruviano che il "modulor" di Le Corbusier, ma sono anche le opere di Victor Gruen e Gordon Cullen a far da sfondo ai nostri ragionamenti, assieme a molti altri, anche italiani: Gianfranco Caniggia, Elio Piroddi, Antonio Cappuccitti, Eugenio Radice Fossati, Roberto Morassut, per citarne alcuni.

all'assessore Tassinari e ad altri esponenti di giunta e del Comune, compresi esponenti dell'opposizione, il Sindaco ci ha accompagnato personalmente in sopralluogo con gli studenti, per esporci alcune sue interpretazioni sull'area e ci ha seguiti nei primi dibattiti di impostazione del tema presso la sede comunale.

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

4.1. Dall'analisi al Diagramma Chiave

Il metodo applicato a Treviso si differenzia dalle sperimentazioni precedenti per pochi aspetti. Come si è detto il primo riguarda la fattibilità reale della progettazione nel rispetto della legislazione vigente nella Regione del Veneto. In particolare, si è saltata la fase 7, con le Norme tecniche di attuazione necessarie per sviluppare i progetti del Diagramma Chiave sugli ambiti. Ciò è dovuto al fatto che ci si è direttamente riferiti alle Norme tecniche di attuazione del P.R.G. 2001, come aggiornate dal Piano degli Interventi (la parte operativa del nuovo PRG Veneto diviso in Piano di Assetto del Territorio, che rappresenta il piano strutturale e Piano degli Interventi che in altre ragioni si assimilerebbe al Piano Operativo) del 29 marzo 2018. Non che a Udine Sud o a Venezia si scartassero le norme del Piano regolatore vigente, ma esse venivano integrate in una normativa più snella, finalizzata alla realizzazione del quartiere specifico e tesa più a validare le nuove realizzazioni che a regolamentare le preesistenze, fatto per il quale si rimandava puntualmente al Regolamento edilizio comunale. I riflessi di questa scelta sulla fase 13 di elaborazione del nuovo Piano degli Interventi (operativo) sono evidenti e ne parleremo più avanti.

Un secondo aspetto che ha differenziato il caso di Treviso dagli altri, riguarda l'analisi del centro storico, ovvero la fase 4, poiché si è operato dividendo l'analisi per temi da affidare a differenti gruppi di studenti e non conducendo tutti i gruppi ad analizzare le stesse tematiche seppur in aree diverse della città. Questa procedura non si è rivelata convincente sul piano didattico, perché la circolazione delle informazioni tra i differenti gruppi non è apparsa ottimale, anche a causa del poco tempo a disposizione per organizzare dibattiti interni al Laboratorio. In questo modo la conoscenza del centro storico, dei suoi tessuti e della grana edilizia si è limitata per ogni gruppo ai temi fondamentali che lo stesso gruppo trattava, riducendo il resto ad una infarinatura cognitiva superficiale e poco efficace nelle successive fasi progettuali. Per queste fasi converrebbe forse, ai fini didattici e sperimentali che ci stiamo proponendo, che vi fosse una analisi meno approfondita dei temi ma maggiormente condivisa tra tutti i gruppi.

Escludendo questi aspetti il metodo applicato ha coinciso con quelli degli esperimenti precedenti.

In particolare, le fasi 1, 2, 3 e 5 si sono sviluppate secondo copione. Le analisi sul territorio comunale delle fasi 2 e 3, che affiancavano quelle già svolte dal Piano di Assetto del Territorio e dal Piano degli Interventi del Comune di Treviso, sono state condotte da tre raggruppamenti in cui i gruppi 1 e 7 si sono occupati di assetto del suolo e verde pubblico e privato, i gruppi 2, 3 e 5 dell'analisi delle funzioni ISTAT e i gruppi 4 e 6 delle infrastrutture. La fase 4 dell'analisi del Centro storico, come già ricordato, ha visto la divisione dei temi tra i differenti gruppi di studenti. Il gruppo 1 si è occupato delle altezze degli edifici e delle cortine edilizie, il gruppo 2 ha studiato il verde pubblico e privato e la disposizione delle alberature, il gruppo 3 si è occupato di forma e grana delle tessiture urbane dividendole per quartieri ed epoca di impianto, il gruppo 4 ha analizzato le forme di portici, finestre, altane, abbaini, terrazze, porte e portoni, muri perimetrali e cancellate, il gruppo 5 ha analizzato i corsi d'acqua, i fossati difensivi della cinta bastionata e le mura della cinta medesima, il gruppo 6 ha fornito abachi dimensionali e schemi di mura, bastioni, porte, canali, corti, chiostri, fronti edilizie continue, strade, piazze e altri oggetti, misurando specificamente volumi e altezze in alcuni casi particolari come il Canale dei Buranelli, la Piazza col Palazzo dei Trecento, il complesso di Santa Caterina, l'area di Porta San Tomaso e l'area dell'isola della Pescheria, il gruppo 7, infine, ha studiato i tracciati viari con l'evidenziazione delle loro epoche di realizzazione e gerarchie. Infine, per l'analisi locale dell'area di progetto della fase 5, i gruppi 1 e 2 si sono occupati dell'analisi delle infrastrutture, i gruppi 3 e 5 delle funzioni esistenti, che avevano già analizzato a livello generale, il gruppo 4 dello stato dei terreni sul piano geo morfologico e i gruppi 6 e 7 delle aree verdi e delle colture agricole.

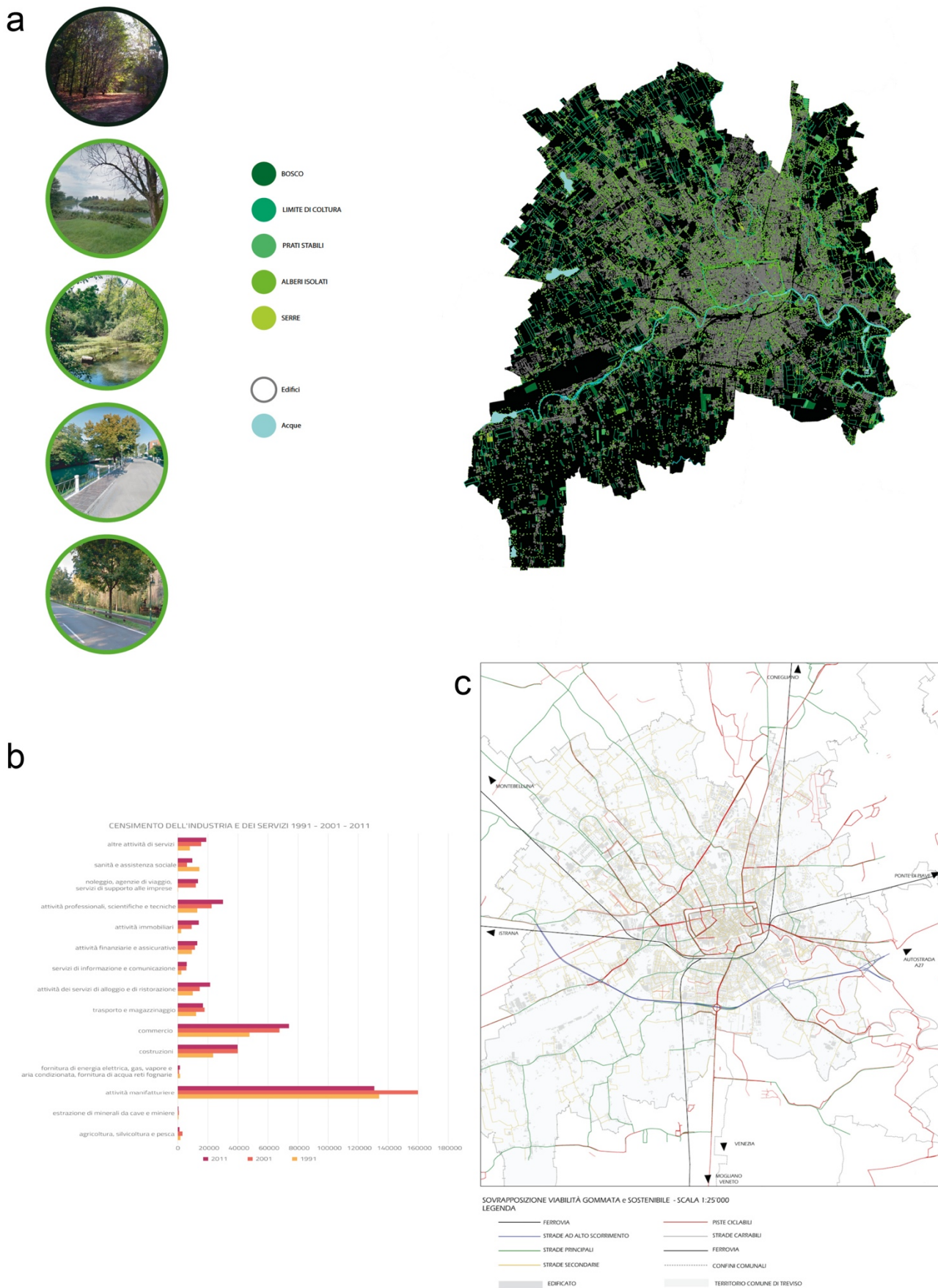
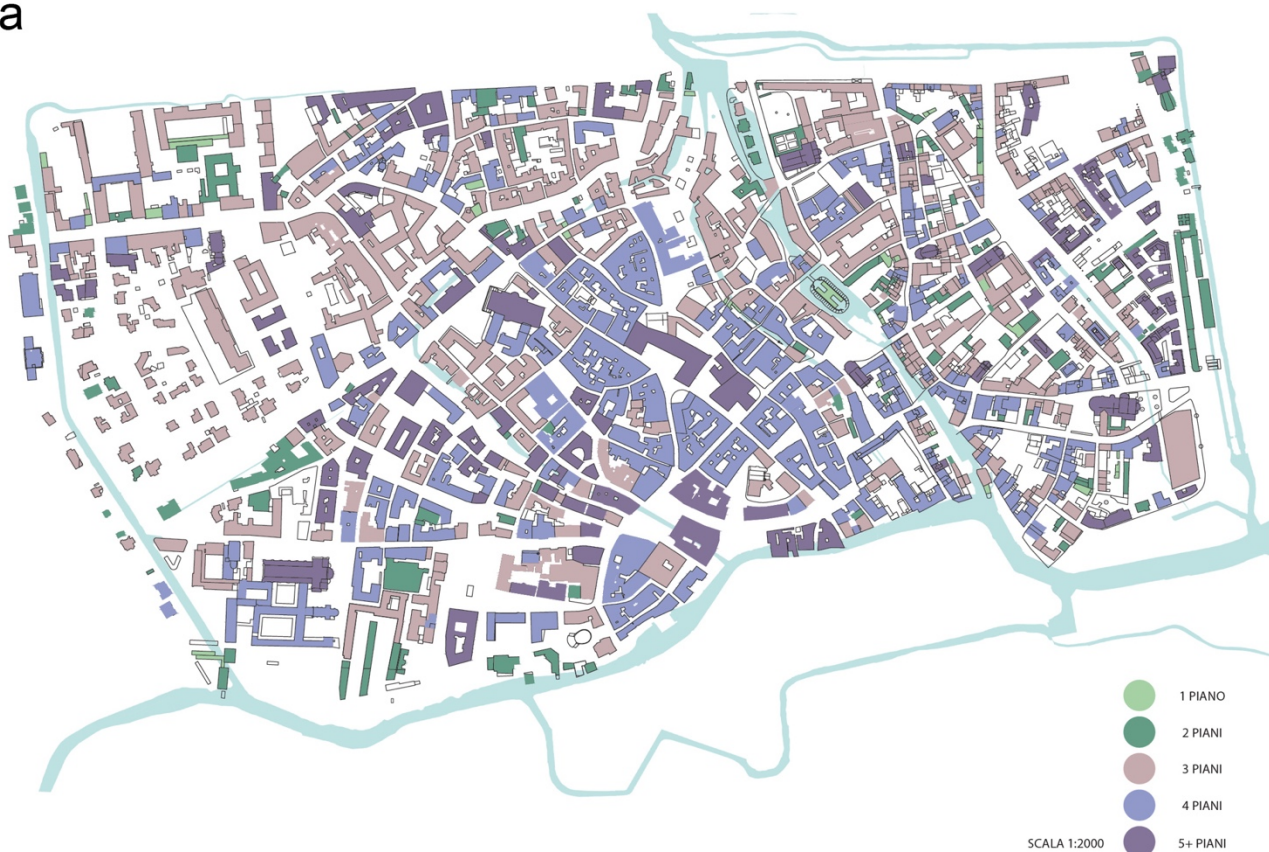
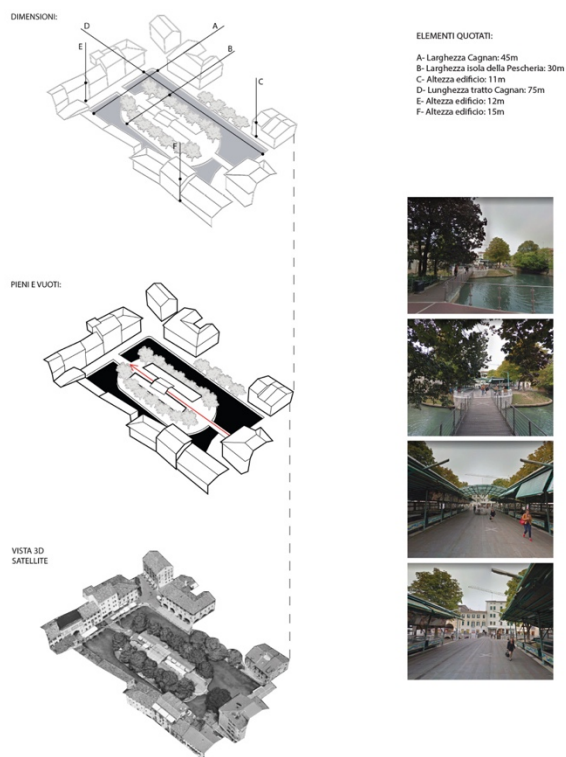


Figura 1 – Analisi generali. a) Tavola del verde (Gruppi 1 e 7). b) Estratto dalla tavola 2 analisi delle funzioni ISTAT 1991, 2001, 2011 (Gruppi 2, 3 e 5). c) Tavola 4 della analisi della viabilità (Gruppi 4 e 6). Fasi 2 e 3.

a



b



c

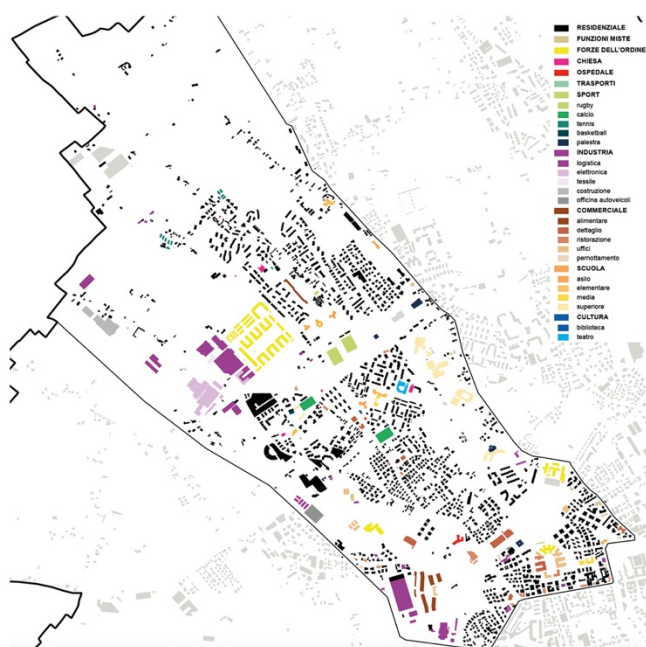


Figura 2 – Analisi del Centro storico e dell'area di progetto. a) Tavola 1 della analisi delle altezze degli edifici (Gruppo 1). b) Tavola 5 dell'abaco delle dimensioni del Centro storico (Gruppo 6). c) Analisi delle funzioni presenti nell'area di progetto (Gruppi 3 e 5). Fasi 4 e 5.

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 inseriti nel Diagramma chiave del quartiere dei Percorsi pedonali e ciclabili, che troviamo in legenda e nel disegno come fasce non ancora precisamente definite di corridoi di colore blu che conducono dalla estrema periferia e da fuori del territorio comunale fino al centro storico di Treviso. Questa nuova rete di percorsi sarebbe stata naturalmente specificata dai lavori planimetrici delle fasi successive, allorquando ciascun gruppo ne avesse definito le caratteristiche locali riportandole ad una definizione metrica in scala 1:1000. In particolare, le caratteristiche ciclabili e pedonali di questi corridoi avrebbero dovuto dialogare con una delle caratteristiche tipiche della città e del suo centro, ovvero le acque dei vari fiumi di risorgiva che attraversano la città, caratterizzandola: fatto richiamato fin dalla Divina Commedia di Dante Alighieri. Il problema di utilizzo delle acque in chiave architettonica e urbanistica è però risultato assai più complesso di quanto inizialmente ci si aspettava (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, di Stefano De Pellegrin⁸, con relatore Giorgio Verri, ha per fortuna accompagnato il lavoro del Laboratorio, evidenziando le non poche problematiche di questo quadrante urbano. In particolare, l'assenza di fiumi di risorgiva in quest'area, poverissima di acque superficiali rispetto al resto della città, e per contro l'altezza pronunciata della falda acquifera, hanno reso difficile affiancare ai percorsi pedonali e ciclabili quei percorsi acquatici che in prima battuta avevamo ipotizzato. Infatti, ricorrere alle acque superficiali correnti, per ottenere viali pedonali affiancati dall'acqua è apparso difficile, ma altrettanto difficile è apparso scavare canali artificiali con la falda superficiale alta. Si è pertanto ricorsi a vasche e laghetti di laminazione, dimensionati questi ultimi anche per le massime piene, utilizzando addirittura gli invasi sottostanti alcune piazze per ricavare gli spazi necessari all'acqua in caso di piena e modellare fontane e spazi acquei che affiancassero alcuni percorsi e rendessero il quartiere più simile al resto della città. Soprattutto nelle nuove centralità questo ha richiesto una costante relazione tra progetto idraulico, urbanistico ed architettonico. Anche per questa ragione i Laghetti di laminazione, dimensionati per ricevere le acque di piena per gli eventi eccezionali, ma utili anche per configurare le funzioni ludiche locali, sono stati collocati il più in basso possibile rispetto alle pendenze dei terreni del quartiere e sono stati opportunamente localizzati negli elaborati di progetto in scala 1:1000 in corrispondenza con i percorsi pedonali e ciclabili principali, ma non nel Diagramma Chiave, demandandone forma e dimensione al lavoro di progettazione puntuale di ciascun gruppo nella fase 9. Anche alcune vasche di coadiuvio della raccolta di acque meteoriche sono state configurate in modo simile e sono state progettate come vasche lineari di accompagnamento dei percorsi pedonali interni alle nuove centralità, con scarsa velocità di corrivazione, poiché l'acqua vi viene sostenuta e ceduta lentamente con chiaviche⁹.

⁸ Stefano De Pellegrin, *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, Anno accademico 2018-2019.

⁹ Le scelte strategiche di gestione delle acque meteoriche adottate nel progetto urbanistico hanno seguito la logica già delineata nel progetto di Udine Sud di separazione delle acque meteoriche da quelle fognarie, si è immaginata inoltre la creazione di un sistema diffuso di interventi puntuali di mitigazione dell'impatto delle acque di pioggia distribuiti sul tessuto urbano con tetti verdi, pavimentazioni permeabili, aree verdi di infiltrazione, trincee drenanti, pozzi perduti. A questi interventi si devono aggiungere la realizzazione di sistemi di recupero delle acque piovane di dilavamento dei tetti per tutti gli usi in cui non è necessario l'utilizzo di acque potabili provenienti dalla rete di acquedotto e la raccolta delle acque meteoriche eccedenti e cioè quelle non trattenute dai sistemi diffusi di mitigazione degli effetti pluviometrici e dai sistemi di recupero delle acque di pioggia intercettate dai tetti in bacini di infiltrazione per la ricarica delle falde acquifere, realizzando nel contempo superfici d'acqua e laghetti fruibili dalla popolazione per attività ludiche e ricreative.

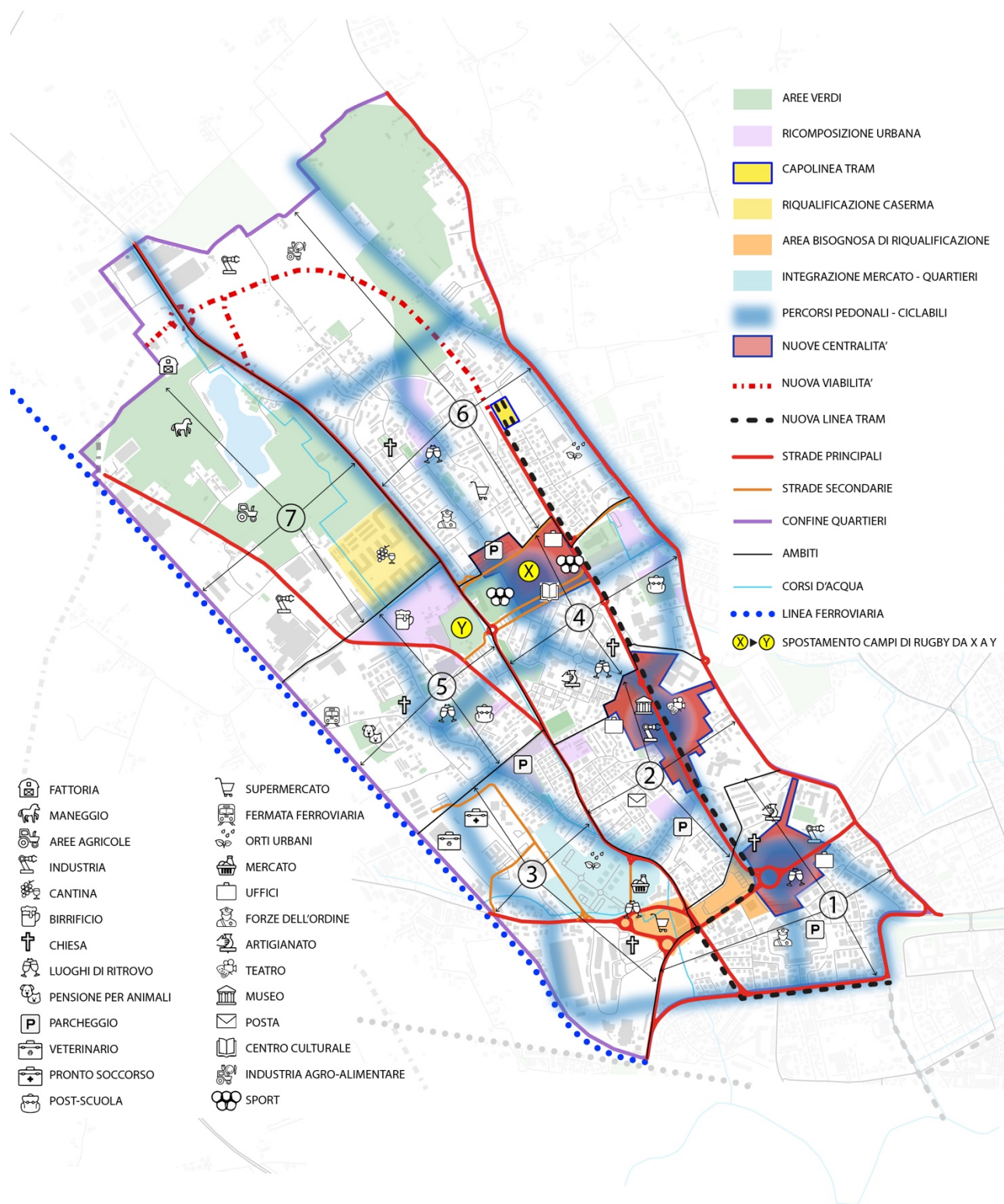


Figura 3 – Diagramma Chiave per Treviso Nord-ovest con i 7 ambiti. Sc. 1:5000. (Stesura di O. Blyzniuk, S. Magris, M. Merlini, S. Canzian, I. Nodale, A. Pittaro Truant, disegno finale di S. Canzian, A. Pittaro Truant e I. Nodale). Fase 6.

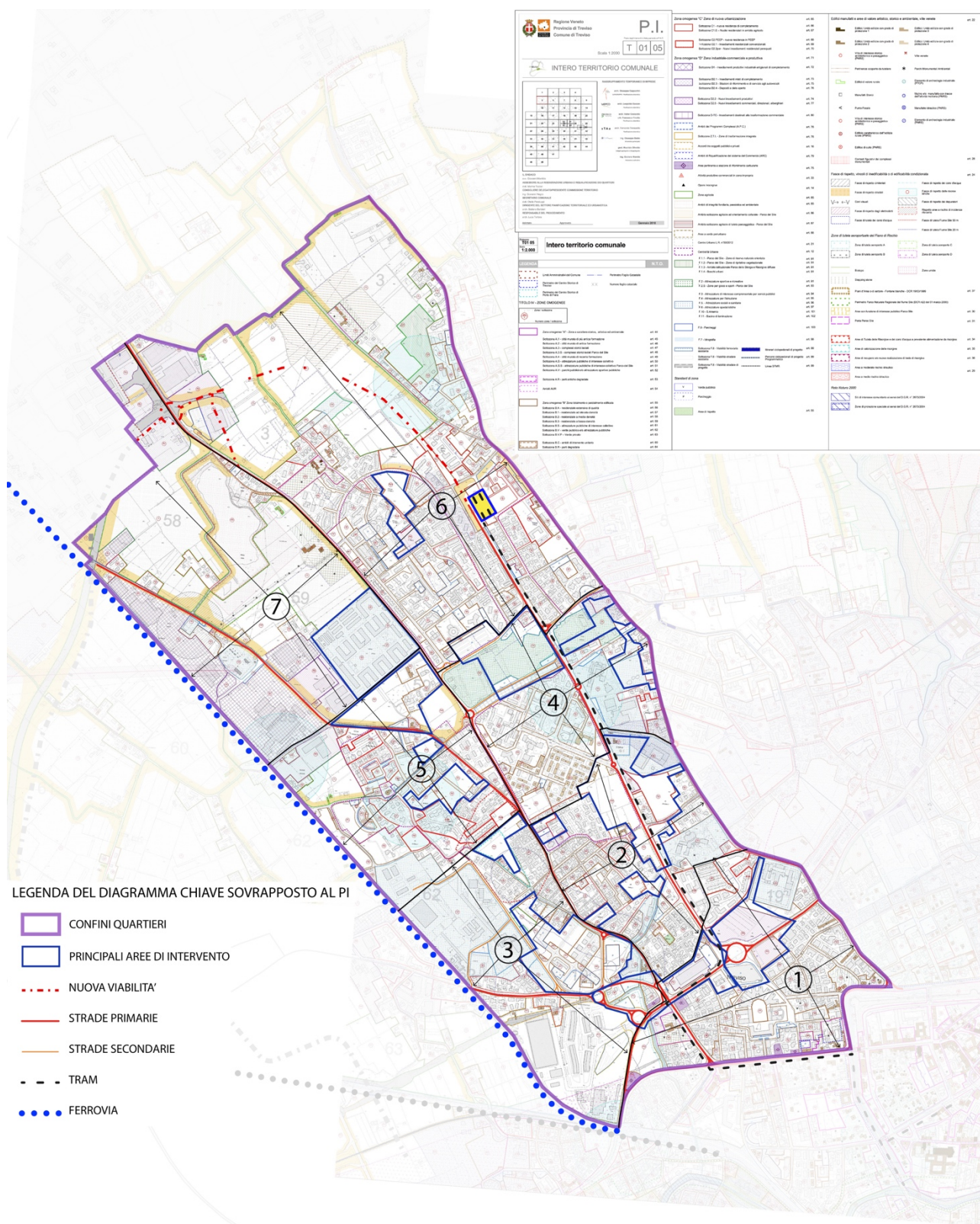


Figura 4 – Diagramma Chiave per Treviso Nord-ovest sovrapposto al Piano degli Interventi del 2018. Sc. 1:5000. (Disegno di S. Canzian). Fase 6 e Fase 7.

Proprio le Nuove Centralità, segnate nel Diagramma come zone rosse relativamente ben definite, ma non con intento prescrittivo per quanto riguarda la forma finale che acquisiranno nelle fasi successive, 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. Né tanto meno inseguiamo un ottocentesco bisogno di igiene negli *slums* e nelle periferie operaie della città industriale, che non c'è più, se non come eredità di un passato recente. La mobilità lenta non è il paradigma della città lenta e del benessere, che diventano quasi secondari, ma il principale elemento di misura dello spazio umano (Zardini, 2002; Perulli, 2009). Uno spazio che si vorrebbe riportare alla dimensione dell'uomo della tradizione vitruviana, però per lo spazio-tempo dell'uomo contemporaneo (Virilio, 1988). Per le funzioni che anticamente non esistevano, questo spazio umano, sarebbe anche inventato per la prima volta, sulla base della dimensione limitata fornita dal movimento pedonale.

La separazione del pedone dal traffico non andrebbe allora ricondotta alle considerazioni, pur interessanti, del Movimento Moderno. Piuttosto, la separazione che noi proponiamo nasce dalla naturale propensione alla lenta auto organizzazione di centri urbani o centri di quartiere o di borghi che si agglomerano, come avveniva spesso nelle più grandi città medievali e come sembra avvenire in molte metropoli contemporanee, ma con maggior naturalezza che nella città industriale e moderna, che risulta troppo rigida e definita nella dimensione e troppo studiata nei rapporti dimensionali e dei trasporti tra la casa e il lavoro, come se non esistesse null'altro nella vita dell'uomo.

La dimensione per il pedone, ricondotta agli spazi di sua più immediata pertinenza, al suo quartiere, tende così a sorpassare il concetto di periferia: ciò che quasi casualmente sta intorno a qualcosa che conta. Questa casualità reale o apparente 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. Fare presto per conquistare lo spazio. Non importa come, meglio in modo semplice, razionale, rigido.

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. Soprattutto a città di medie o grandi dimensioni, da ricompattare a scapito di un recupero di aree rurali da ri-naturalizzare, invase da edilizia di scarso pregio da abbandonare e demolire per recuperarne la volumetria in città, e dove il Transport Oriented Development, cioè i grandi sistemi di trasporto urbano, possono 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 tal fine l'ipotesi di una linea tranviaria lungo viale Europa mette in collegamento i tre nuovi borghi del quartiere Nord-ovest, che si autonomizza grazie alle nuove centralità, con il centro storico e la stazione ferroviaria, mentre sul lato Sud-ovest dell'insediamento la linea ferroviaria garantisce, presso Monigo, la possibilità di inserimento di una importante fermata del Servizio ferroviario metropolitano regionale che metterebbe 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, 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 con la tradizionale lotteria. 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. Da subito sono emerse alcune differenze, non solo metodologiche, ma anche nelle scelte prevedibili per la trasformazione urbana tra il nostro Diagramma e la pianificazione vigente. Esse tuttavia non sono apparse tali da inficiare la prosecuzione dell'opera. Anzi, sono state di stimolo per procedere verso successivi approfondimenti che lasciavano intendere la possibilità di revisione e sostituzione del vecchio modello.

4.2. *Le fasi del Progetto e il nuovo PI*

Dopo l'estrazione a sorte tra i vari gruppi di lavoro degli Ambiti urbanistici di progetto contenuti nel Diagramma Chiave, fatto che nella breve fase 8 comporta sempre momenti di turbamento tra gli astanti, può ora avere inizio la fase progettuale.

In questo breve scritto non possiamo ovviamente entrare nel merito del lavoro condotto puntualmente da ciascun gruppo di progettazione sull'ambito di competenza. Ne daremo contezza in altri scritti, qui limitandoci a poche note. Ora forse interessano più i riscontri ottenuti sulla base del piano regolatore vigente, per verificare l'attendibilità del metodo da noi proposto, più che i risultati formali della progettazione puntualmente condotta, comunque tutta protesa alla formazione di paesaggio urbano (Cullen, 1961 e 1978).

In particolare, la fase 9 di progettazione dell'Ambito urbanistico di competenza di ciascun gruppo 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, o meno, 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 tessuti 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. 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. La modificabilità della forma va 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. Ciò non dovrebbe che garantire una migliore e più efficace mescolanza delle forme e delle funzioni che tanto ricerchiamo per la trasformazione delle nostre periferie in brani di città compiuta, non più periferici, ed in parte autosufficienti.



Figura 5 – Ambiti urbanistici di progetto in scala 1:1000 (qui fuori scala). a) Tavola delle funzioni dell’Ambito 1 (Gruppo 2). b) Tavola di Progetto dell’Ambito 2 (Gruppo 5). c) Tavola di Progetto dell’Ambito 7 (Gruppo 1). (Coordinamento colori a cura di G. Boel). Fase 9.

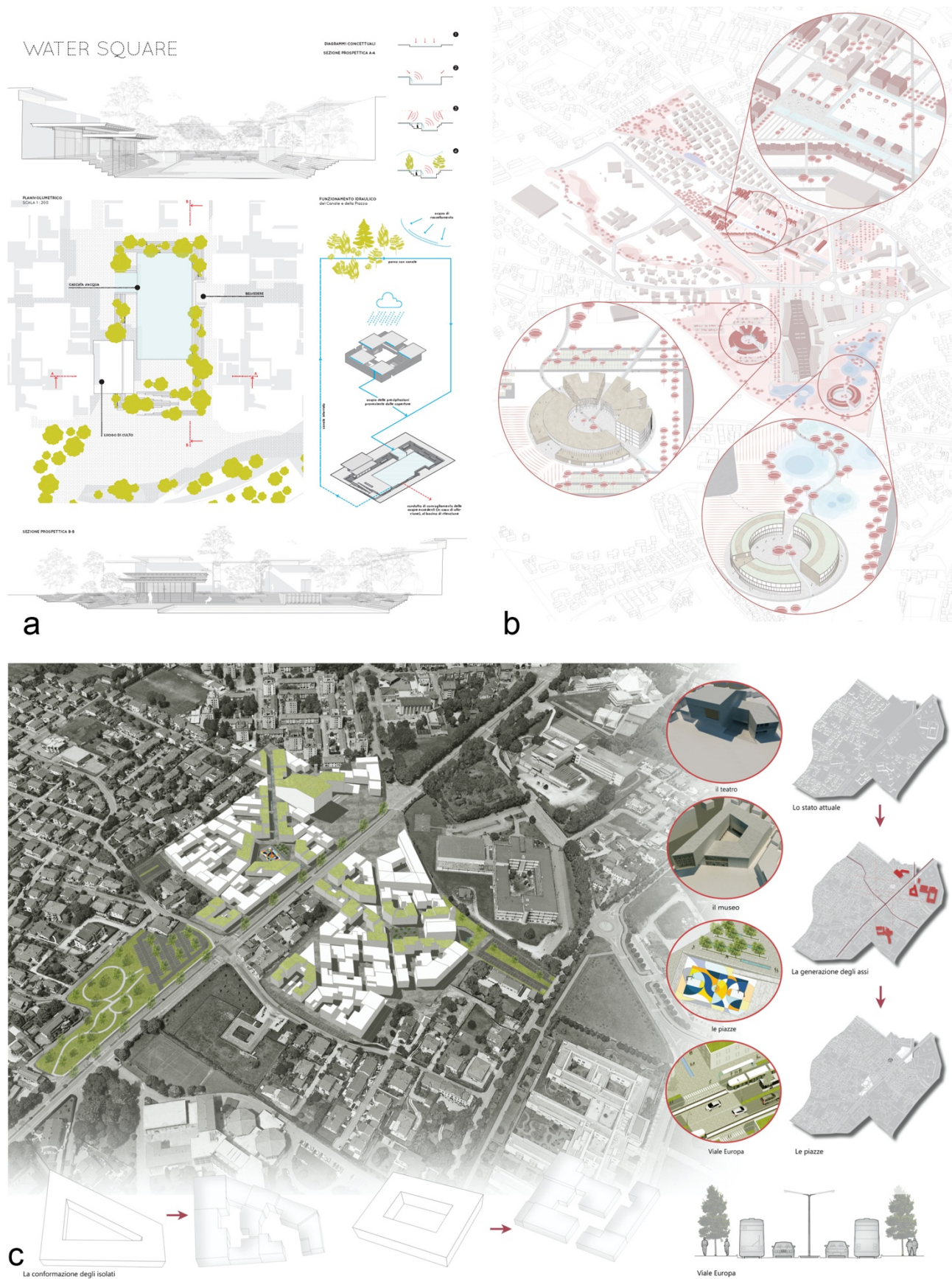


Figura 6 – a) La Piazza d’Acqua o Water Square dell’A.1 (O. Blyzniuk, S. Magris, M. Merlini. b) Centro Polifunzionale e Centro di Ricerca legati al Mercato Ortofrutticolo, e residenze, dell’A.3 (A. Pittaro Truant, I. Nodale, S. Canzian). c) Inserimento in *rendering* del Borgo pedonale su Viale Europa dell’A.2, con Museo, Teatro, e Piazze (S. O. Omorodion, B. Patti, F. Pressacco). Fase 10.

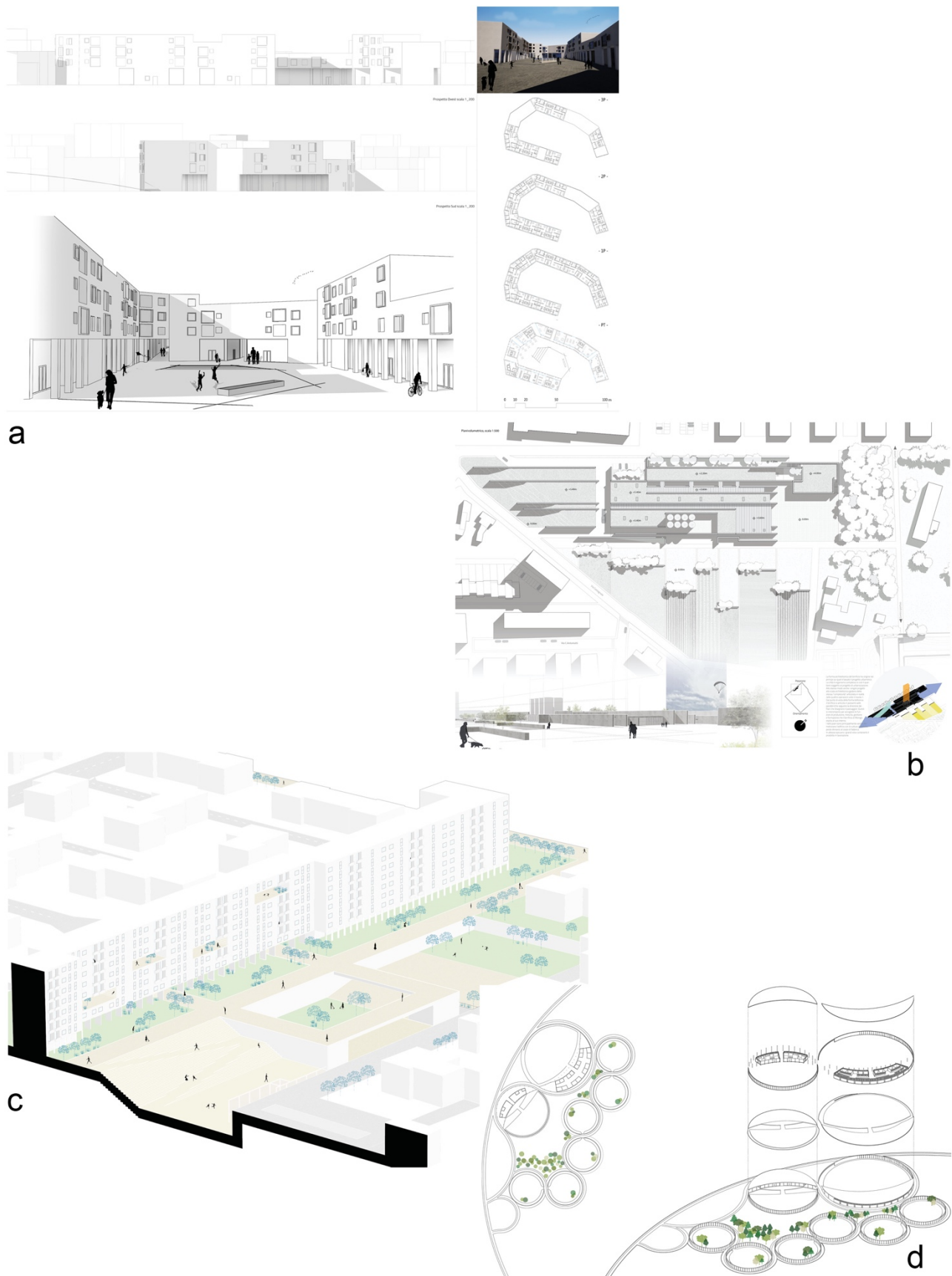


Figura 7 – a) La Piazza dell'A.4 tra San Paiolo e San Liberale (L. Lorenzini, T. Gon, S. Missera). b) Il Birrificio con Birreria dell'A.5 (C. Monculli, M. Casonato, G. Boel). c) *Rendering* della grande Piazza Teatro dell'A.6 (I. Midena, M. Del Fabbro, D. Rodriguez Bael). d) Maneggio dell'A.7 (F. Bonanni, V. Bisiacchi, I. Mansi). Fase 10.

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 del territorio comprensoriale di una città o di una intera provincia, potendo così spostare i volumi tra un comune e l'altro e preferibilmente nella direzione dei comuni più grandi.

Nelle figure che accompagnano questo scritto riportiamo a titolo esemplificativo solo alcune progettazioni condotte nel Laboratorio, al fine di far comprendere come la compartecipazione di più menti alla progettazione urbana possa arricchire la prospettiva dialettica tra le parti del costruito che tanto peso hanno sulla società che le abita. Proprio a tal fine viene lasciata ampia discrezione di scelta agli studenti per la progettazione degli ambiti.

L'Ambito urbanistico 1 aveva il compito di connettere tra loro l'area Appiani con i quartieri a Nord. Qui l'introduzione del borgo pedonale su un'area attualmente inutilizzata che inglobasse con scavalcamenti pedonali e ciclabili la viabilità vigente e la grande rotatoria, è stato il motivo dominante del progetto. Il tram su viale Europa e verso il centro completa queste scelte formali e strutturali di connessione tra parti di città disgiunte. Lo stesso centro polifunzionale progettato dall'architetto Mario Botta entra a far parte dei percorsi studiati. La grana minuta del borgo si fa più grossa proprio verso sud, interagendo meglio per dimensione con i grandi edifici dell'area Appiani, mentre la piazza d'acqua rivela un intento idraulico molto concreto pur nella sua aggraziata forma, divenendo bacino imbrifero aggiunto ai bacini dell'ambito 3 in caso di piene.

Proseguendo verso nord nell'Ambito urbanistico 2 si incontra il secondo grande borgo del progetto. L'asse di Viale Europa lo separa in due parti. Esso si connota anche per la presenza di un asse pedonale interno affiancato da grandi vasche d'acqua, a richiamo delle acque del centro di Treviso, che si rincorrono in una piccola piazza, al centro delle dense cortine edilizie, spesso mitigate dalla presenza di tetti verdi. Nella piazza Principale, disposta a cavallo di Viale Europa, la presenza di un Teatro e di un Museo rappresentano due attrattori fondamentali per la vita dell'intero quartiere. Questo ambito riceve un importante percorso pedonale attraverso il quartiere di edilizia economica e popolare di San Liberale, che per datazione e scelte architettoniche presenta edifici degni di pregio e tutela e che ben può integrarsi con la decisa pedonalizzazione dei borghi dell'ambito 2 a sud e dell'ambito 4 a nord.

Proprio l'ambito 4 presenta il terzo borgo pedonale attorno ad una terza importante nuova piazza per il quartiere. Questo ulteriore borgo sostituisce gli attuali campi di allenamento del rugby che vengono spostati più ad ovest, nell'ambito 5. Il borgo, atto a collegare tra loro il quartiere popolare di San Paolo col quartiere popolare di San Liberale, con una serie di piacevoli stradine urbane pedonali che prendono il posto degli attuali spazi agorafobici, si colloca tra lo stadio del rugby della Benetton Treviso e viale Europa. Una grande area per parcheggi viene prevista nel sottosuolo sia a servizio dello stadio che del nuovo insediamento. Il passaggio tra lo stesso stadio e il nuovo borgo viene mediato da un centro polifunzionale con negozi e uffici pubblici, dotato anch'esso di parcheggi sotterranei, mentre anche in questo caso l'invaso ribassato della piazza può servire da scolmatore di piena idraulica per eventi eccezionali.

Spostandoci ancora verso nord troviamo il quartiere di San Paolo, nell'ambito urbanistico 6. Qui, viste le caratteristiche dimensionali pronunciate degli edifici per edilizia economica e popolare, la scelta progettuale non poteva che essere quella dell'*infilling*, affiancata per i margini del quartiere, verso Nord, da tecniche di completamento. Una serie di piazze, al centro del vecchio quartiere, comincia da una sorta di scena teatrale all'aperto, chiusa dalla quinta architettonica del grande edificio lineare che caratterizza lo spazio da Sud-est verso Nord-ovest e ribassata rispetto all'impianto delle strade. Per lo stesso edificio lineare si prevede una ristrutturazione che includa, sostituendoli ad alcune residenze a differenti piani e su differenti scale, spazi per caffè e bar sopraelevati, aggettanti sull'area teatrale sottostante quasi come fossero palchi in un teatro. Più a Nord una serie di piazzette definite da nuovi edifici residenziali, da muri e cortine vegetali, possono adattarsi ad altri eventi e accogliere un mercato settimanale. Lungo viale Europa si prevede anche il capolinea della tramvia, mentre è garantita verso Nord la prosecuzione del viale come di tutti i percorsi pedonali e ciclabili

del Diagramma Chiave. Questi percorsi proseguono anche verso la zona Ovest degli ambiti 5 e 7 dove si ipotizzano un grande Birrificio-Birreria ed una Fiera del vino.

Tornando a Sud, nell'ambito 3 si colloca il Mercato ortofrutticolo di Treviso che è da poco stato riprogettato con un disegno che viene integrato nel nostro lavoro. Attorno ad esso si immagina di sviluppare un campus per la ricerca sui prodotti caratteristici della zona, in stretta connessione anche con le attività di compravendita dei beni agricoli. La "Città del radicchio" assume così una sua ragione di integrazione tra differenti possibili funzioni lungo l'asse della ferrovia che delimita il progetto verso Sud-ovest e lungo gli assi ciclopedonali previsti in collegamento con gli ambiti 5 e 7. Mentre lavoravamo siamo venuti a conoscenza di un'azienda che già produce liquore al radicchio di Treviso, lasciandoci immaginare notevoli sviluppi per il settore. A Sud-est del Mercato ortofrutticolo si ipotizza un Centro di ricerca collegato alle università venete, mentre a Ovest dello stesso Mercato un Centro Polifunzionale, atto a garantire spazi per Convegni e ricettività per i ricercatori e i visitatori dell'area. Verso Nord l'integrazione urbana di interventi edilizi residenziali sparsi si gioca su un grande asse pedonale che dal centro Polifunzionale porta al nuovo quartiere, dotato di ambulatori, scuole, mercato al dettaglio, orti urbani e nuove residenze. Le preesistenti dotazioni dell'area, con Vigili del Fuoco e sede ARPAV, non vengono toccate. La dotazione di ampi spazi verdi, a parco, completa l'opera, contenendo a sud anche gli invasi di laminazione idraulici, comunque adattati a laghetti permanenti e spazi ludici del parco.

L'ambito 5, posto poco più a Nord, in località Monigo, presenta un impianto architettonico poco denso ma di difficile reinterpretazione se non attraverso l'uso di nuovi percorsi ciclo-pedonali, di cui il più importante è quello previsto tra la Fermata ferroviaria del SFMR per il quartiere nel suo complesso, che qui viene ipotizzata, e lo stadio del rugby di Benetton. Proprio a servizio della nuova Fermata del SFMR si è studiata una nuova viabilità carrabile per la zona. Il percorso pedonale dalla Stazione ferroviaria (SFMR) allo Stadio e al nuovo borgo dell'ambito 4 tra San Paolo e San Liberale, oltre a servire il nuovo centro sportivo con i campi di allenamento per il rugby e con alcuni campi da tennis, prevede un nuovo sistema di piazze anche per Monigo. In esse trovano localizzazione la preesistente chiesa che viene dotata di un largo sagrato sul lato Nord e un certo numero di locali per l'aggregazione della popolazione. A nord l'ambito urbanistico si completa con il grande birrificio-birreria che si è pensato connesso, ancora più a nord con la azienda vinaria nella vecchia caserma dismessa del 33° Reggimento EW Battaglione Falzarego, su via Feltrina. Il birrificio è altresì dotato di una scuola per mastri birrai.

L'ambito 7, a Nord del 5, si connota proprio per la presenza della caserma che viene trasformata in una azienda vinicola, o meglio in una vera e propria Fiera del vino, dotata di spazi produttivi, degustativi e anche ricettivi grazie alla presenza di un albergo. I grandi spazi verdi a Nord e le fabbriche presenti sul lato della ferrovia ad Ovest, vengono mantenuti e potenziati, soprattutto per la funzione a parco per il quartiere e la città, con accoglimento dei percorsi ciclo pedonali che mettono in connessione i vari laghetti della zona, come per esempio il Laghetto Antille che viene mantenuto negli usi attuali, ipotizzando una loro prosecuzione anche nei comuni a nord di Treviso. Dirigendosi verso Nord il parco ospiterebbe una nuova Fattoria didattica in corrispondenza di nuovi bacini di laminazione ad essa correlati, ottenuti nel parco tramite attenti modellamenti del terreno, mentre ancora più a Nord si collocherebbe un Maneggio che lascia ipotizzare anche l'innescio di una ippovia. Il principale percorso pedonale dell'area, destinato a portarsi attraverso gli altri ambiti fino al centro di Treviso, attraverserebbe la Fiera del vino e la Birreria ad esso fisicamente prossima, diramandosi in più rami e connotando l'intero nuovo impianto del quartiere.

Al di là della pur sempre faticosa fase 11 di ricomposizione del progetto unitario, che comunque si gioca nel corso di tutte le fasi precedenti di progettazione, e oltre la composizione volumetrica del plastico nella fase 12, che ha richiesto un notevole coordinamento tra i gruppi anche a causa dei rapporti con le ditte incaricate della stampa e del taglio delle basi per realizzare il plastico, restava aperta la questione fondamentale del progetto, ovvero la sua interazione con il PI esistente¹⁰ e con la legislazione urbanistica veneta. Bisognava in sostanza verificare se il progetto si adattasse al PI esistente e se funzionasse la scelta di interpretare i borghi come aree di atterraggio dei crediti edilizi della legislazione veneta.

¹⁰ Come si è già ricordato, non potendo all'epoca riferirsi all'ultima variante si è fatto riferimento al PI del 2018.

LEGENDA

	Pedonale
	Ciclabile
	Carrabile
	Edificato Esistente
	Edificato di Progetto
	Terrazze di Progetto
	Tetti verdi di Progetto
	Verde sportivo
	Verde Pubblico
	Verde Privato
	Acqua

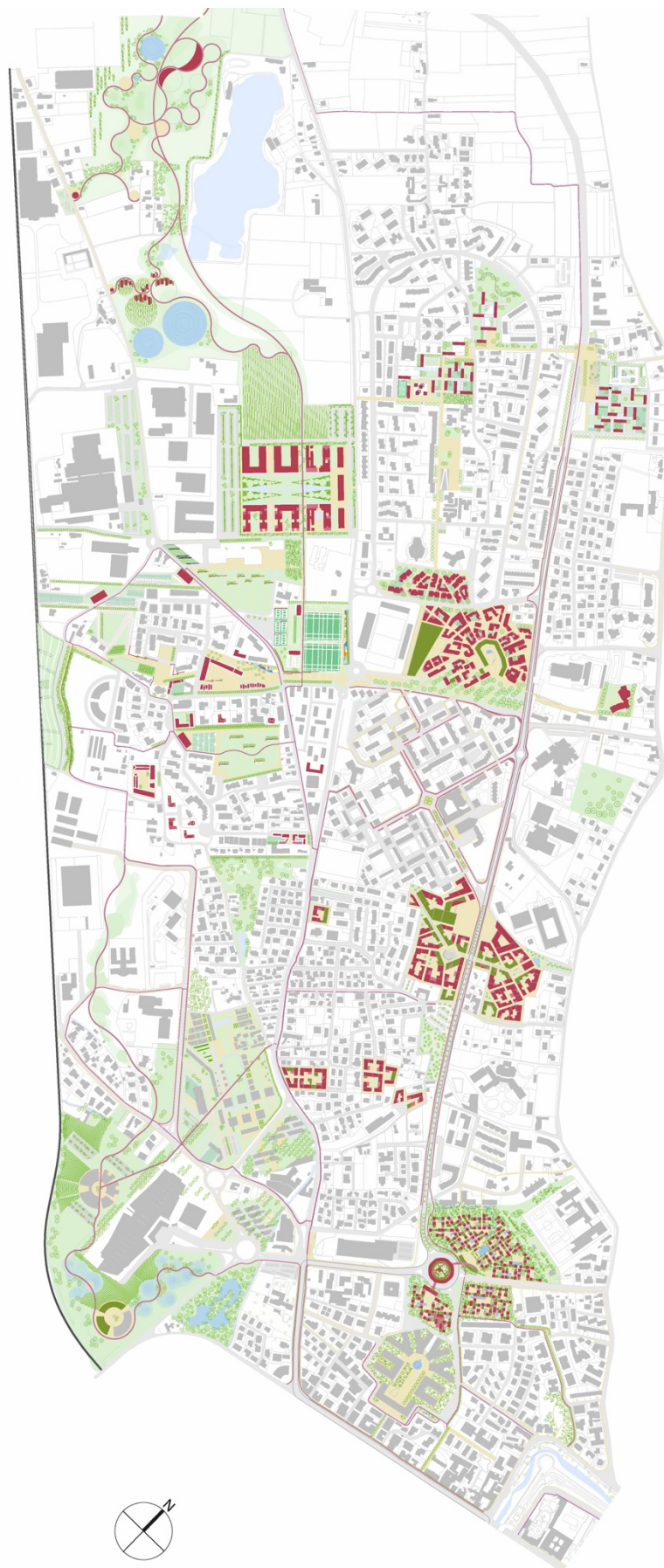


Figura 8 – Planimetria generale di progetto. (Disegno di riunione degli ambiti di progetto a cura di F. Bonanni, con V. Bisiacchi e I. Mansi). Fase 11.



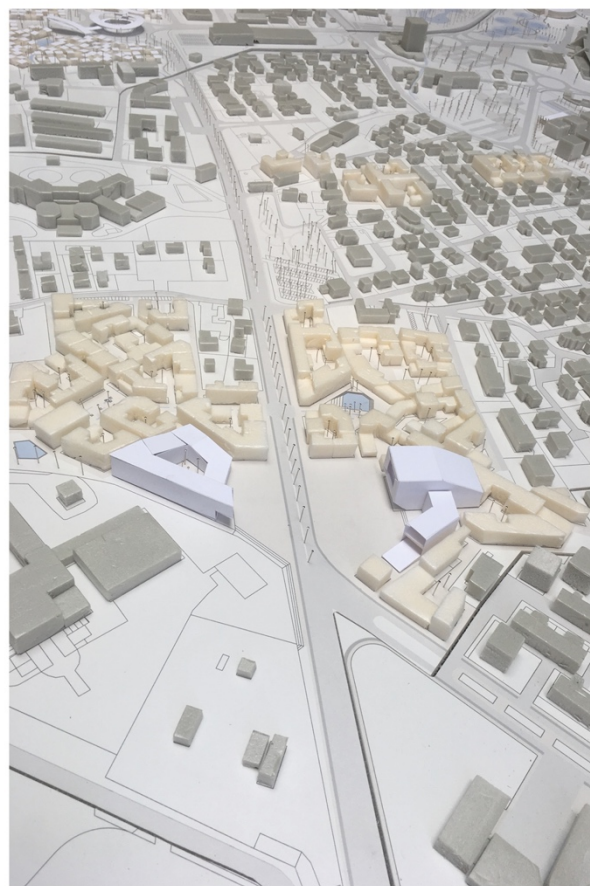
a



b



c



d

Figura 9 – Planivolumetrico Guida – Plastico, in scala 1:1000. (Coordinamento dei Gruppi per la riunione degli ambiti di progetto a cura di V. Bisiacchi e I. Mansi con F. Bonanni, coordinamento colori a cura di G. Boel). Fase 12.

Nella fase 13 di progetto, finalmente, si propone la verifica della fattibilità del progetto con le leggi ordinarie dello Stato e della Regione.

La ricomposizione del Piano degli Interventi (Piano Operativo in altre legislazioni regionali) per il quartiere di progetto ha impegnato tutti i gruppi di studenti, per verificare e disegnare la propria parte di piano e per integrare tra loro i vari ambiti di progetto. La divisione degli ambiti seguendo le tracce delle principali strade esistenti, ha fatto sì che non vi fossero trappe 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 ne deriva per il quartiere Nord-ovest, sembra reggere sul piano legislativo, anche perché il lavoro è accompagnato da una attenta verifica del dimensionamento, condotta rigorosamente secondo i disposti di legge (DM 1444/1968 e sue interpretazioni regionali fino ai dettami della Grafia e simbologia Unificata della Regione del Veneto) sui volumi, sui residenti teorici complessivi (esistenti più aggiunti) e sugli standard urbanistici, che risultano fondamentalmente garantiti anche con le nuove introduzioni volumetriche.

Dal punto di vista delle attuazioni dirette, previste e precedentemente discusse per i borghi e le aree di *infilling* di alcuni ambiti, o per alcune opere progettuali di particolare interesse per il progetto, il disegno delle aree stesse è stato interpretato in modi talvolta dissimili tra i vari gruppi di studenti. Infatti, alcuni di essi sembrano aver privilegiato, attraverso le scelte di rappresentazione grafica delle stesse aree nel PI, la coerenza dei percorsi stradali, mentre altri sembrano aver privilegiato le forme architettoniche degli edifici e la loro impronta a terra o la loro area coperta. Sul tema necessiterà sviluppare ulteriori riflessioni, come ulteriori considerazioni dovranno essere sviluppate in futuro sulla utilità di simili proposte in relazione all'atterraggio dei già discussi crediti edilizi da rinaturalizzazione, secondo la LR 14/2017 e la LR 14/2019 o più in generale da compravendita sul mercato immobiliare secondo la più ampia logica della legge quadro urbanistica del Veneto o LR 11/2004.

In generale dobbiamo comunque dire che anche la fase 13 sembra restituire un elaborato logico in un processo che all'apparenza risulta complesso ma che nei fatti deve essere inteso per tempi lunghi di realizzazione e in più momenti, per quartieri da secolarizzare e che per ciò stesso devono essere dotati di una certa flessibilità interpretativa tra la fase progettuale e quella realizzativa. Questo capitolo del nostro lavoro deve essere ancora scritto. Esso dialoga con un'urbanistica che non è più quella dell'espansione rapida e del demandare al solo zoning le scelte di tumultuosa conformazione della città. Esso deve essere innestato in processi logici di morfogenesi urbana (Piroddi, 2000; Capuccitti e Piroddi, 2004) che traendo esperienza dal passato sappiano traghettare le nostre città, lentamente e con flessibilità relativa, in una logica spaziale umana ritrovata, verso un futuro non prossimo, attento ai piccoli atti di variazione dello spazio che ci circonda, come avveniva nella conformazione e ri-conformazione continua delle nostre città storiche nel Tardo Medioevo e nel Rinascimento.

5. 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, come si è detto, non possono essere presi in considerazione per essere attuati in tempi brevi. Questo aspetto è chiarito e concordato con gli studenti dei nostri corsi. Oggi né gli investitori né le amministrazioni pubbliche possono avventurarsi da sole 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.

Di fatto questo tipo di sperimentazione, con sullo sfondo l'ipotesi di tempi lunghi di realizzazioni, per lo più attuate da soggetti multipli e non omogenei per capacità di spesa e di intervento, ricalca modelli tipici dello sviluppo urbano tradizionalmente avvenuto per secoli. In più, vista la dimensione complessa, compatta e minuta del sistema città che deriva da tali esperimenti progettuali, sia nello spazio che nel tempo di realizzazione e modifica, si ritiene che modelli come questo possano ben rispondere alla domanda delle piccole e medie imprese caratteristiche del nostro Paese e caratteristiche del nostro stile di vita. E ciò senza scomodare fantasmagorici *promoters*, *stakeholder*, industriali dell'edilizia e quant'altro possa ragionevolmente appartenere ad una logica di rapida espansione e condizione indifferenziata dello spazio che nella nostra società non trova piena corrispondenza. Anche in questo senso l'idea di produrre o rigenerare e ricompattare grandi o medi quartieri, in sé modificabili via via dalle esigenze di mercato, attraverso l'operato di piccole e medie imprese, troverebbe forse buona corrispondenza non solo nelle nostre città maggiori, tutte caratterizzate dalla massiccia presenza di centri storici e borghi inglobati dalla città industriale, ma anche nelle città di medie e piccole dimensioni, variamente sparse nel Paese. Le nostre città appaiono tutte bisognose di una integrazione con le nuove forme del recente urbanesimo. Esse necessitano di una compattazione delle dispersioni contemporanee e delle tessiture recenti: *spread*, *sprawl* o *sprinkling*, ormai universalmente così definiti con solita dizione anglofona anche quando ci sarebbero le corrispondenti parole italiane (diffusione, dispersione, aspersione). Per fare questo non servono grandi atti progettuali di mano univoca (cioè di una archistar), ma appunto, come anche avvenuto in passato con forse minor consapevolezza, “grandi progetti” per “piccole imprese”, da innestare, come nel caso qui esposto per Treviso, sulla logica della redistribuzione dei crediti volumetrici edilizi delle recenti leggi urbanistiche regionali.

6. Bibliografia

- Aa.Vv., Ministero dei Lavori Pubblici (1997), *I Programmi di riqualificazione urbana*. Roma: INU Edizioni.
- Aa.Vv., Ministero dei Lavori Pubblici, DiCoTer (1999), *Programmi di riqualificazione urbana. Azioni di programmazione integrata nelle città italiane. (vol. I e II)*. Roma: INU Edizioni.
- Acuto F., Stellario d'Angiolini L. (2012), *Un'altra prassi urbanistica*. Santarcangelo di Romagna (Rimini): Maggioli Editore.
- Alexander C. (1967), *Note sulla sintesi della forma*. Milano: Il Saggiatore.
- Alexander C., Neis H., Anninou A., King I. (1987), *A new Theory of Urban Design*. New York – Oxford: Oxford University Press.
- Capuccitti A., Piroddi E. (2004), Morfogenesi dello spazio urbano: profilo di una ricerca, *Urbanistica*, 123/2004: 42-53.
- Castells M. (2004), *La città delle reti*, Rizzo C. (a cura di). Venezia: Marsilio.
- Cullen G. (1961), *The Concise Townscape*. London & New York: Routledge, Architectural Press.
- Cullen G. (1978), *Paesaggio urbano*. Bologna: Calderini.
- Gregotti V. (1993), *La città visibile*. Torino: Einaudi.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Pedrocco P., Olivo E., Verri G. (2017), *Un quartiere sperimentale a Sant'Erasmo. Studi per una progettazione integrata*. Roma: Aracne Editrice.
- Pedrocco P., Olivo E., Verri G. (2019), *Dal Diagramma al Progetto, dal Progetto al Piano. Studi metodologici per Udine Sud*. Roma: Aracne Editrice.
- Perulli P. (2009), *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*. Torino: Einaudi.
- Piroddi E. (2000), *Le regole della ricomposizione urbana*. Milano: FrancoAngeli.

- 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*. Santarcangelo di Romagna (Rimini): Maggioli Editore.
- Unwin R. (1909), *Town planning in practice. An Introduction to the art of designing cities and suburbs*. London- Leipsic: T. Fisher Unwin.
- Vazzoler L. (2019), *Progetto per la riqualificazione dell'Isola dei Saloni – Chioggia*. Università degli Studi di Udine, Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura, Tesi di Laurea Magistrale in Architettura, A.A. 2017/2018.
- Virilio P. (1988), *Lo spazio critico*. Bari: Dedalo.
- Zardini M. (2002), *Paesaggi ibridi, un viaggio nella città contemporanea*. Milano: Skira.
- Zumthor P. (2003), *Pensare architettura*. Firenze: Electa.