

La collana dà forma e riconoscibilità ad alcune sezioni di ricerca del Dipartimento di Culture del Progetto dell’Università Iuav di Venezia. Le tematiche affrontate sono riconducibili a diversi gruppi di studio pluridisciplinari. Il progetto come ipotesi di trasformazione del mondo, attraverso lo sviluppo e l’approfondimento delle conoscenze verificate da pratiche sperimentali, è il terreno privilegiato di dibattito. I quaderni fanno riferimento a quattro parole-chiave che indicano possibili luoghi di confronto collettivo. Al Veneto, come ambito territoriale privilegiato, rimandano le prove su campo delle attività di sperimentazione progettuale. Al patrimonio, in rapporto alle sensibilità emergenti nel campo delle risorse non rinnovabili e del paesaggio in una visione ampia e problematica della patrimonializzazione. All’immaginario, riferito a quei processi di elaborazione del progetto che nel mobilitare necessariamente sedimentazioni di valori, figure, memorie, concrezioni visive e narrative, costituiscono “immaginari” plurali e sempre culturalmente situati. Ai territori altri, come dialogo, in una dimensione internazionale, di luoghi e situazioni esito di storie, concezioni antropologiche e culturali anche dissimili dalle nostre.

MIMESIS 978-88-575-5451-8



9 788857 554518

DCP IUAV 978-88-321-8101-2



9 788832 181012

Alberto Bassi
Matteo D’Ambros
Fabrizio D’Angelo
Fernanda De Maio
Lorenzo Fabian
Claudia Faraone
Viviana Ferrario
Luca Filippi
Alessia Franzese
Crysafina Geronta
Micol Roversi Monaco
Stefano Munarin
Luca Nicoletto
Alvise Pagnacco
Andrea Sardena
Gabriele Torelli
Stefano Tornieri
Maria Chiara Tosi
Margherita Vanore
Paola Viganò

20,00 euro

Veneto. Temi di ricerca e azione

DCP / IUAV Mimesis

Veneto. Temi di ricerca e azione

a cura di Maria Chiara Tosi

DCP / IUAV

Mimesis

In seconda di copertina: fotografia di Paolo De Stefano

Attraverso un’indagine in profondità di specifici contesti del territorio veneto e utilizzando un approccio e un linguaggio analitico e descrittivo, obiettivo principale del quaderno è di mettere alla prova alcuni assunti generali, alcune ipotesi di trasformazione che avevano fatto da guida al precedente quaderno “Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni”. In particolare tre sono le questioni che alimentano altrettante parti del quaderno: la prima propone una riflessione sulle nuove forme di produzione nel territorio veneto, la seconda prova a confrontarsi con le dinamiche e le strategie di trasformazione del paesaggio e delle infrastrutture, infine, la terza riflette sugli strumenti e gli attori coinvolti nei processi di rigenerazione e valorizzazione del territorio. Di fatto i diversi contributi confluiti in questo libro costituiscono per la maggior parte degli affondi su ambiti territoriali precisamente definiti. Si tratta di importanti tentativi di rilievo e descrizione utili a far emergere differenze e somiglianze tra i paesaggi che compongono il mosaico territoriale del Veneto. Nondimeno, i diversi contributi hanno provato anche ad interrogarsi su possibili azioni, sugli strumenti e le forme di intervento praticabili in questi territori, ipotizzando possibili scenari di trasformazione. Questo modo di lavorare tra descrizione e progetto, tra interpretazione e formulazione di scenari contribuisce senza dubbio a tenere viva quella tensione immaginativa che aveva pervaso il “Manifesto per il Veneto”, e che in questo volume prova a misurarsi con la variabilità delle condizioni insediative.



Quaderni della ricerca. Dipartimento di Culture del Progetto
Università Iuav di Venezia

Mimesis

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto – Dipartimento di Eccellenza
Infrastruttura di Ricerca. Integral Design Environment – IR.IDE
Centro Editoria – Publishing Actions and Research Development – PARD

Responsabile scientifico IR.IDE
Carlo Magnani

Comitato scientifico PARD
Sara Marini (responsabile dello sviluppo del progetto), Angela Mengoni,
Gundula Rakowitz, Annalisa Sacchi

Progetto grafico a cura della redazione PARD
Giovanni Carli, Stefano Eger, Sissi Cesira Roselli, Luca Zilio

Collana Quaderni della ricerca

Comitato scientifico della collana
Benno Albrecht, Renato Bocchi, Malvina Borgherini, Massimo Bulgarelli,
Agostino Cappelli, Monica Centanni, Giuseppe D'Acunto, Fernanda
De Maio, Lorenzo Fabian, Paolo Garbolino, Carlo Magnani, Sara Marini,
Angela Mengoni, Alessandra Vaccari, Margherita Vanore

I edizione: dicembre 2018
©2018 – MIM EDIZIONI SRL
(Milano – Udine)
©2018 – Dipartimento di Culture del Progetto, Università Iuav di Venezia
©2018 – The authors

www.mimesisedizioni.it
mimesis@mimesisedizioni.it
Via Monfalcone, 17/19 – 20099
Sesto San Giovanni (MI)
Phone: +39 02 24861657 / 24416383
Fax: +39 02 89403935

ISBN MIMESIS 978-88-575-5451-8
ISBN DCP IUAV 978-88-321-8101-2
DOI 10.7413/1234-1234005

Per le immagini contenute in questo volume gli autori rimangono a disposizione degli eventuali aventi diritto che non sia stato possibile rintracciare. I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Materiale non riproducibile senza il permesso scritto degli Editori.

Veneto. Temi di ricerca e azione

a cura di Maria Chiara Tosi

Indice

Introduzione

- 10 Tra descrizione e progetto
Maria Chiara Tosi

I. Sulla produzione

- 16 Fra design e progetto di territorio, un nuovo ciclo per il Veneto
Alberto Bassi, Lorenzo Fabian
- 40 Abitare, Vivere, Pensare, Progettare il territorio della ceramica in Veneto. Una lettura per la rigenerazione della città della ceramica
Fernanda De Maio
- 70 Produzioni in città: fenomeni emergenti e segnali di futuro nel territorio intermedio tra Mestre e Marghera
Maria Chiara Tosi, Claudia Faraone, Alessia Franzese, Luca Nicoletto

II. Sul paesaggio e le infrastrutture

- 96 La città del Sile
Matteo D'Ambros, Andrea Sardena
- 116 La costruzione di un quadro conoscitivo per l'implementazione del PaAM - Parco agropaesaggistico metropolitano di Padova. L'esperienza del progetto Urban Green Belts
Viviana Ferrario, Crysafina Geronta, Fabrizio D'Angelo
- 138 Paesaggi in produzione tra terra e acqua
Margherita Vanore, Stefano Tornieri

- 160 Il giardino di Oderzo
Luca Filippi, Alvise Pagnacco, Paola Viganò
- 178 Tra mobilità, accessibilità, inclusività e compatibilità:
ciclabilità e “riciclo” della città e del territorio
Stefano Munarin

III. Sulla rigenerazione

- 196 Rigenerazione urbana e valorizzazione del territorio:
forme di collaborazione tra amministrazioni
e pubblico-privato
Micol Roversi Monaco, Gabriele Torelli

Maria Chiara Tosi

In un precedente quaderno di dipartimento intitolato “Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni”, ci eravamo posti l’obiettivo di delineare una possibile traiettoria lungo la quale il Veneto e più in generale il Nordest italiano avrebbe dovuto muoversi nei successivi decenni. Coerenti con la forma del “manifesto” e utilizzando un testo sintetico e perentorio organizzato in una sequenza di *statement*, in quel quaderno avevamo provato ad individuare alcune questioni chiave per il futuro del territorio veneto: la rete dell’acqua come infrastruttura integrata, il superamento della dipendenza dall’auto a favore di un territorio *transit oriented*, l’emancipazione degli standard per un territorio attrezzato e accessibile, ed altre ancora. Utilizzando un approccio diverso, più analitico e descrittivo, questo nuovo quaderno si pone in continuità con il Manifesto e con alcune delle ipotesi in esso contenute, provando però, attraverso l’indagine in profondità di specifici contesti, a metterle alla prova, a testare rilevanza e significatività di alcuni assunti generali.

Abbiamo scelto di occuparci principalmente di tre questioni che alimentano altrettante parti del quaderno.

La prima parte propone una riflessione sulle nuove forme di produzione nel territorio veneto. L’ipotesi generale da cui siamo partiti è che alcune recenti forme della produzione in Veneto stiano introducendo un nuovo ciclo economico caratterizzato dalla stretta relazione con i processi di rigenerazione urbana e sviluppo locale, che potrà avere profonde ricadute sulle “nuove professioni” del progetto, così come sull’organizzazione spaziale della città e dei territori del Nord Est.

Questi temi sono stati esplorati in alcuni contesti specifici quali il distretto della Ceramica a Nove e nel territorio intermedio tra Mestre e Marghera, provando a porsi alcuni interrogativi: in primo luogo quali lavori la città è in grado e sarà in grado di attrarre nei prossimi anni; in secondo luogo come la presenza di un’articolazione di funzioni, oltre a quelle lavorative e al sistema degli spazi collettivi, può contribuire a generare valore e sviluppo intercettando altre economie; infine, come la ridefinizione di concetti importanti come periferia e disagio consente di descrivere nuove geografie urbane e sociali.

La seconda parte del quaderno ha provato a confrontarsi con le dinamiche e le strategie di trasformazione del paesaggio e delle infrastrutture in alcune diverse aree del Veneto. Se il territorio lungo il fiume Sile ha sollecitato a riflettere sui conflitti di competenza tra soggetti istituzionali responsabili della gestione del territorio e della promozione di interventi di sviluppo sostenibile, invece, l'indagine del territorio periurbano di Padova ha riportato l'attenzione sulla prospettiva agro-paesaggistica come sentiero di sviluppo per ridefinire i territori diffusamente abitati in un modo integrato e sostenibile. Questioni non dissimili hanno orientato l'attenzione nel territorio del Delta del Po dove sono state indagate le strutture formali e produttive dei paesaggi tra terra e acqua, funzionali ad alimentare ipotesi di trasformazione e di tutela attiva.

Infine, riflettendo sulle infrastrutture della mobilità, l'area centrale veneta è stata riletta alla luce delle potenzialità legate alla mobilità dolce, consentendo di reinterpretare criticità e potenzialità dei paesaggi della dispersione insediativa. Rimanendo sempre sullo stesso tema, il territorio di Oderzo è stato selezionato come terreno di prova dello scenario No Car. In questo caso si è cercato di verificare le conseguenze spaziali di una riduzione drastica dell'uso dell'automobile privata.

Il libro si chiude con la terza parte dedicata a riflettere sugli strumenti e gli attori coinvolti nei processi di rigenerazione e valorizzazione del territorio, esplorando possibili forme di collaborazione tra amministrazioni e con i privati.

Di fatto i diversi contributi confluiti in questo libro costituiscono per la maggior parte degli affondi su ambiti territoriali precisamente definiti. Si tratta di importanti tentativi di rilievo e descrizione utili a far emergere differenze e somiglianze tra i paesaggi che compongono il mosaico territoriale del Veneto. Nondimeno, i diversi contributi hanno provato anche ad interrogarsi sulle possibili azioni, sugli strumenti e le forme di intervento che è possibile praticare in questi territori, ipotizzando possibili scenari di trasformazione. Questo modo di lavorare tra descrizione e progetto, tra interpretazione e formulazione di scenari contribuisce senza dubbio a tenere viva quella tensione immaginativa che aveva completamente pervaso il Manifesto per il Veneto, e che in questo volume ha provato a misurarsi con la variabilità delle condizioni insediative.



I. Sulla produzione

Fra design e progetto di territorio, un nuovo ciclo per il Veneto

Alberto Bassi, Lorenzo Fabian¹

Per un luogo di alta formazione come l'Università, in particolare quella pubblica, risulta fondamentale interrogarsi con continuità sul proprio ruolo culturale e sociale, definendo in modo appropriato gli interlocutori, chiarendo obiettivi strategici e tattici, predisponendo risorse e strumenti.

Ateneo del progetto, l'Università Iuav di Venezia da sempre coltiva un rapporto peculiare con i propri territori culturali e geografici, con le realtà istituzionali, imprenditoriali e sociali, nello specifico per quanto riguarda le vocazioni primarie accademiche della ricerca e didattica. Dal *design* alla progettazione urbanistica, Iuav ha costantemente indagato, in particolare della specifica area geografica, la sua funzione in relazione alla realtà delle imprese nonché più in generale al cosiddetto “capitale territoriale”, inteso come le persone con le loro capacità e competenze, le risorse socio-culturali, ambientali, infrastrutturali e così via².

A questo scopo, in una fase storica dove la dimensione dell'elaborazione intellettuale e critica è divenuta fondamentale e dirimente, pensare e operare nei differenti ambiti del progetto – dalla pianificazione all'architettura al design – richiede innanzitutto indagare e comprendere a fondo le condizioni e i contesti economici, sociali e culturali. È opinione di molti osservatori che il modello economico che si sta consolidando a valle della crisi e delle nuove possibilità offerte dalle tecnologie digitali avrà importanti e profonde ricadute non solo sui modi di funzionamento dell'impresa ma sull'intero capitale territoriale e spaziale. Alla luce dell'ipotesi di una nuova rivoluzione industriale sospinta da una matrice “comunicazione-energia-trasporti”, l'economista americano Jeremy Rifkin preconizza la fine del capitalismo e la nascita di un'economia più equa e sostenibile fondata su comunità collaborative, la manifattura digitale e le energie rinnovabili³. Come noto la nuova matrice produttiva è resa possibile e operativa dalla pervasività di Internet: piattaforma abilitante di una comunicazione ubiqua di tutto verso tutto. Con la progressiva diffusione dell'“Internet delle cose”, la maggior parte degli oggetti, gli edifici, le macchine, le infrastrutture energetiche e le città diventeranno “intelligenti” perché

globalmente interconnessi da migliaia di sensori produttori di dati. Per molte economie occidentali questi aspetti si traducono nelle possibilità offerte dalla cosiddetta “industria 4.0”, ovvero nei programmi nazionali (in Germania come in Italia) di sostegno al rilancio del sistema produttivo grazie all’uso delle nuove tecnologie⁴.

I. Il Veneto e l’Internet dei capannoni

Osservando il Veneto, caratterizzato dal sistema pulviscolare e disperso della piccola e micro impresa, il Veneto dei capannoni, dei campi agricoli, delle attività artigianali e manifatturiere commisti alle villette, del patrimonio artistico e paesaggistico diffuso, appare legittimo chiedersi, da un lato, se siamo o meno oggi in presenza di una rivoluzione tecnologica, se questa sia già in corso e se abbia effettiva incidenza sul sistema economico locale; dall’altro lato, come progettisti, possiamo domandarci se la nuova matrice tecnologica abbia o meno delle ricadute spaziali, modificando il territorio e il suo sistema di funzionamento. Oggi, come ricorda Bonomi, “[...] il Nordest che attraversa la crisi è sospeso tra il «non più» del ciclo che si chiude e il «non ancora» di un futuro di cui solo ora si iniziano a intravedere i tratti”⁵. Il ciclo che si chiude con la crisi non ha interessato solo le economie: a Nordest con la crisi è stato spazzato via un sistema antropologico e culturale sul quale nel corso del XX secolo si è costruita l’intera narrazione del modello territoriale basato sul capitalismo molecolare e distrettuale⁶. In Veneto, “le tre C che facevano da propulsori (comunità, campanile e comune) hanno finito la benzina nel serbatoio, prosciugate dal processo di secolarizzazione e individualizzazione che ha investito anche il Nordest”⁷. Se con il ciclo che si chiude se ne vanno anche gli immaginari che hanno sostenuto l’identità collettiva del Veneto come “locomotiva d’Italia”, con il nuovo ciclo possiamo forse pensare alla sempre maggiore centralità della “proposta di una rivoluzione artigiana fondata sulle tecnologie digitali e dell’autoproduzione”⁸. Una rivoluzione che per Stefano Micelli fa appello al possibile ruolo dell’“artigiano futuro” e sfrutta le possibilità della *customizzazione* di massa per sostenere le prospettive evolutive della piccola e micro impresa manifatturiera diffusa che cerca faticosamente un ruolo nello scenario globale⁹.

Più in generale e in forma del tutto provvisoria, guardando alle specifiche condizioni del territorio Veneto a valle della crisi, alla pervasività



Laboratorio PiuLed, Spinoff Iuav, test della lampada 60, Pordenone.
Fotografia di D. Bazzo, 2018

delle nuove tecnologie digitali e alle trasformazioni culturali cui esse introducono, possiamo provare a ipotizzare un principale slittamento di senso nel *consolidarsi della città diffusa come paradigma positivo*. Esso significa il possibile passaggio da una narrazione basata su sistemi produttivi (e territori) pensati ad integrazione verticale – tipici del fordismo e delle prime rivoluzioni industriali – al consolidarsi, grazie anche all’Internet delle cose, di “modelli positivi” (e territori) ad organizzazione diffusa e integrazione laterale¹⁰. A questi modelli corrispondono naturalmente sistemi territoriali basati su un’organizzazione isotropica, come il Veneto o la North Western Metropolitan Area, divenuti non a caso icone della città del XXI secolo¹¹. Modelli che in Veneto (ma anche in Toscana, in Emilia Romagna e nelle Marche) il sistema produttivo distrettuale e della micro impresa diffusa del dopoguerra italiano aveva già testato e reso famosi¹², di cui la crisi del 2008 aveva messo in evidenza fragilità e debolezze ma che ora forse le nuove tecnologie potrebbero rendere nuovamente competitivi¹³. L’ipotesi da esplorare è se le nuove tecnologie – la fabbricazione digitale diffusa, la digitalizzazione dell’artigianato, la produzione distribuita dell’energia, l’integrazione e l’interconnessione digitale dei sistemi territoriali – possano tracciare insieme una prospettiva di sviluppo che individui nell’organizzazione spaziale del modello distrettuale da un lato e della città diffusa dall’altro, un capitale fisso che è naturalmente pronto all’uso, basato su principi di isotropia, resilienza e connettività¹⁴.

Una nuova infrastruttura territoriale a integrazione laterale

Se guardiamo al territorio e alle sue infrastrutture, i primi segnali di questo scenario possono forse essere rintracciati a valle della crisi, nel progressivo consolidarsi di un nuovo paradigma energetico basato sui principi di diffusione e integrazione laterale. Esso sembra delinearsi attraverso le possibilità di produzione diffusa offerte dalle nuove tecnologie per la generazione elettrica distribuita e dalle linee di “trasmissione intelligente” (*smart grid*), previste dal *Piano energetico regionale*¹⁵. Dal 2008 assistiamo in meno di dieci anni alla transizione da un sistema interamente fondato sulla gerarchizzazione e la concentrazione dell’energia nei poli di Marghera, sul delta del Po e nelle grandi centrali idroelettriche site sulle Alpi Venete, a un sistema energetico misto basato in parte sui grandi impianti tradizionali, in parte

sulla generazione distribuita e l’integrazione laterale¹⁶. In pochi anni gli impianti fotovoltaici di piccola taglia per l’autoproduzione hanno colonizzato i tetti di villette, scuole, biblioteche, palestre, capannoni¹⁷. La produzione dell’energia, tradizionalmente concentrata nelle mani di pochi grandi soggetti, diventa una forma imprenditoriale possibile, nuovi piccoli operatori si distribuiscono sul territorio. Ad essi si associano le esperienze di migliaia di cittadini che investono nella ristrutturazione della propria abitazione e nella “messa a reddito” del potenziale energetico prodotto attraverso l’installazione dei pannelli solari. Come avviene in Internet con le informazioni, le infrastrutture energetiche di questo tipo sono “intelligenti” perché interconnesse, basate sull’idea di rete e di “scambio sul posto” in cui a seconda delle esigenze il produttore è anche consumatore. Esse introducono a infrastrutture basate su razionalità territoriali governate non più dalla concentrazione e gerarchizzazione ma dai principi di isotropia e resilienza. Tutto ciò significa guardare il territorio e la sua evoluzione da un’angolazione differente: una cornice di senso in cui l’Internet delle cose (delle case o dei capannoni) offre una prospettiva per riscattare l’idea dominante della città diffusa e della dispersione della micro impresa come modello negativo perché poco gerarchizzato, inadeguato ad affrontare le sfide economiche che ci attendono. Un modello che capitalizza sul territorio Veneto la cultura contadina basata sull’auto-produzione e oggi associa la consueta figura del *metalmezzadro*¹⁸ – il contadino che negli anni del boom economico arrotondava con il lavoro in fabbrica – con quella nuova del *prosumer*¹⁹ – il micro-imprenditore che nel territorio produce e consuma servizi e prodotti digitali, nell’officina di famiglia si riscopre artigiano evoluto contemporaneamente connesso al distretto locale e al mercato globale, nella villetta ristrutturata produce l’energia di cui ha bisogno –.

Think local – act global: cultura d’impresa e del design nei distretti e nelle PMI

Fra la fine del Novecento e il principio del nuovo Millennio è avvenuta la ridefinizione dei modelli economici, sociali e di mercato, con l’obbligatoria necessità di agire dentro un sistema mondiale unitario e al contempo, in particolare nel nostro Paese, di conciliare l’ambito globale e quello locale, per non perdere l’identità legata al *genius loci*²⁰. Questo vale per le imprese – che producano fisicamente artefatti oppu-



Laboratorio Fablab Venezia, spinoff Iuav,
costruzione della Mano del Colosso per la mostra Homo Faber, 2018.
Fotografia di Fablab Venezia

media e nuove tecnologie. Un cambiamento collegato all'organizzazione, alla gestione di dati e informazioni, alla loro diffusione ad esempio attraverso la rete Internet; connesso ai sistemi produttivi e distributivi, alla comunicazione di prodotti, sistemi e servizi; rilevante infine per la modalità di generazione della conoscenza, oltre che del progetto. Sempre più le imprese sono caratterizzate da una *knowledge organization*, basata su consapevolezza, cultura, immaginario e creatività. Accanto al binomio capitale-lavoro – che ha identificato per lungo tempo una modalità tradizionale di produzione di valore –, hanno assunto massima rilevanza i processi connotati anche di una dimensione immateriale e simbolica, come comunicazione, distribuzione, commercializzazione e design.

Quest'ultimo interviene sostanzialmente lungo due direzioni. Da un lato con la capacità di trovare la corretta relazione merci-metodi di fabbricazione, andando a realizzare un complesso di attività innovative difficilmente rilevabile e misurabile con le metodologie d'analisi "classiche". Dall'altro accelerando le relazioni interdisciplinari e approdando a una sintesi formale-funzionale, anche attraverso un approccio sistemico, che collega la vocazione territoriale e degli imprenditori al prodotto con gli obbligati processi legati, ad esempio, a identità, comunicazione e distribuzione.

Il design fornisce perciò un contributo fondamentale teso a conferire unitarietà all'operare dell'impresa e a definire una strategia integrata attorno all'innovazione incrementale per il prodotto.

Il sistema del design inoltre si trova ad affrontare attualmente alcune inedite condizioni: dalla crisi del modello di crescita e consumo infinito alla "coda lunga" e alle nuove nicchie dei mercati; dalle obbligate necessità di strategie ed identità riconoscibili (per qualità e responsabilità) per aziende e prodotti alle rinnovate modalità del consumo, esperienziale, personalizzato e consapevole; dagli orizzonti delineati dalle nuove tecnologie di comunicazione, di progettazione, di distribuzione e di produzione legate al digitale e alle reti informatiche alle pressanti richieste verso la cultura del progetto, a cui viene chiesto anche di "prendersi cura" (sia in senso culturale che concreto attraverso un design sociale, etico e consapevole) delle persone, delle cose e del pianeta.

Il tema centrale è diventato come progettare, produrre e consumare dentro la "società post-crescita" e rendere tali attività compatibili in

sostanza con un’“economia del limite”.

In questo contesto si presentano nuove opportunità, ad esempio, per esempio, per quanto riguarda la costruzione di reti e sistemi fra più soggetti attivi sullo stesso territorio: imprese, istituzioni e università. L’economista Giacomo Becattini, in modo assieme realistico e visionario, sostiene come il distretto o le sue evoluzioni, se vengono intesi come «piccola economia sociale di mercato», possono perseguire un obiettivo elevato e configurare l’espressione paradigmatica, embrionale, simbolica, di un capitalismo dal “volto umano”, più reale che finanziario, in cui lo sviluppo delle forze economiche e quello delle relazioni socio-culturali procedono assieme²².

Design e corporate social responsibility dentro il nuovo paradigma SLOC (Small, local, open, connected)

Rispetto a quanto accennato, un primo obbligato preliminare punto di partenza riguarda una differente idea di impresa, ma anche di istituzione pubblica e privata, chiamata (a tornare) ad assumere un ruolo responsabile dentro la società.

Il tema della *corporate social responsibility* riveste forte rilevanza negli studi economici, nonché nella percezione diffusa di utilizzatori e consumatori. A fronte della diffusione dei mezzi di informazione e comunicazione e alla crescita di sensibilità, le questioni correlate alla *reputation* e ai comportamenti eticamente consapevoli delle aziende e dei loro prodotti-servizi divengono sempre più riconoscibili, rintracciabili e decisivi, fra l’altro, monitorabili con *feed-back* in tempo reale grazie agli strumenti digitali e di rete, con sistemi di verifica qualitativa e quantitativa di prodotto-servizio, correttezza di rapporto e della transazione.

L’attuale dimensione avanzata di ricerca e progetto di *ben-essere* mentale e fisico – non solo consumo ma bisogni reali, connessi anche a paure, calamità naturali, disagio sociale e culturale e così via – sembra allora guardare alla qualità sociale, nella direzione di una “società relazionale”, che può tornare a legare territorio e benessere locale, nonché alimentarsi della relazione virtuosa fra cultura del progetto e impresa.

Si stanno infatti aprendo inedite opportunità: la ricerca di una qualità della vita sostenibile; i mercati che cedono alle reti, il transito da proprietà all’accesso, lo spostamento dall’interesse personale a quello

collaborativo; lo sviluppo dell’imprenditoria sociale; il passaggio dal valore di scambio al valore della condivisione; un benessere economico misurato in termini meno di accumulo di capitale economico-finanziario e più di aggregazione del capitale sociale.

Questo avviene all’interno di un nuovo paradigma socio-tecnico – che Ezio Manzini ha ben riassunto con l’acronimo SLOC (*small, local, open, connected*)²³ – dentro cui il design e il progetto territoriale pensano ed operano con rinnovati strumenti culturali e progettuali.

Un nuovo ciclo?

Traguardando il territorio Veneto da queste direzioni principali e in particolare a partire dai nuovi paradigmi del prodotto, possiamo riconoscere il consolidarsi sullo spazio, l’economia e la società, di alcuni possibili processi fra loro interconnessi. Il primo è un *processo dall’alto*, che si traduce nel pervasivo affermarsi di importanti soggetti economici privati, quasi sempre esterni al territorio e spesso al Paese, proprietari di “piattaforme digitali abilitanti”, dotati di enormi capitali finanziari, tecnologie e possibilità di spesa (Google, Apple, Facebook, Siemens, Cisco ecc.), senza i quali l’accesso al digitale (sul territorio come nell’impresa 4.0) almeno oggi non può avere luogo. Un processo pervasivo che sovrappone al territorio uno strato tecnologico invisibile ma potente, che agisce in profondità sulle nostre vite e sul modo che abbiamo di relazionarci fra noi stessi e con gli oggetti che ci circondano. Il secondo è un *processo dal basso*, che coincide con il progressivo consolidarsi di modelli di produzione (di economie e territori) *top down*, basati sull’azione pulviscolare e convergente di piccoli soggetti produttori di innovazione. In questi anni anche in Veneto l’opera puntiforme di una variegata gamma di micro-imprese, soprattutto *start-up* innovative ad alto valore tecnologico, ha dato un contributo rilevante allo sviluppo economico e sociale del territorio. A muovere questi singoli e piccoli attori sono motivazioni diverse che vanno da un sistema di valori connessi ai temi dell’ambiente e a specifiche *mission* di responsabilità sociale. Alcune di queste società, oggi divenute *spin-off* dello Iuav, bene interpretano questa dimensione che è al contempo di rigenerazione urbana, innovazione sociale e tecnologica, rivisitazione delle discipline progettuali su cui si è fondata originariamente la scuola di Venezia. Alcune sono società, come ad esempio *PopLab* di Rovigo o *Fablab Venezia*, che bene interpretano i temi della



Laboratorio Poplab, Spinoff Iuav, laboratorio e spazi dell'incubatore di Rovigo, 2018.
Fotografia di Poplab Rovigo

nuova manifattura digitale e che più evidentemente si ispirano ai prototipi originali del *fablab* e alla cultura *Maker*²⁴, o come *+Led*, che lavora nella *customizzazione* delle nuove tecnologie LED per l'illuminotecnica; altre sono società impegnate nei temi dell'innovazione sociale come la cooperativa EST di Padova, che attraverso autocostruzione e comunità collaborative si occupa di rigenerazione urbana, o come *Tooteko*, che ha sviluppato un anello tecnologico che rende fruibili i percorsi museali ai non vedenti, o ancora *Greendev*, che si occupa di sviluppo di nuove tecnologie e servizi per la pianificazione energetica e ambientale; altre ancora sono piccole aziende che operano negli ambiti dell'architettura digitale come *Imaking srl*, che sviluppa *texture* e materiali virtuali di altissima qualità per la realtà immersiva. Nel complesso sono esperienze a cavallo fra il mondo della ricerca e della produzione, la cui incisività non può essere giudicata a partire dal fatturato. Esse trovano una propria ragione d'essere nei vuoti lasciati dall'economia tradizionale, la *coda lunga* che Internet e le nuove tecnologie hanno reso possibile: sono società fondate su comunità aperte e collaborative; sono società nate figlie di Internet e che lo sanno sfruttare (per la ricerca dei fornitori o di partner per la realizzazione di un nuovo progetto, per la costruzione di collaborazioni e consenso); sono società fortemente ancorate sul territorio ma che grazie al web nascono già in connessione ad un sistema di relazioni globale²⁵. Agiscono nei distretti ma si situano in un piano intermedio fra i grandi soggetti economici internazionali, le università, le istituzioni pubbliche e il sistema produttivo locale della piccola media impresa. Anche se apparentemente indifferenti alla localizzazione le loro sedi sono quasi sempre spazi pubblici, nuove centralità territoriali che spesso riutilizzano gli edifici lasciati liberi dai cicli produttivi precedenti. *Fablab Venezia*, *Tooteko* e *Imaking* hanno i propri laboratori al Vega, il parco scientifico tecnologico sorto a Marghera sulle ceneri degli stabilimenti chimici di Enichem Agricoltura, parte di ciò che era il più importante polo petrolchimico italiano. Il laboratorio di fabbricazione digitale *Poplab* è divenuto negli anni una centralità fondamentale per gli spazi novecenteschi dell'ex-zuccherificio di Rovigo. Piazza Gasparotto a Padova, sede della cooperativa EST, è stata eletta a laboratorio di sperimentazione per la co-progettazione e l'autoproduzione di orti urbani, installazioni per spettacoli ed eventi. Così facendo consolidano i paradigmi di un progetto territoriale "orientato da un'idea di riciclo inteso come

"manipolazione ricreativa", capace di attivare [nel territorio] "nuovi cicli di vita". [In questo senso] la dismissione, lo scarto, il consumo di suolo, non sono solo fenomeni da mappare ma delle opportunità da interrogare [...] per l'avvio di una grande intrapresa collettiva centrata sulla re-invenzione del capitale già disponibile"²⁶.

Il terzo e ultimo processo, fortemente interconnesso con il precedente, è un *processo laterale* che comincia a esplicitarsi anche in Veneto nella progressiva perdita di valore dell'idea di proprietà in favore dell'accesso senza vincoli all'uso di beni, servizi e alla condivisione di spazi, tecnologie, risorse, competenze. L'uso condiviso della casa (si pensi all'albergo diffuso o all'effetto dirompente di *AirB&B*), del luogo di lavoro (si pensi al ruolo di incubatori, *coworking* e *community hub*), dell'auto o della bicicletta (si pensi al *bike sharing* o al *car sharing*), ma anche la condivisione di servizi, di capacità e competenze (si pensi all'azione di innovazione sociale dovuta ai *fablab* o alle *ciclofficine popolari*), diventano pratica corrente e pervasiva. Più in generale la condivisione – sia essa sospinta dalle necessità economiche e della crisi, dalle possibilità (anche culturali) offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e comunicazione, dall'emersione di nuovi valori o dalla rivendicazione di nuovi diritti e bisogni – lentamente ma progressivamente agisce sulle abitudini e gli stili di vita, occupa spazi rilevanti nelle economie dei principali settori produttivi, si riversa nella città, informando profondamente le relazioni e le tensioni che si possono istituire fra gli ambiti privati e pubblici, fra una vecchia e una nuova idea di città²⁷.

Verso un progetto di ricerca

La sintetica ricognizione condotta su condizioni e sfide contemporanee richiede un deciso cambio di prospettiva e velocità nel pensare e agire di imprese, istituzioni, luoghi della cultura, ricerca e formazione. Se la crisi può in qualche modo essere considerata anche come una grande occasione di ripensamento teorico e operativo, l'innovazione (sia essa tecnologica, sociale o culturale) si può dare solo attraverso un'alleanza strategica fra università, territorio e produzione nella prospettiva di una rifondazione del sistema produttivo come sistema economico sempre più basato sulla conoscenza. Un'equa "economia della conoscenza" che sappia redistribuire capacità o competenze – per dirla alla Pierre Boirdieu il *capitale culturale* – non può che privilegiare, in

prima istanza, la scala di intervento locale in quanto in grado di generare ricadute allargate e virtuose sulla crescita complessiva e integrata di un territorio che è globalmente interconnesso.

Quello che questi studi provano ad investigare sono le conseguenze del progressivo e lento depositarsi di un nuovo *capitale fisso sociale*, una nuova e pervasiva infrastruttura tecnologica basata sull'integrazione orizzontale e, con essa, la sua capacità di riscrivere, attraverso la circolazione della conoscenza, il *capitale territoriale*. In questi studi il territorio e i suoi prodotti non sono tuttavia, come invece spesso avviene nelle discipline economiche, spazi astratti, formule, modelli statistici, indicatori. Il "capitale territoriale" è più spesso qui inteso come "palinsesto", deposito materiale, di frequente implicito e intangibile/*coded e intangible*, scritto e riscritto dalle pratiche degli uomini che lo abitano, che ne attraversano le sue reti e utilizzano i suoi spazi²⁸.

Perché se nell'economia della conoscenza il valore si concentra nello sfuggente territorio delle idee²⁹, le sue ricadute agiscono, modificano e utilizzano sempre uno spazio che è territorio, risorse ambientali, edifici, infrastrutture e prodotti. In relazione a questo, diviene anche sempre più necessario e utile mettere a punto strumenti di analisi critica in particolare del contesto specifico del Veneto, sia in chiave storica utile alla comprensione di caratteri e condizioni della declinazione specifica del design e del progetto di territorio, che contemporanea in relazione alle dinamiche attuali di posizionamento e crescita delle imprese all'interno dei contesti post-distrettuali.

Anche per questo, per quanto riguarda lo sviluppo della ricerca e le sue relazioni con i temi del "trasferimento tecnologico e di conoscenza", un percorso positivo può essere legato alla collaborazione fra istituzioni, imprese e università, anche allo scopo di identificare modalità e direzioni innovative per una formazione che necessita, a fianco di quelle specialistiche e scientifico-tecniche, di conoscenze e competenze interdisciplinari e di un'ampia cultura umanistica, in grado di governare processi e dinamiche complessi e articolati.



Laboratorio Poplab, Spinoff Iuav, laboratorio e spazi dell'incubatore di Rovigo, 2018.
Fotografia di Poplab Rovigo



Laboratorio Imaking, Spinoff Iuav, acquisizione fotografia per il progetto
Extreme Textures Venezia 2018.
Fotografia di Imaking

Note

1. Il testo riprende e sviluppa le considerazioni degli autori contenute in A. Bassi, *Università del design, capitale territoriale, imprese responsabili* e in L. Fabian, *Un nuovo ciclo* in A. Bassi, et al. (a cura di), *Design, università, imprese, territorio. Progetti Iuav per il Veneto*, Bibliografica Ciampi, Roma 2019. In particolare ad A. Bassi sono da attribuire i paragrafi: *III. Think local - act global: cultura d'impresa e del design nei distretti e nelle PMI*; *IV. Design e corporate social responsibility dentro il nuovo paradigma SLOC (Small, local, open, connected)*; a L. Fabian sono da attribuire i paragrafi: *II. il Veneto e l'Internet dei capannoni*; *III. Una nuova infrastruttura territoriale a integrazione laterale*; *V. Un nuovo ciclo?*
2. Sul concetto di capitale territoriale vedi: R. Camagni, *Per un concetto di capitale territoriale*. In: D. Borri, F. Ferlaino (a cura di), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, FrancoAngeli, Milano 2009, pp. 47-65.
3. Per un sintetico inquadramento, vedi J. Rifkin, *La terza rivoluzione industriale*, Mondadori, Milano 2011; J. Rifkin, *La società a costo marginale zero. L'Internet delle cose, l'ascesa del commons collaborativo e l'eclissi del capitalismo*, Milano, Mondadori 2015.
4. Il piano di rilancio delle economie nazionali grazie alle nuove possibilità offerte dalle tecnologie digitali applicate ai sistemi industriali viene

originariamente formulato in Germania, nel documento tecnico del 2011 "Industrie 4.0: Mit dem Internet der Dinge auf dem Weg zur 4. industriellen Revolution". Lo stesso piano viene poi declinato da altri paesi europei fra cui la Francia e, nel 2016, dall'Italia attraverso le politiche del Ministro Calenda ad attuazione del piano "Industria 4.0" promosso dal Ministero per lo Sviluppo Economico nei governi Renzi e Gentiloni.

5. A. Bonomi, *Il capitalismo in-finito: Indagine sui territori della crisi*, Einaudi Passaggi, Torino 2013, p. 1516.
6. Sulla fine delle narrazioni classiche del Nord Est, vedi: G. Borelli, *Veneto (in)felice: la distruzione letteraria del Nordest*, in "VENETO E NORD EST", Rivista di cultura socio-economica della CGIA di Mestre, n. 46, II quadrimestre 2016.
7. A. Bonomi, *op. cit.*, p. 1542.
8. A. Bonomi, *op. cit.*, p. 1609.
9. Per un'introduzione ai temi dell'artigianato digitale vedi: S. Micelli, *Futuro Artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Marsilio, Venezia 2011; S. Micelli, S. Oliva (a cura di), *Nord Est 2017. Rapporto sulla società e l'economia*, Marsilio, Venezia 2017.
10. J. Rifkin, *La società a costo marginale zero: L'Internet delle cose, l'ascesa del commons collaborativo e l'eclissi del capitalismo*, cit., p. 106.
11. B. Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma Bari 2013.

12. Sui temi del distretto vedi fra i tanti: A. Bagnasco, *La costruzione sociale del mercato. Studi sullo sviluppo di piccola impresa in Italia*, il Mulino, Bologna 1998; G. Becattini, *Dal distretto industriale allo sviluppo locale. Svolgimento e difesa di una idea*, Bollati Boringhieri, Torino 2000.

13. S. Micelli, *op. cit.*, 2011.

14. L. Fabian, B. Secchi, P. Viganò (a cura di), *Water and Asphalt. The project of isotropy*, park books, Zürich 2016.

15. Nelle politiche energetiche della Regione Veneto “La diffusione di reti intelligenti rappresenta uno dei risultati da perseguire con determinazione nel 2014-2020 per ridurre i colli di bottiglia che si sono già creati o che si potranno creare con l’aumento della produzione distribuita.” PERFER, Regione Veneto, *Piano energetico regionale - Fonti rinnovabili, risparmio energetico ed efficienza energetica*. Disponibile presso <http://www.regione.veneto.it/web/energia/piano-energetico-regionale>, 2017, p. 260.

16. Il *Piano energetico* redatto in Veneto nel 2017 evidenzia come, a fronte di una radicale diminuzione della produzione delle centrali termoelettriche ubicate in pochi e grandi impianti, il 39,6% dell’energia elettrica prodotta in Veneto sia oggi derivata da fonti rinnovabili diffuse, con un aumento di più di 13 punti percentuali dal 2008. A presentare i maggiori incrementi è il settore fotovoltaico, che nei due anni dopo la crisi (2008-2010) registra uno sviluppo del 1121%. PERFER, *op. cit.*, p. 103.

17. Nel 2004 gli impianti fotovoltaici installati in Regione sono 808, nel 2011 il loro numero cresce improvvisamente a 45mila, nel 2016 raddoppia e raggiunge le 99mila unità. Vedi: PERFER 2017, *op. cit.*

18. U. Bernardi, , *L’eredità del metalmezzadro nel Veneto agropolitano*. In C. Barberis (a cura di), *Ruritalia, La rivincita delle campagne*, Donzelli, Roma 2009, pp. 299-312.

19. J. Rifkin, *op. cit.*, 2014

20. Oltre i già citati di J. Rifkin si vedano: A. Khanna, P. Khanna, *L’età ibrida. Il potere della tecnologia nella competizione globale*, Codice Edizioni, Torino 2013; M. Magatti, *Libertà immaginaria. Le illusioni del capitalismo tecno-nichilista*, Feltrinelli, Milano 2013; A. Bassi, *Design contemporaneo. Istruzioni per l’uso*, Il Mulino, Bologna 2017.

21. F. Amatori, A. Colli, *Impresa e industria in Italia. Dall’Unità a oggi*, Venezia, Marsilio 1999; G. Becattini, *Dal distretto industriale allo sviluppo locale. Svolgimento e difesa di una idea*, Bollati Boringhieri, Torino 2000; A. Colli, *I volti di Proteo. Storia della piccola impresa in Italia nel Novecento*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.

22. G. Becattini, *Per un capitalismo dal volto umano. Critica dell’economia apolitica*, Bollati Boringhieri, Torino 2004.

23. E. Manzini, *Design When Everybody Designs. An Introduction to Design for Social Innovation*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (MA) 2015.

24. Il prototipo originale di Fablab è stato sviluppato nel 2001 dal *Center for Bits and Atoms* (CBA) diretto Neil Gershenfeld al Media Lab del MIT di Boston. Vedi in proposito: N. Gershenfeld, *Fab The Coming Revolution on Your Desktop*, Basic Books, New York 2005.

25. C. Anderson, *La coda lunga*, Codice Edizioni, Torino 2010; C. Anderson, *Makers: Per una nuova rivoluzione industriale*, Rizzoli Etas, Milano 2012.

26. L. Fabian, S. Munarin, (a cura di), *Re-Cycle Italy. Atlante*, Lettera 22, Siracusa 2017.

27. C. Bianchetti, (a cura di), *Territori della condivisione. Una Nuova Città*, Quodlibet, Macerata 2014.

28. A. Corboz, *Il territorio come palinsesto* in “Casabella”, n. 516, settembre 1985.

29. E. Grazzini, *L’economia della conoscenza oltre il capitalismo*, Codice Edizioni, Torino 2008.

Bibliografia

Anderson C., *La coda lunga*, Codice, Torino 2010.

Id., *Makers: Per una nuova rivoluzione industriale*, Rizzoli Etas, Milano 2012.

Bagnasco A., *La costruzione sociale del mercato. Studi sullo sviluppo di piccola impresa in Italia*, il Mulino, Bologna 1988.

Bassi A., *Design contemporaneo. Istruzioni per l’uso*, il Mulino, Bologna 2017.

Becattini G., *Il distretto industriale*, Rosenberg & Sellier, Torino 2000. *Id.*, *Per un capitalismo dal volto umano. Critica dell’economia apolitica*, Bollati Boringhieri, Torino 2004.

Bernardi U., *L’eredità del metalmezzadro nel Veneto agropolitano*, in Barberis C. (a cura di), *Ruritalia, La rivincita delle campagne*, (pp. 299-312). Donzelli, Roma 2009.

Bianchetti C. (a cura di), *Territori della condivisione. Una Nuova Città*, Quodlibet, Macerata 2014.

Bonomi A., *Il capitalismo in-finito: Indagine sui territori della crisi*, Einaudi, Torino 2013.

Borelli G., *Veneto (in)felice: la distruzione letteraria del Nordest*, in “VENETO E NORD EST”, Rivista di cultura socio-economica della CGIA di Mestre, n. 46, II quadrimestre 2016. Camagni R., *Per un concetto di capitale territoriale*, in Borri D., Ferlaino F. (a cura di), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, FrancoAngeli, Milano 2009, pp. 47-65. Caragnano G., *La via italiana verso Industry 4.0*, in S. Micelli, *Nord Est 2017*, Marsilio, Venezia 2017.

- Corboz A., *Il territorio come palinsesto*, in “Casabella”, n. 516, settembre 1985.
- Fabian L., Munarin S. (a cura di), *Recycle Italy. Atlante*, Lettera 22, Siracusa 2017.
- Fabian L., Secchi B., Viganò P. (a cura di), *Water and Asphalt. The project of isotropy*, PARK BOOKS, Zürich 2016.
- Gershenfeld N. A., *Fab The Coming Revolution on Your Desktop*, Basic Books, New York 2005.
- GSE Gestore Servizi Energetici 2016, *Rapporto statistico 2016. Solare Fotovoltaico*. [Data file]. Disponibile presso https://www.gse.it/documenti_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20statistici/Solare%20Fotovoltaico%20-%20Rapporto%20Statistico%202016.PDF; 2018, *Scambio sul Posto*, Disponibile presso <https://www.gse.it/servizi-per-te/fotovoltaico/scambio-sul-posto>.
- Grazzini E., *L'economia della conoscenza oltre il capitalismo*, Codice, Torino 2008.
- Henning K., Wolf-Dieter L., Wolfgang W., *Industrie 4.0: Mit dem Internet der Dinge auf dem Weg zur 4. industriellen Revolution*, disponibile presso <https://www.vdi-nachrichten.com/Technik-Gesellschaft/Industrie-40-Mit-Internet-Dinge-Weg-4-industriellen-Revolution>, 2011.
- Khanna A., *L'età ibrida. Il potere della tecnologia nella competizione globale*, Codice, Torino 2013.
- Legambiente 2017, *COMUNI RINNOVABILI 2017. Sole, vento, acqua, terra, biomasse. Lo scenario della generazione distribuita nel territorio italiano*. [Data file]. Disponibile presso http://www.comunirinnovabili.it/wp-content/uploads/2017/06/Rapporto_2017.pdf.
- Magatti M., *Libertà immaginaria. Le illusioni del capitalismo tecno-nichilista*, Feltrinelli, Milano 2009.
- Manzini E., *Design When Everybody Designs. An Introduction to Design for Social Innovation*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (MA) 2015.
- Micelli S., *Futuro Artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Marsilio, Venezia 2011.
- Micelli S., Oliva S. (a cura di), *Nord Est 2017. Rapporto sulla società e l'economia*, Marsilio, Venezia 2017.
- PERFER, Regione Veneto 2017, *Piano energetico regionale - Fonti rinnovabili, risparmio energetico ed efficienza energetica*. Disponibile presso <http://www.regione.veneto.it/web/energia/piano-energetico-regionale>.
- Rifkin J., *La terza rivoluzione industriale. Come il «potere laterale» sta trasformando l'energia, l'economia e il mondo*, Mondadori, Milano 2012.
- Id., *La società a costo marginale zero: L'Internet delle cose, l'ascesa del Commons collaborativo e l'eclissi del capitalismo*, Mondadori, Milano 2014.

Abitare, Vivere, Pensare, Progettare il territorio della ceramica in Veneto. Una lettura per la rigenerazione della città della ceramica

Fernanda De Maio

Prologo

Comincerò da una nota autobiografica, scorretta forse in un saggio “scientifico”, ma utile, ritengo, a capire un certo modo di vivere la relazione tra lo spazio architettonico e un materiale come la ceramica, che ha improntato la scoperta della realtà industriale di Nove e Bassano del Grappa, attraverso la ricerca.

Cresciuta tra la costiera sorrentina ed amalfitana, ho avuto spesso occasione di imbattermi in alcuni degli edifici che la critica architettonica annovera tra le opere significative del secondo dopoguerra in Italia e di trascorrervi la villeggiatura estiva. Il Grande Albergo Parco dei Principi di Sorrento, *Gesamkunstwerk* di Gio Ponti, e la casa di famiglia a Meta di Sorrento, opera di Vittorio Amicarelli¹ sono due di questi edifici. A queste architetture devo la scoperta quotidiana di una bellezza particolare: quella di associare i sobri, spuri e talvolta algidi spazi della modernità tirrenica anni Sessanta alle colorate ceramiche della tradizione locale, reinterpretando i pennellati e gli spugnati con decori di astratte geometrie in bicromia – azzurri e bianchi quelli di Ponti, verdi e gialli quelli di Amicarelli, mescolati al vasto campionario già presente presso le ditte produttrici. Per Ponti e Amicarelli, la ceramica colorata non rappresenta solo il legame con una antichissima tradizione dell’architettura sacra e civile dell’area costiera mediterranea, ma attraverso le *palette* cromatiche e le composizioni che progettano, sia come designer della ceramica che come architetti *strictu sensu*, attivano un nuovo racconto del contesto in cui le due opere sono localizzate: il mare – nel caso di Ponti – e la campagna – nel caso di Amicarelli – della costiera. Tornando per un attimo ancora alle visioni infantili, devo osservare che l’educazione all’architettura si consolidava anche attraverso l’esempio e i racconti del mio padre putativo, costruttore e albergatore nonché amico del committente di Ponti in Campania, Roberto Fernandes. Attraverso Antonio Mario Giustino, committente, complice ed esecutore dei progetti di Amicarelli, prima, e dei Cocchia padre e figlio, poi, diventavo testimone, infatti, del fecondo intreccio che può crearsi tra impresa e creatività. Nella dimora sorrentina, la cera-



Paolo Soleri, fabbrica Solimene a Vietri.
Fotografia di F. De Maio.

Gio Ponti, parco dei Principi a Sorrento.
Fotografia di M. Zuppetta da "Domus" 9 luglio 2012

mica, infatti, non solo è presente come rivestimento colorato in cui la dimensione dei decori amplifica il valore delle ricercate proporzioni dei diversi ambienti progettati da Amicarelli, ma si associa al cemento armato, spesso al posto del legno, per costruire balaustre, *mashrabiya* e paraventi interni, un pò come avviene nel parco dei Principi di Sorrento – con le pareti di ciottoli colorati e con i paraventi di Fausto Melotti. Queste opere quasi coeve - 1960/62 il celebre Parco dei Principi; 1964/65 le due dimore private di Amicarelli per la famiglia Giustino – sono solo uno dei tanti esempi riscontrabili nei golfi campani, di una moda architettonica di oltre mezzo secolo addietro, che oggi fa la tradizione di un certo tipo di paesaggio insediativo e di turismo. Questi edifici, infatti, sono significativi anche perché contengono in nuce un particolare rapporto, molto diffuso nell'Italia del boom economico, di relazione tra impresa, professionisti e università più libero e spontaneo di quello codificato presentato in questo contesto, ma non meno foriero di un dialogo creativo, capace di consolidare una trasformazione di qualità del paesaggio italiano, oggi molto apprezzata da turisti e viaggiatori internazionali². La riscoperta della ceramica non solo a fini strettamente decorativi per rivestimenti e pavimenti o come materia prima di stoviglie e vasellame, ma anche come vero e proprio materiale da costruzione - formelle più o meno traforate/assemblate/smaltate a formare divisori, balaustre, umbracoli, elementi di arredo fisso – si fa strada, insomma in quegli anni in svariate occasioni dopo essere culminata a Vietri negli anni Cinquanta, con l'opera di un giovane ed allora sconosciuto Paolo Soleri: la celebre Fabbbrica Solimene. Posta all'ingresso della piccola città costiera, la fabbrica con la facciata di *mammarelle* diventa l'icona di Vietri e il simbolo del felice connubio tra cultura d'impresa, architettura e paesaggio mediterraneo, turismo balneare ecc. Con queste premesse era, allora, difficile resistere alla tentazione di approfondire altrove i modi in cui la produzione della ceramica ha costruito un territorio, ha imposto delle gerarchie morfologiche e ha definito delle tipologie architettoniche, per non parlare della cultura d'impresa e operaia che ha generato.



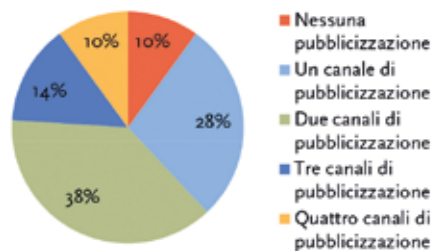
Tra Nove e Bassano del Grappa

Nel mezzo scorre una roggia, alla cui forza motrice si deve l'origine e la ricchezza del paese; poich  volge mulini, seghe, magli, folli, filatoi di seta, meccanismi da pestare le pietre onde vengono lavorate le stoviglie[...]. Pu  calcolarsi che le fabbriche di stoviglie, i 4 magli di battiferro, le tre gran seghe di legname, i sette mulini da grano, i due folli ed un opificio a torcere la seta, ultima memoria dei tanti di cui una volta, mettono settimanalmente in circolazione nel paese ben pi  di 1250 franchi animando l'intero commercio di molti piccoli esercenti[...]. I cittadini erano divisi in artigiani ed agricoltori con una piccola prevalenza de' principi.

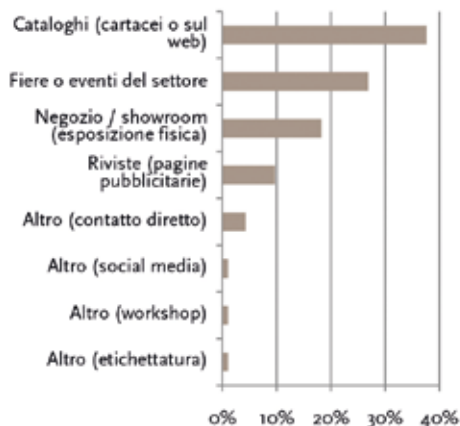
Cesare Cant , 1855-59

Questo altrove   in Veneto e lambisce le rive del Brenta. Qui una vicenda insediativa legata alla produzione ceramica, trasforma a partire dal diciottesimo secolo, un territorio a vocazione agricola – si pensi al sistema delle ville palladiane – in un'area proto-industriale. Mappare la realt  dei manufatti della produzione di questo semplice materiale, come   stato fatto nel corso della ricerca annuale sopra menzionata, a Nove e Bassano del Grappa, ha consentito di descrivere e rivelare le potenzialit  di un mondo in sospensione eppure molto vivo e con una fortissima aspirazione ad emergere dalla marginalit  di provincia in cui langue, per essere immesso nel circuito del Bel Paese, in modo analogo a quanto avviene per altre citt  della ceramica, come Vietri, appunto, o Faenza, Deruta e Caltagirone, solo per citare altre piccole citt  italiane notissime in questo senso. Un mondo che, tuttavia, diversamente dalle altre aree italiane legate alla attivit  ceramica, ancora vive di questa economia ed arte in una dimensione che potremmo definire da "impresa familiare" o piccola industria. E se la richiesta pi  pressante della comunit  dedita alla ceramica, coinvolta nella ricerca con la partecipazione a questionari e seminari, ha posto in evidenza la necessit  di una comunicazione del territorio e delle sue eccellenze pi  incisiva, per trattenere le pi  giovani generazioni, per attrarre nuove risorse umane ed economiche e per generare un turismo specifico da integrare alle altre innumerevoli attrazioni presenti, tuttavia questo rilancio in termini di marketing territoriale ha reso evidente che non si pu  tralasciare di rigenerare il tessuto architettonico con cui la piccola

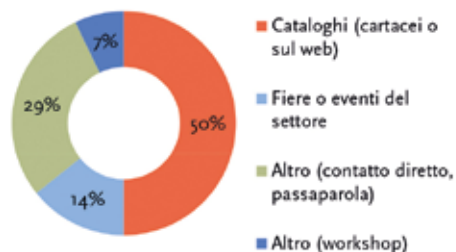
NUMERO DI CANALI DI PUBBLICIZZAZIONE UTILIZZATI
(RISPOSTE: 50/56)



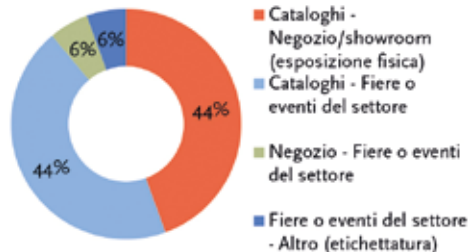
CANALI DI PUBBLICIZZAZIONE UTILIZZATI IN VALORE ASSOLUTO



CANALI UTILIZZATI DALLE AZIENDE CHE SI SERVONO
DI UNA SOLA MODALITÀ DI PUBBLICIZZAZIONE



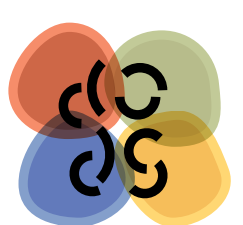
CANALI UTILIZZATI DALLE AZIENDE CHE SI SERVONO
DI DUE MODALITÀ DI PUBBLICIZZAZIONE



Nove, ancor più di Bassano, si è trasformata, in quest'ultimo secolo, assecondando un'espansione secondo il modello della città diffusa dei capannoni industriali. Ed è proprio con tale espansione, lungo la strada di accesso da Bassano a Nove, che è possibile osservare, attraverso le mappe redatte in occasione della ricerca, che esiste una profonda differenza morfologica tra Nove e Bassano: alla città radiocentrica, circoscritta entro le mura bassanesi, fa da contraltare la città lineare novese e i confini comunali tra le due città non coincidono con l'assetto morfologico definito dallo sviluppo urbano. Questa relazione tra i due insediamenti è chiaramente di tipo ancillare: Bassano è il centro principale, Nove è la sua periferia industriale; la geografia urbana, dunque, conferma quanto dice la storia. A Nove, d'altra parte, l'architettura delle fabbriche è una *architettura di strada*, nel senso che esiste una relazione diretta tra il posizionamento dei manufatti, lungo il percorso della mobilità veloce, e l'infrastruttura, generata dalle ovvie necessità di approvvigionamento e movimentazione dei materiali e delle merci. Un altro elemento da considerare dal punto di vista architettonico/urbano riguarda il fatto che la *strada della ceramica* corre parallela al corso del Brenta anche se la relazione con l'acqua e con i sassi del fiume non è più così necessaria come agli albori di questa attività – sviluppatasi oltre tre secoli fa – e, in ogni caso, lo sviluppo dell'architettura prefabbricata dei capannoni ha generato anche a Nove un distinguo tra la parte di città che si potrebbe ascrivere alla categoria del centro storico, rispetto ai segmenti filamentosi definibili come periferia. Per fortuna tale distinguo qui non è così netto da generare categorie separate, come in altri luoghi del nostro territorio, e questa sorta di labilità morfologica, dal punto di vista del progetto di rigenerazione architettonica/urbana, è una potenzialità di cui tener conto. Ma la costruzione del *data base* della ricerca ha posto in evidenza anche, per ciò che attiene la consistenza edilizia del patrimonio di fabbriche e manufatti connessi a questa realtà imprenditoriale, che circa sessanta sedi d'impresa ceramica sono insediate prevalentemente in capannoni industriali secondo l'aggregazione casa+capannone e la densità ingenerata dallo sviluppo edilizio di questa tipologia segue la logica individuale dello sviluppo imprenditoriale, per cui vi è una totale *deregulation* nello sviluppo dei fronti su strada che è anche il segno del modo in cui si è trasformata la produzione e la vendita della ceramica nel corso del tempo. Limitando, dunque, lo sguardo a ciò che della fabbri-

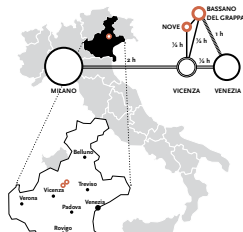
Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa. Esempio di visualizzazione dei risultati dei questionari compiuti dal gruppo di ricerca.

Elaborazione grafica di D. Petucco e G. Zonta



Smart Pottery Creative Park
Museo diffuso della ceramica
di Nove e Bassano del Grappa

BASSANO DEL GRAPPA
+
NOVE
mappa
della ceramica



Programma Operativo Regionale - Fondo Sociale Europeo area nord
Sviluppo del territorio urbano nella ricerca e nell'innovazione per una Crescita
Intelligente - Area Strategica DGR n. 10 del 12/12/2013
Smart Pottery Creative Park - Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa
cod. progetto 2013-01-001-001

Università Iuav di Venezia
Responsabile scientifico e coordinamento della ricerca:
prof.ssa Fernanda De Mola
Docenti responsabili:
prof.ssa Emanuela Bontà Loring, prof. Massimo Rossetti, prof.ssa M. Chiara Tosi
Ricercatori Invitati: dal POR (FSE)
Elio Petruccioli, Dario Petrucci, Daniela Ruggeri, Giacomo Zonta

Chiesa di San Felice S. C. S. S. L., La Ceramica V&C,
La Nove hotel & restaurant, Styphove Ceramics
Partner scientifici:
Museo Civico della Ceramica di Nove, Comune di Bassano del Grappa
Datore della ricerca

23 Settembre 2016 - 23 Settembre 2017

Testi: © gli autori (E. Petruccioli, D. Petrucci, D. Ruggeri, G. Zonta)
Progetto grafico: E. Petruccioli, D. Ruggeri / Crea! Grafica; G. Zonta
Stampa: agosto 2017



STORIA DELLA CERAMICA / HISTORY OF CERAMIC

- 1468 Museo della ceramica G. Rai
Es. Via Calabroli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1470 Ex Antica Fornace Baggio
Es. Strada del Ponte 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1471 Ex Fabbrica Ceramica Pesenti
Es. Via S. Barbara 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1472 Ex Manifattura Bontà
Es. Via Pergamo 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1473 Ex Manifattura Marzulli
Es. Via Campo Marzio 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

- 1474 Laboratorio Federico Bonaldi
Es. Via Calabroli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1475 Antica Fabbrica di Roverseto
(NOVE / B.) Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1476 S. S. S. L.
Es. Strada del Ponte 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1477 Ceramica di d'arte di Paride Cristofari
Es. Salvo Bontà 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1478 Ceramica La Conditte
(NOVE / B.) Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1479 Ceramica Marzulli
(NOVE / B.) Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

PRODUZIONE CERAMICA / CERAMIC MANUFACTURY

- 1480 Ceramica Modio
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1481 Ciletti Tecnologie & Impianti Ceramici
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1482 F.lli Pizzari
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1483 F.lli Pizzari
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1484 F.lli Pizzari
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

OPERE D'ARTE CERAMICA / CERAMIC ART WORKS

- 1485 Porcellane Nuove Triade
Es. Via Calabroli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1486 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1487 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1488 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1489 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

TEMPO LIBERO CON LA CERAMICA / SPARE TIME WITH CERAMICS

- 1490 Negrete Shigato
Es. Via Nervi 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1491 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1492 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1493 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1494 S. S. S. L.
Es. Strada Roverseto 1043 1043/2
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

NEI QUANTORI AROUND

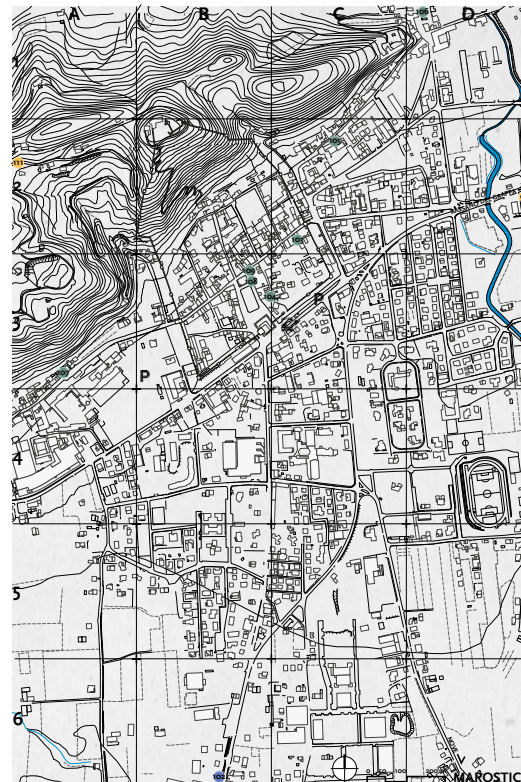
- 1495 Pirelli di Luigi Corini - Centro
Zona Industriale Pirelli
Es. Via Pirelli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1496 Pirelli di Luigi Corini - Centro
Zona Industriale Pirelli
Es. Via Pirelli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1497 Pirelli di Luigi Corini - Centro
Zona Industriale Pirelli
Es. Via Pirelli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1498 Pirelli di Luigi Corini - Centro
Zona Industriale Pirelli
Es. Via Pirelli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1499 Pirelli di Luigi Corini - Centro
Zona Industriale Pirelli
Es. Via Pirelli 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

INFO

- 1500 Comune di Nove
Piazza De Fabris 4 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1501 Museo Civico della Ceramica di Nove - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1502 Ufficio IAT / Info point - Musei civici Bassano
Piazza Garibaldi 14
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1503 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1504 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

INFO

- 1505 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1506 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1507 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1508 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1509 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita



INFO

- 1510 Comune di Nove
Piazza De Fabris 4 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1511 Museo Civico della Ceramica di Nove - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1512 Ufficio IAT / Info point - Musei civici Bassano
Piazza Garibaldi 14
1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1513 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1514 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

INFO

- 1515 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1516 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1517 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1518 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1519 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

INFO

- 1520 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1521 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1522 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1523 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita
- 1524 Palazzo C. De Fabris - Palazzo C. De Fabris
Piazza De Fabris 5 - 1 (1-15) n. 1043 1043/2
con orario / vendita

Smart Pottery Creative Park Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa

CHI COS'E'?
Si tratta di un progetto multidisciplinare annuale - settembre 2016 - settembre 2017 - dell'Università Iuav di Venezia, finanziato dal Fondo Sociale Europeo della Regione Veneto che vede come partner dell'università i Comuni di Nove e di Bassano del Grappa. Il Museo della Ceramica di Nove è quattro aziende del territorio novero.
L'obiettivo del progetto è attivare nuove forme di interesse verso il territorio vicentino tra Nove e Bassano del Grappa, legato al corso del Brenta, tramite la costituzione di una nuova rete di relazioni tra i soggetti produttivi, integrata con un'offerta turistica innovativa. La tradizione della ceramica artistica, che qui risale al XVII secolo, viene individuata dal progetto quale valore storico-ambientale su cui fondare una nuova riconfigurazione del contesto produttivo anche a partire dalla ricerca in valore di alcune emergenze urbane, architettoniche ed ambientali poco note al di fuori del contesto locale. In tal senso le discipline su cui si fonda la ricerca del territorio spaziale della Architettura alla Iuav, dalla Tecnologia dell'Architettura al Design della Comunicazione Visiva.

PERCHE' UN MUSEO DIFFUSO?
Il Museo diffuso è lo strumento contemporaneo per la conoscenza del territorio, in quanto valorizza un patrimonio culturale collettivo. Il progetto propone di ripensare le terre della ceramica come un museo a cielo aperto: attraverso la riappropriazione degli spazi lungo il sistema fluviale. La pratica virtuosa, volta a incrementare le potenzialità economiche locali, è innescata da due operazioni fondamentali: un'offerta turistica tematizzata rivolta a diverse modalità di fruizione tale da favorire l'interazione tra turismo e produzione; la riqualificazione di aree marginali e periferiche legati al "saper fare" la ceramica.

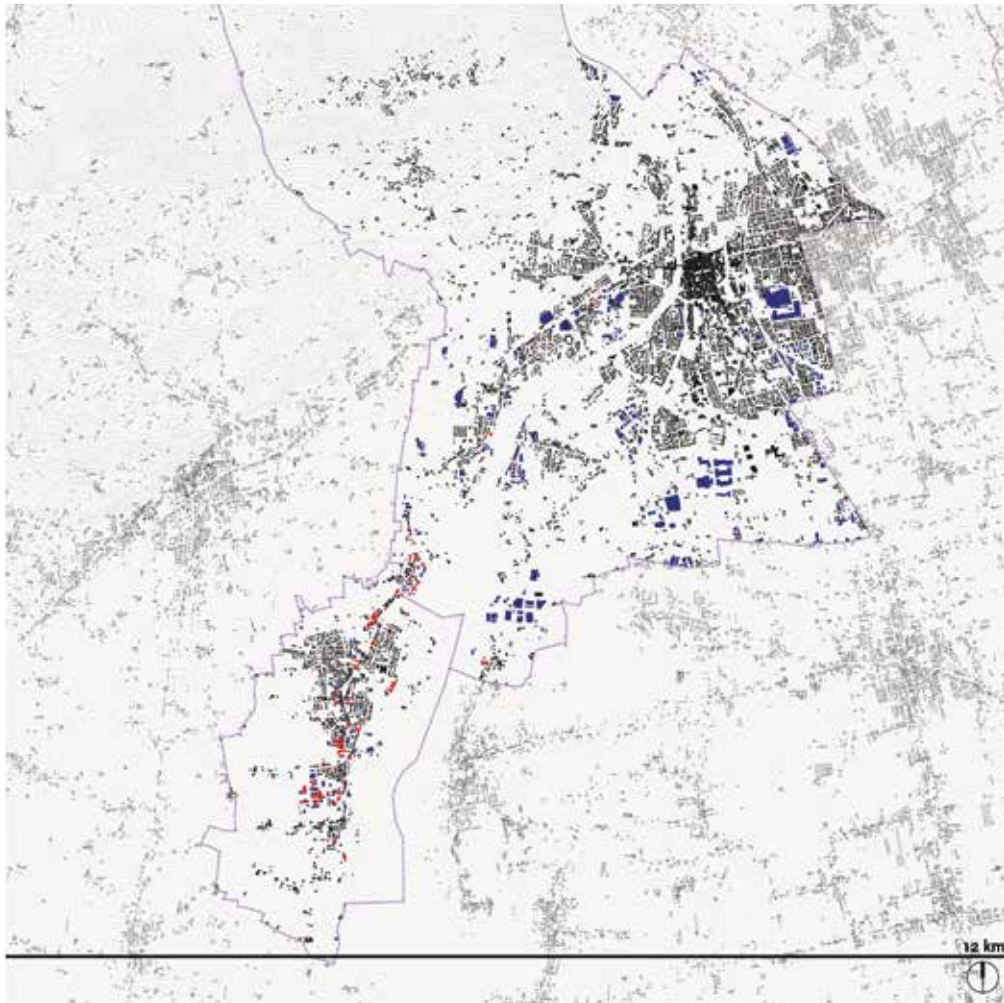
CHI PARTECIPERÀ? E A CHI SI RIVOLGE?
La ricerca nasce dalla sinergia tra Università Iuav di Venezia, i Comuni di Nove e Bassano del Grappa e alcune aziende del territorio (La Ceramica B.C. S.r.l., Chiesa di San Felice S. C. S. L., Styphove Ceramics S.r.l., La Nove hotel & restaurant). Quattro ricercatori nelle discipline dell'architettura, della progettazione urbana, della comunicazione visiva e della tecnologia dell'architettura, finanziati dall'università tramite l'FSE, hanno sviluppato lo studio che qui si presenta.
Questa ricerca per il museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa si rivolge alle comunità locali, ai visitatori e fuori del territorio ed alle aziende del comparto della ceramica e non solo, con l'obiettivo di sensibilizzare tutti verso una maggiore consapevolezza delle potenzialità di questo territorio entro la più ampia cornice del made in Italy onde ampliare il mosaico delle eccellenze italiane in Europa e nel mondo.

ABOUT
It is an yearlong multidisciplinary research project of Iuav University of Venice supported by the European Social Funds - September 2016 - September 2017 - involving as project partner the two cities of Nove and Bassano del Grappa, th Ceramics Museum in Nove and four local companies.
The aim of the project is to activate new ways of interest for the territory of Venetian touched by the Brenta river between Nove and Bassano del Grappa, through a new network of relationships among the local production entities an an innovative tourist offer.
The tradition of the artistic pottery, which dates back to the Seventeenth century, is the historical and environmental value on which this research project focuses to redesign the local production environment. This also starts with the enhancement of some urban, architectural and environmental places and points of interest that are not well known outside the local context. In this sense the reconfiguration of the territory is based on a range of disciplines, from Architecture to Urbanism, from Technology of architecture to Visual communication design.

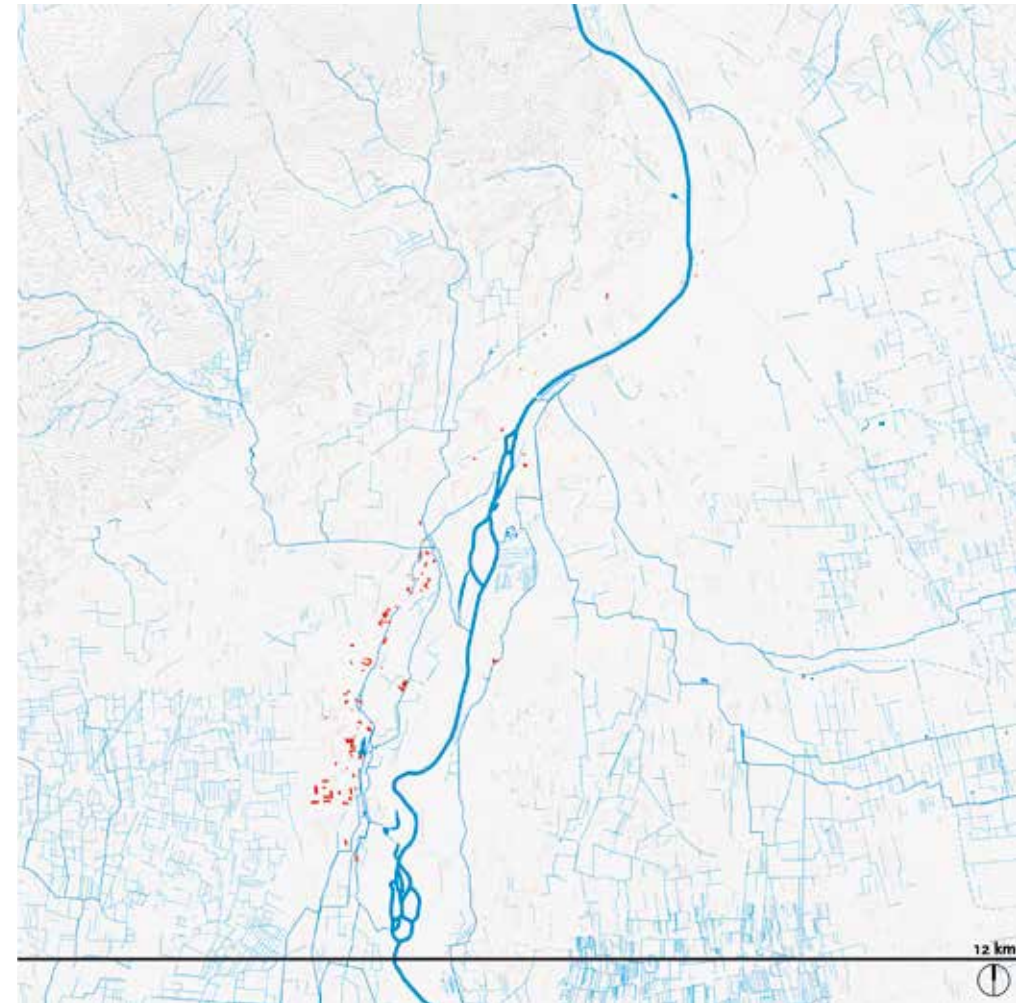
WHY AN ECO-MUSEUM?
The eco-museum is a contemporary tool of knowledge of the territory, promoting a collective cultural heritage. The goal of the project is to rethink these lands as an open-air museum, reclaiming the river area. The virtuous practice, aiming to increase the local economic potential, will be activated by two main operations: encourage the interaction between tourism and manufacturing through a themed tourist offer, addressed to different public; the redevelopment of border areas and heritage sites related to the ceramics "know-how".

WHO IS PARTICIPATING? WHO IS IT FOR?
The research projects come from the interaction between Iuav University of Venice, the two cities of Nove e Bassano del Grappa and a series of local enterprises (La Ceramica B.C. S.r.l., Chiesa di San Felice S. C. S. L., Styphove Ceramics S.r.l., La Nove hotel & restaurant). Four research fellows, specialized respectively in architecture, urban design, visual communication design and technology of architecture and supported by the university through the FSE, have developed the study that is presented here.
This initiative for an Eco-museum for Ceramics of Nove and Bassano del Grappa is addressed to local communities, visitors, pottery companies and other stakeholders, in order to make everyone aware of the potential of this territory within the widest framework of the made in Italy to expand the mosaic of Italian excellence in Europe and in the world.

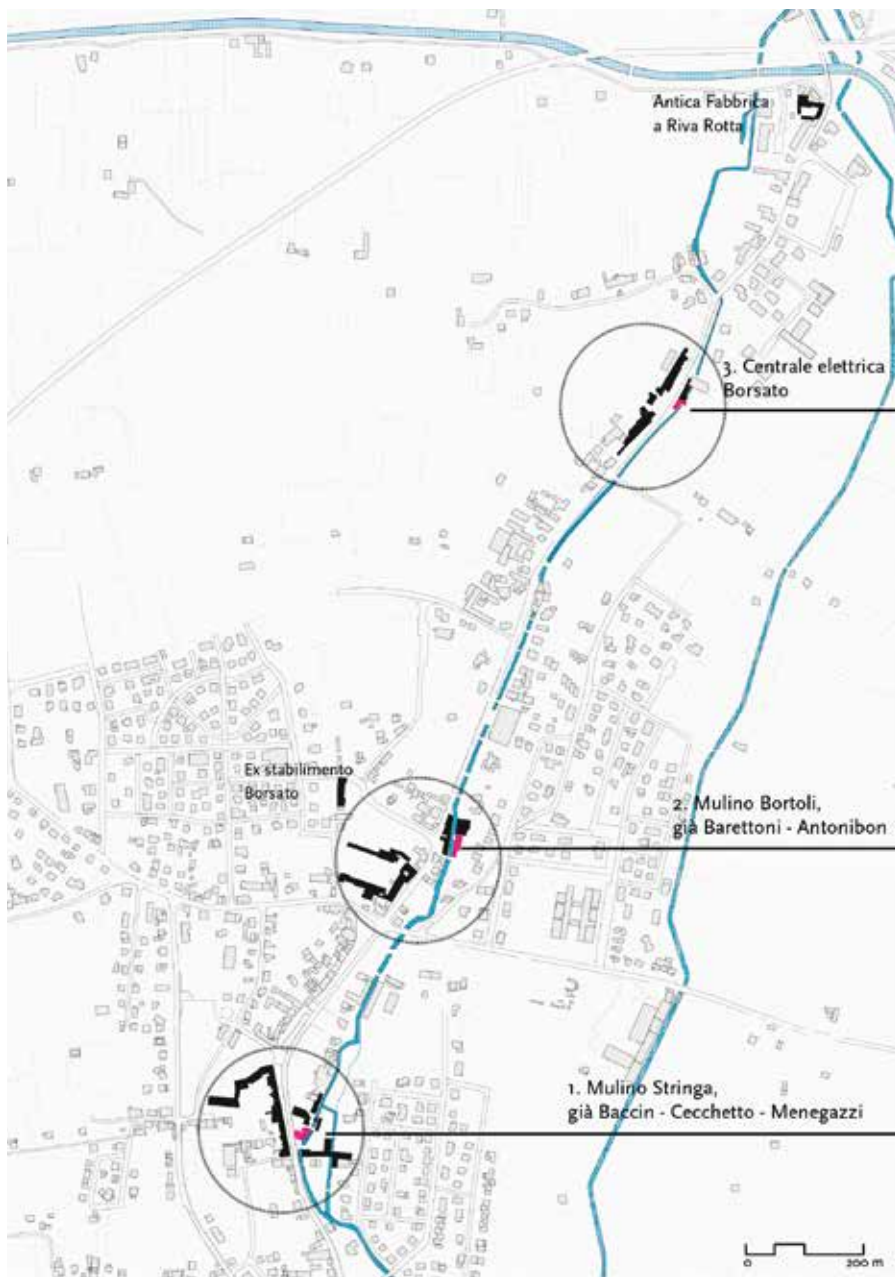
Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa.
Proposta di mappa del museo diffuso.
Elaborazione grafica di E. Petruccioli e D. Ruggeri



Museo diffuso della Ceramica di Nove e bassano del Grappa.
Le realtà aziendali in relazione ai due insediamenti urbani.
Elaborazione grafica di D. Ruggeri

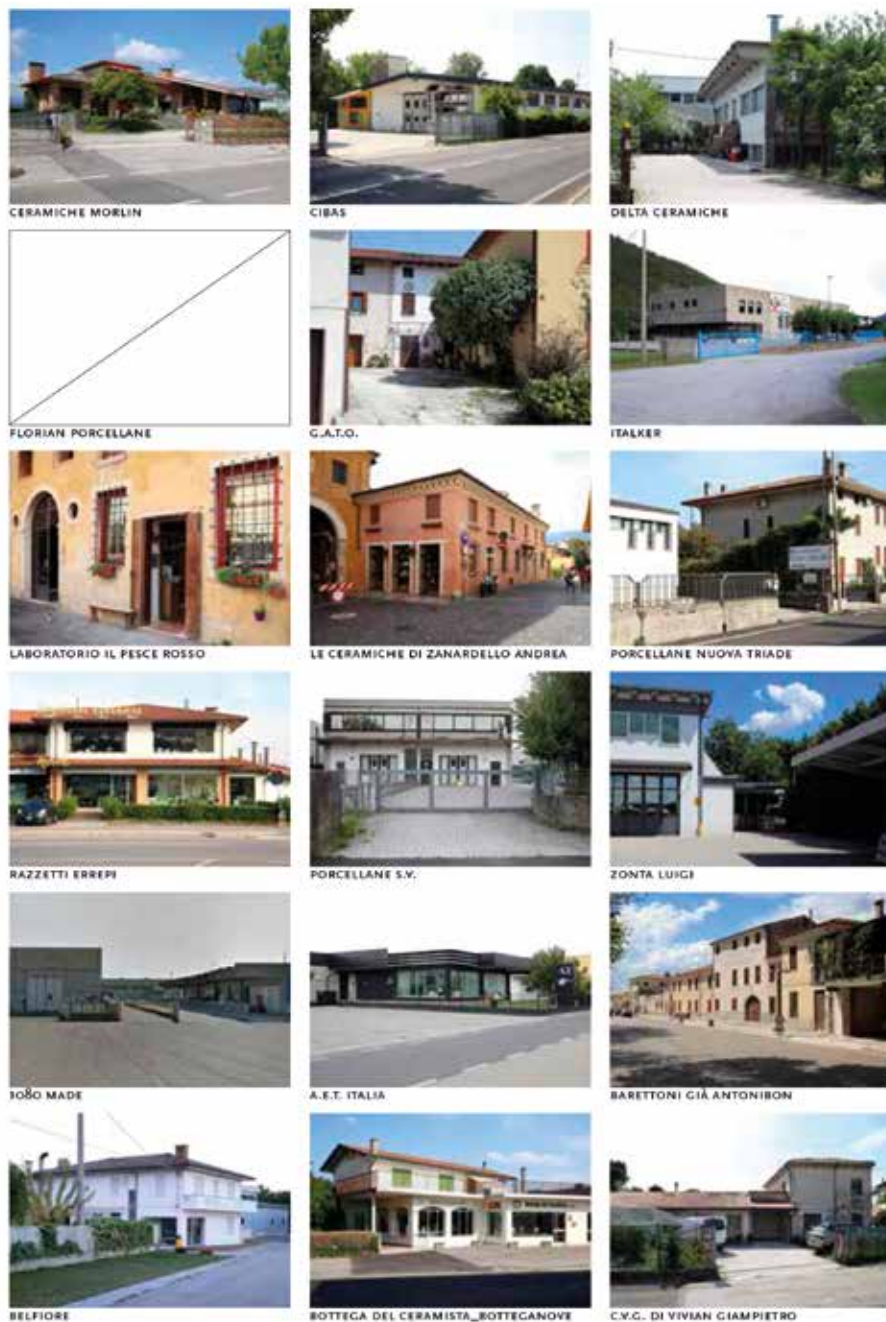


Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa.
Sistema idrico funzionale alla produzione ceramica.
Elaborazione grafica di D. Ruggeri



Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa.
Sistemi insediativi industriali urbani.
Elaborazione grafica di D. Ruggeri

ca appartiene alla strada ed è da questa visibile, si può osservare che ai fronti diretti su strada con vetrina espositiva del laboratorio Tasca ed altri, più prossimi al nucleo centrale della grande Piazza di Nove, seguono in condizione più periferica, i recinti con spiazzo antistante i fronti d'ingresso, delle fabbriche più recenti, come V.B.C. o Styl nove; i capannoni, in buona sostanza, arretrano rispetto al margine stradale per generare uno spessore aperto, prefigurando in tal modo un disegno connesso ad usi di accesso e rappresentanza delle aziende che funga anche da dispositivo per comporre un nuovo paesaggio per rendere più piacevole le differenti percorrenze delle strade. Inoltre uno spirito di concorrenza presiede al modo in cui ciascuna famiglia/azienda espone se stessa su strada attraverso la composizione delle facciate e l'uso di loghi eterogenei. Un eclettismo vernacolare, dunque, costruisce la composizione e l'immagine di ciascuna facciata secondo una sequenza e/o sovrapposizione del tipo casa privata/vetrina/capannone/deposito; questo eclettismo delle forme spontanee imprenditoriali, come molte analisi di oltre oceano ci hanno insegnato, è un potenziale da gestire con le idee e gli strumenti dell'architettura associati ad un sapiente approccio alla sostenibilità economica ed ambientale. Ciò che spesso questi fronti non rivelano è come si sta trasformando lo spazio interno della fabbrica; da quelle più antiche e 'nobili' anche nell'architettura – Antonibon e Dal Prà – a quelle più recenti. Le sequenze di corti, stanze domestiche e depositi, così come i grandi spazi della tornitura, cottura e rifinitura della ceramica, svuotatisi improvvisamente con il sopraggiungere delle mutazioni imposte dal mercato globale, dalla repentina introduzione di tecniche innovative³ e dalla crisi epocale del 2008, lentamente, da luoghi in abbandono, stanno esprimendo una vocazione alla musealizzazione, ma ancor prima al riuso o alla totale sostituzione edilizia per ospitare nuovi usi. Così stanno nascendo residenze per artisti e artigiani che possono usare non solo gli spazi delle fabbriche in disuso ma anche gli strumenti della lavorazione abbandonati, oppure, in anni recenti, sono stati realizzati nuovi luoghi a vocazione turistica, come ristoranti o alberghi. Su tutti sembra degno di essere segnalato l'albergo Le Nove, sorto su una precedente area di attività legata alla ceramica. Si tratta dell'unica vera costruzione contemporanea presente in città che sfida lo skyline urbano elevandosi ben più in alto di tutti gli altri edifici ad esclusione delle chiese. Una logica di patrimonializzazione, in altre parole, si fa strada oggi in que-



Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa.
Esempio di abaco tipologico dei manufatti industriali.
Elaborazione di G. Zonta



Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa,
esempio di abaco delle insegne aziendali

La seguente tabella cerca di classificare i loghi analizzati in modo univoco concentrandosi sui colori impiegati e sul carattere tipografico.

Per quanto riguarda i colori sono state considerate le seguenti tonalità: il nero, il blu, il rosso, il giallo, i casi in cui sono usati più di due colori (nelle situazioni in cui vengono usati solamente due colori invece è stato considerato il più caratterizzante).

Per i caratteri tipografici sono state considerate le seguenti famiglie: i caratteri graziosi, i caratteri lineari, i caratteri calligrafici, i caratteri decorativi, e quei casi in cui non ci sono caratteri tipografici ma segni di altro tipo (firme, monogrammi e lettere ridisegnate non sono state considerati come caratteri tipografici).

Da questo confronto, emerge - in linea con la varietà della produzione locale - l'utilizzo di un gran numero di segni ed 'estetiche vivise'.

La caratterizzazione del segno grafico spesso si serve dell'elaborazione delle lettere in chiave calligrafica, decorativa o ridisegnata. Il maggior numero di loghi è realizzato in monocromia, ma non mancano loghi multicolore e sfumature: questi si allontanano dalla coerenza visiva che storicamente caratterizzava i marchi delle manifatture, dove il vincolo tecnico della realizzazione manuale richiedeva una grande sintesi formale.

	NERO	BLU	ROSSO	MARRONE	+ DI 2 COL.
CARATTERI GRAZIATI	 	 	 	 	
CARATTERI LINEARI	 	 			
CARATTERI CALLIGRAFICI	 	 	 		
CARATTERI DECORATIVI	 	 		 	
ALTRI SEGNI	 	 	 		

Al fine di avere una visione più vasta di come l'identità visiva delle aziende sia realmente utilizzata, sono state confrontate le sue applicazioni concrete sia nella pagina web che nello spazio fisico esterno (sono qui state considerate anche le aziende che non possiedono un logo graficamente definito). Spesso nello spazio fisico gli elementi di comunicazione non corrispondono a quelli nel web (solitamente più aggiornati). Capita inoltre che il nome dell'azienda si presenti contemporaneamente in diverse forme: insegne installate in precedenza, personalizzazione o "ricrittura" del marchio. Spesso la realizzazione delle insegne impiega il materiale con cui l'azienda ha più familiarità: la ceramica. Già questo è un elemento che connota l'essenza e l'attività stessa che vi si svolge, e che determina una immediata riconoscibilità della struttura. Il riconoscimento del tipo di attività dell'azienda è assolta – oltre al nome dell'azienda – anche da altri elementi esposti: piastre decorate, vetrine, sculture, stampi in gesso. Nelle prossime pagine sono presentati – in ordine di visibilità – oggetti e iscrizioni presenti all'esterno delle sedi produttive che riconducono alla lavorazione della ceramica. Immagini: GZ.

francesco ardini		
		
		
		
		
		
		
		

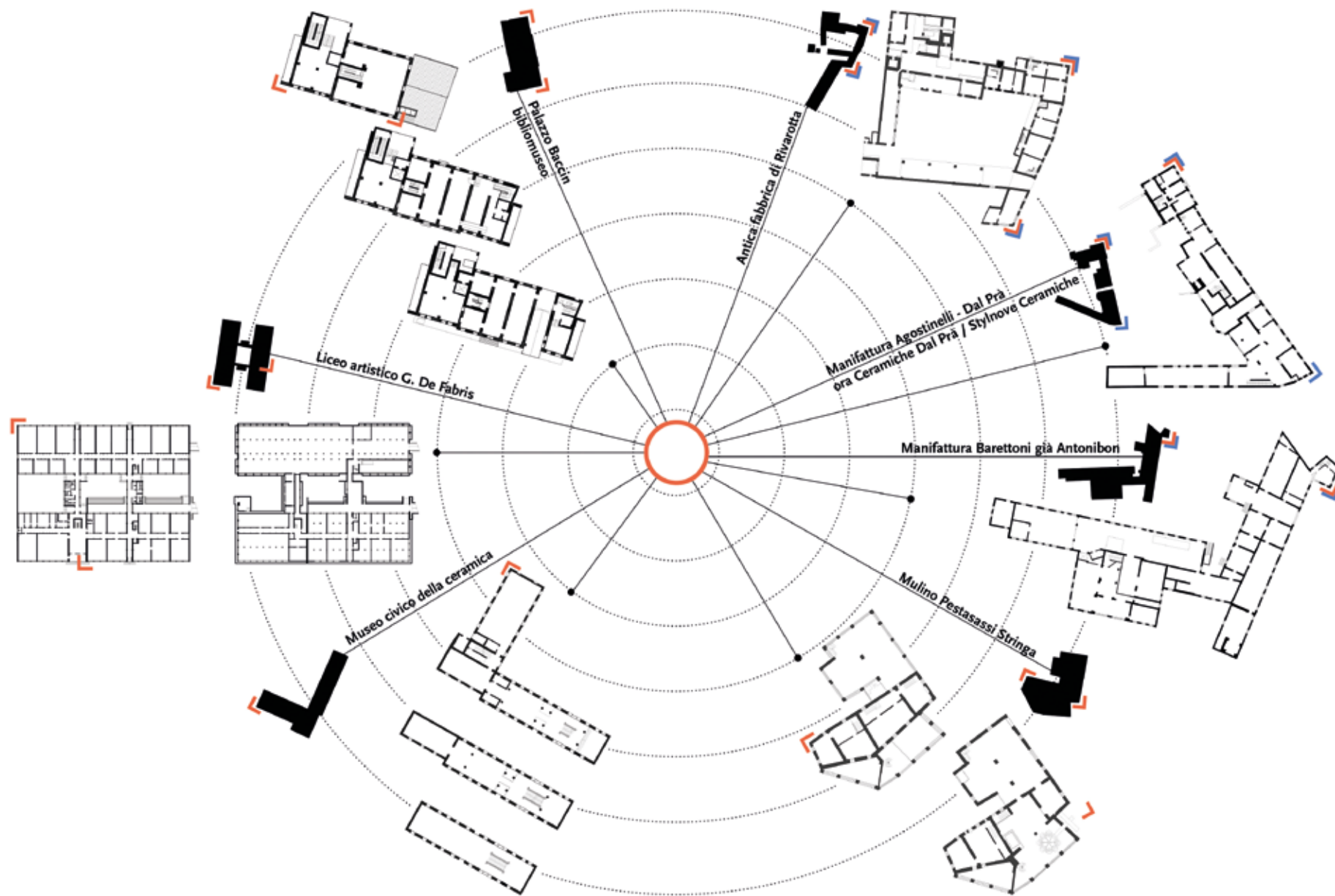
Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa, esempio di confronto dei sistemi di comunicazione visiva.
Elaborazione di G. Zonta

sta città della ceramica. In termini architettonici questo implicherebbe non solo, come si è proposto attraverso la ricerca, di costruire una guida interattiva, cyber-intelligente e aggiornata di *Nove città della ceramica*, ma di mettere mano concretamente, con progetti di architettura, alla valorizzazione di questo patrimonio di fabbriche, capannoni, strade e percorsi, con il museo diffuso di Nove e Bassano del Grappa, perché la storia e il futuro d'Italia passano anche dalle *Terrae Novae*.

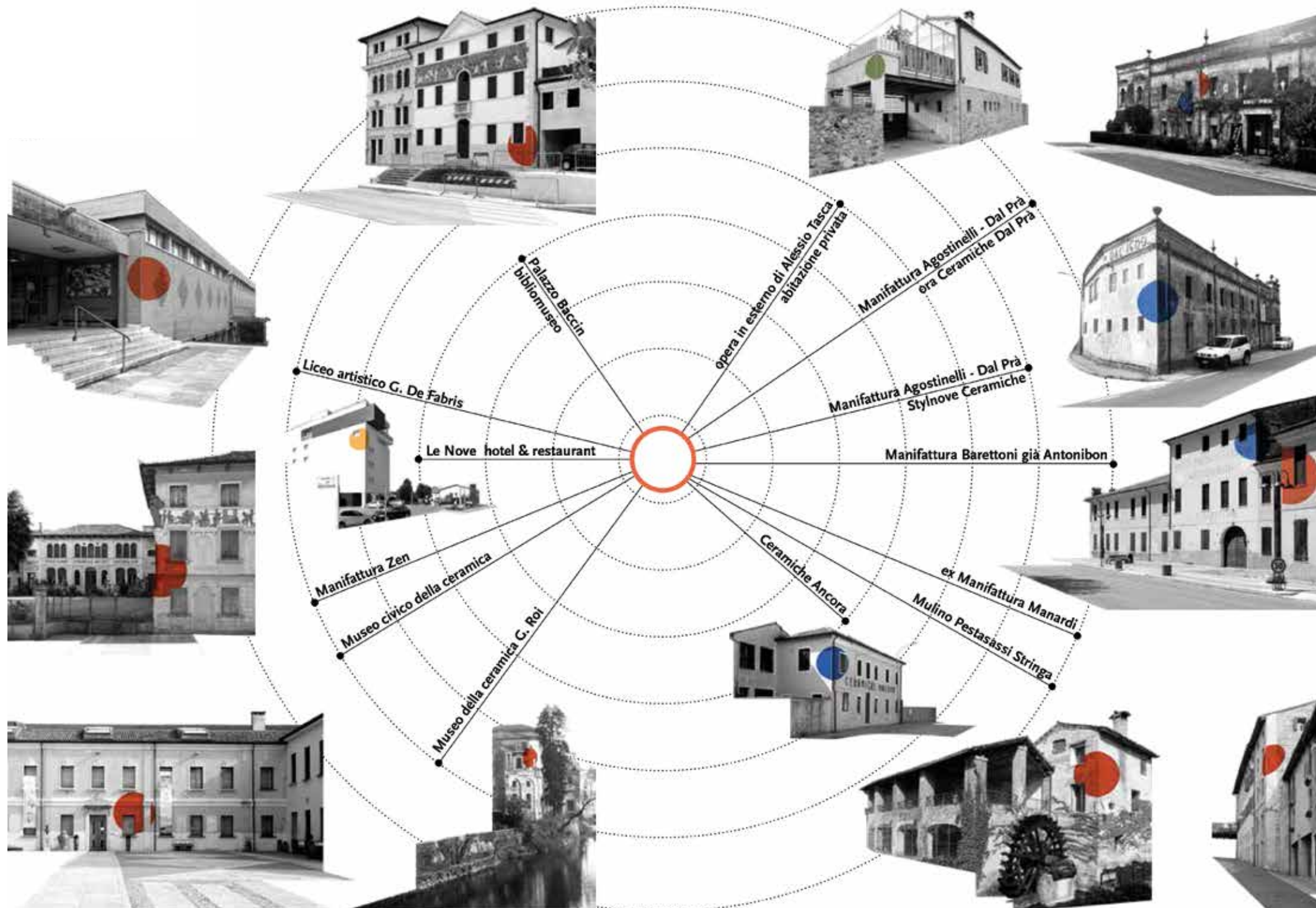
Un patrimonio per un progetto a più vie

Arriva, infatti, un momento in cui bisogna fare i conti con quello che si ha, in cui bisogna smetterla di cullarsi nella nostalgia di un passato che, nonostante i corsi e ricorsi storici di vichiana memoria, non potrà mai tornare esattamente come era. Quando si comincia a fare questi conti bisogna essere in grado di stare nel proprio tempo e cogliere le grandi opportunità che offre, cercando gli strumenti per incanalare ciò che si ha nei flussi dell'innovazione. Ciò che si ha è quello che tutti, anche in termini scientifici, chiamiamo "il patrimonio". Il patrimonio italiano è un palinsesto che il mondo intero conosce ed apprezza ma che non resta immutato. Rischia l'invecchiamento, l'erosione materiale ed immateriale. Questa obsolescenza di una cultura, latente o manifesta, era alla base della tesi apocalittica di Oswald Spengler ne "Il tramonto dell'Occidente". È diventata realtà palpabile a partire dal 2008. Il paese Italia, però è attrezzato per affrontare la crisi epocale, perché è un mosaico di regioni temprate da storie particolari e da geografie mobili e varie. Entro questa cornice il Veneto ben rappresenta la parte per il tutto. E nel Veneto del XXI secolo trova posto sicuramente il territorio della ceramica tra Nove e Bassano del Grappa, per tutte le ragioni che questa ricerca espone. Le parole chiave di questa ricerca sono state oltre patrimonio, quelle che tornano in modo quasi ossessivo nei testi della ricerca: ceramica, impresa, Brenta, tessuto urbano, architettura proto industriale, arte, paesaggio, innovazione. Elaborata da architetti, urbanisti e designer guidati da docenti universitari di queste discipline, tutor aziendali ed esperti professionisti nel campo dell'economia turistica, del marketing e della comunicazione visiva, la ricerca ha l'ambizione di contribuire alla costruzione di una prospettiva incentrata su un materiale grezzo e una tecnologia povera ma duttile per infinite lavorazioni ed impieghi grazie all'esperienza di un sapere artigiano suscettibile di interpretare le innovazioni presenti

sul mercato come la stampante 3d e i nuovi strumenti digitali per la prototipazione. Ma è anche, speriamo, la dimostrazione che alcuni saperi scientifici legati alla cultura del progetto come quelli qui coinvolti – l'architettura, l'urbanistica e il design – sono in grado, non solo, di offrire uno sguardo molto particolare, puntiglioso e profondo – attraverso le foto, le elaborazioni grafiche e i disegni tecnici – ma anche di saper andare oltre i propri confini per leggere, descrivere ed interpretare la realtà di Nove e Bassano del Grappa.



In questa pagina e nella seguente Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del
Grappa, architetture notevoli.
Elaborazione grafica di E. Petriccioli





Nella pagina a sinistra:
le copertine delle
prime mappe proposte
dall'assegnista.
In alto: particolari
di due esempi della
prima proposta di
mappe pieghevoli con
inquadramento sul
Comune di Nove.

LOGOTIPO SPCP

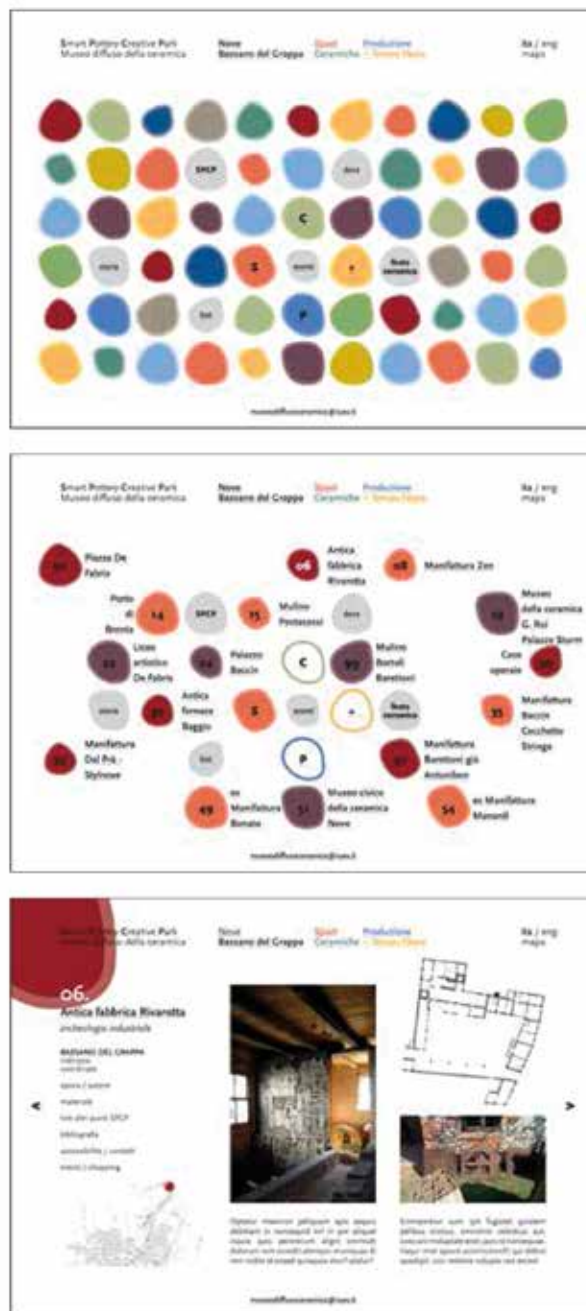
Lo sviluppo di un elemento
identificativo per Smart
Pottery Creative Park, si
è basato sulla necessità
di mettere a sistema le
differenti componenti di un
territorio e collegarle tra loro
in un "discorso" comune.
Per fare questo si è partiti
dalla forma circolare,
elemento ricorrente sia nella
ceramica (manipolazione
dell'argilla, tornitura,
pennellate...), che nelle
forme naturali (ciottoli
di fiume e vecchi muri a
sasso); il cerchio è stato
scorporato e ricomposto
poi a formare le lettere
"SPCP". La composizione
così ottenuta vuole
rappresentare uno sguardo
su un territorio composto
da molte realtà che possono
potenziarsi a vicenda e
acquisire senso solo se lette
nell'insieme.

Similmente, gli archi di
cerchio che compongono
il logotipo vengono letti
come le lettere solo se
visti in un'ottica unitaria:
un sistema di segni che
acquisisce significato
solo nello sguardo
dell'osservatore.
Le curve che compongono
l'elaborato si possono
ricondurre a diverse cose:
i sassi del fiume, i cocci
di ceramica, lo scorrere
dell'acqua del fiume o lo
spessore di vasi...

Questo sistema di segni
combinabili potrebbe
trovare uno sviluppo futuro
nell'essere declinato a
identificare le realtà che
costituiscono il Museo
diffuso della ceramica.



Smart Pottery Creative Park – Museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa.
Proposta per il sito web
 Proposta per il sito web del progetto di ricerca, nata durante l'esperienza di *action research* con Federica Lasi – *Mimicodesign*, studio creativo di design, grafica e illustrazione, per dare risposta alla necessità di formalizzare e comunicare il Museo diffuso della ceramica, inteso come insieme di realtà capillarmente presenti nel territorio, ma non ancora leggibili e fruibili come patrimonio collettivo.



Note

1. Vittorio Amicarelli (1907-1971) è stato autore di alcune significative esperienze di architettura moderna a Napoli, dagli interventi alla Mostra d'Oltremare alla ricerca svolta nell'ambito dell'edilizia sociale, fino alla progettazione di residenze destinate alle élites cittadine. Architetto colto e raffinato, Amicarelli ha legato il suo nome ad uno dei più celebri complessi balneari realizzati nel dopoguerra, la Canzone del Mare di Capri; tra le case private spicca casa Lezza a Ischia.

2. Sul rapporto committente/architetto tra Fernandes e Ponti si rimanda al volume in bibliografia F. Mautone, *La committenza Fernandes*, oppure sull'amicizia tra Solimene e Soleri e sui modi di come da quest'incontro fortuito sia stato realizzato un monumento si veda tra i tanti documenti rinvenibili anche sul web, <http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territorio/2012-11-16/solimene-dinastia-griffe-064549.shtml?uid=AbgDRN3G>; oppure https://web.archive.org/web/20140224200851/http://www.laterizio.it/costruire/_pdf/n61/61_28_35.pdf.

3. Sia chiaro che, a chi scrive, non sembrano da demonizzare le nuove tecniche, tuttavia sembra che queste non siano sempre correttamente incanalate in un protocollo di organizzazione aziendale che riesca a fare sintesi tra nuovi e antichi saperi di produzione.

Bibliografia

La ricerca è stata anche l'occasione per mettere a punto ed aggiornare la bibliografia esistente, di seguito si riportano esclusivamente i volumi consultati per il saggio.
 Cantù C., *Storia degli italiani*, Pedone Lauriel Marghieri, Napoli 1857.
 Izenour S., Venturi R., Scott Brown D., *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge (MA) 1972.
 Jackson J. B., *Discovering the vernacular landscapes*, Yale University Press, Yale 1984.
 Mautone F., *Gio Ponti. La committenza Fernandes*, Mondadori Electa, Napoli 2010.
 Menna G., *Vittorio Amicarelli architetto 1907-1971*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2000.
 Sicignano E., Soleri P., *Fabbrica di ceramica a Vietri sul mare*, in "Costruire in laterizio", n. 61, 1998, pp. 28-35.
 Spengler O., *Il tramonto dell'Occidente*, Guanda, Parma 1999.
 Stringa N., *Proposta per l'istituzione e la valorizzazione del "museo diffuso" della ceramica e per la fondazione di un museo della cultura materiale del comprensorio bassanese*, in Giornata di studi di storia bassanese in memoria di Gina Fasoli, atti del Convegno di Bassano, Museo Civico di Bassano del Grappa 23 Ottobre 1993, pp. 231-238.
 De Maio F. (a cura di), *Smart Pottery Creative Park. Il museo diffuso della ceramica di Nove e Bassano del Grappa*, Iuav, Venezia 2018, ISBN 978889924353.

Colophon della Ricerca

Partner istituzionali:
Comune di Bassano del Grappa,
Comune di Nove,
Museo Civico della Ceramica di Nove.

*Smart Pottery Creative Park –
Museo Diffuso della Ceramica di Nove
e Bassano del Grappa*

Durata della ricerca:
23 Settembre 2016 - 23 Settembre
2017.

Ricerca finanziata da Programma
Operativo Regionale – Fondo Sociale
Europeo 2014-2020.
Sviluppo del potenziale umano nella
ricerca e nell’innovazione per una
Crescita Intelligente.
Asse Occupabilità DGR N. 2121 del
30/12/2015.

Università Iuav di Venezia
Responsabile Scientifico
della ricerca e coordinamento:
Fernanda De Maio

Tutor scientifici:
Emanuela Bonini Lessing
design della comunicazione visiva,
Fernanda De Maio
progettazione architettonica,
Massimo Rossetti
tecnologia dell’architettura,
Maria Chiara Tosi
urbanistica.

Ricercatori finanziati dal Por-Fse:
Elisa Petriccioli,
Daria Petucco,
Daniela Ruggeri,
Giacomo Zonta.

Partner aziendali:
Cibas di Poli Fabio & C. S.a.s.
La Ceramica V.B.C. S.r.l.
Le Nove hotel & restaurant
Stylnove Ceramiche S.r.l.

Produzioni in città: fenomeni emergenti e segnali di futuro nel territorio intermedio tra Mestre e Marghera

Maria Chiara Tosi, Claudia Faraone,
Alessia Franzese, Luca Nicoletto¹

Introduzione

Il testo che segue discute della stretta relazione tra rigenerazione urbana, riattivazione economica e sviluppo locale in un territorio intermedio: l'interfaccia tra Mestre e Marghera.

A partire da due ricerche finanziate dal Fondo Sociale Europeo (FSE) e condotte negli anni recenti, la riflessione si è articolata a ridosso di alcuni interrogativi. In primo luogo quali lavori la città è in grado e sarà in grado di attrarre nei prossimi anni. In secondo luogo come la presenza di un insieme articolato di funzioni oltre a quelle lavorative e agli spazi collettivi, possa contribuire a generare valore e sviluppo intercettando altre economie. Infine, come la ridefinizione di concetti importanti come periferia e disagio consenta di descrivere nuove geografie urbane e sociali.

L'attività di ricerca ha adottato un approccio articolato, mobilitando una pluralità di saperi e di forme d'indagine: dall'analisi delle morfologie fisiche alla mappatura delle attività produttive piccole, micro e dei loro spazi d'azione; dalla rappresentazione e fruizione di tali dati in forma divulgativa con l'uso di tecnologie audiovisuali e digitali alla sperimentazione dell'efficacia di nuovi modelli di business. Il ricco partenariato di università italiane e straniere e di aziende locali, che ha collaborato alle ricerche mettendo a disposizione conoscenza locale e competenze tecniche, ha aiutato nel superamento di alcuni deficit anche attraverso il confronto tra buone pratiche.

Due progetti di ricerca

Negli anni recenti, beneficiando del finanziamento del Fondo Sociale Europeo su due progetti di ricerca², una decina di ricercatori ha studiato come favorire l'azione congiunta di rigenerazione urbana, riattivazione economica e sviluppo locale in uno specifico ambito urbano-industriale: il territorio tra Mestre e Marghera.

Riconoscendo l'importanza dell'interconnessione tra le traiettorie di rigenerazione urbana, la definizione di spazi del lavoro innovativi, inclusivi e la sperimentazione di nuovi modelli di business, i due proget-

ti di ricerca si sono interrogati sul ruolo potenziale di un mix di nuove attività manifatturiere ad alto contenuto digitale, di industrie creative multidisciplinari e attività di servizi alle imprese ad alta intensità di conoscenza, che coniugando il sapere tecnologico con la creatività potessero facilitare lo sviluppo di ecosistemi locali favorevoli alla messa in rete del sistema delle imprese con i luoghi della produzione, facendo leva su processi locali di trasformazione degli spazi.

Come da tempo ci suggerisce chi studia il mondo del lavoro³, se già a partire dai prossimi anni più della metà delle figure professionali conosciute e dei tipi di lavoro che pratichiamo cesseranno di esistere, è evidente che questo porterà alla necessità di rigenerare gli spazi del lavoro e costringerà a porsi alcune domande. Chi saranno i nuovi abitanti di questi pezzi di città e quali saranno le nuove figure professionali? Quali esigenze esprimeranno ed entro quali processi? In quali spazi e con quali temporalità?

Nel tentativo di far reagire il territorio a questi interrogativi, i ricercatori hanno elaborato alcuni scenari di trasformazione ponendo al centro il dialogo tra i luoghi del lavoro e gli insediamenti in disuso in cui poter ospitare nuove attività, intensificando le relazioni con il sistema dei servizi e delle attrezzature collettive. Gli spazi in stato di abbandono o disuso sono stati considerati il punto di avvio di forme di riciclo territoriale⁴, provando a immaginare spazi capaci di ospitare nuove forme di produzione legate all'economia green e all'industria artistica e in alcuni casi laboratori di manifattura digitale e atelier legati anche al mondo della cultura creativa. Con l'obiettivo di garantire accessibilità e visibilità, sostenendo e rafforzando condizioni di comfort non solo all'interno del luogo di lavoro bensì in tutto il sistema degli spazi pubblici e della mobilità circostante, migliorando quindi la continuità fisica complessiva con il contesto.

Tra Mestre e Marghera

Le due ricerche hanno cercato di confrontarsi con questi temi nel territorio intermedio tra Mestre e Marghera.

Considerato a lungo come una doppia periferia della città e dell'area industriale, come ciò che resta ai margini della città e che ha sofferto in passato – e tuttora soffre – degli effetti negativi derivanti dalle vicine aree industriali inquinate, oggi, il territorio tra Mestre e Marghera, grazie ad alcuni timidi tentativi di rigenerazione urbana e riattivazione economica, è sembrato evidenziare possibilità e opportunità di cambiamento che potrebbero estendersi oltre i propri confini, indicando

percorsi di ripresa anche per la più vasta e ben più critica area di Porto Marghera.

Infatti, proprio per il suo essere caratterizzato dalla compresenza di luoghi di potenziale eccellenza – Vega Parco Scientifico Tecnologico, le stazioni ferroviarie di Marghera e Mestre, il Campus Universitario di via Torino, Forte Marghera – insieme a luoghi sperimentali dell'iniziativa privata, questo brano di territorio, attraverso la messa a sistema delle proprie dotazioni infrastrutturali, è sembrato poter offrire l'opportunità di potenziare la competitività delle imprese locali nella fornitura di prodotti e servizi altamente avanzati, aprendo la porta a nuove forme di eccellenza, modelli di business e strategie di rilancio basate sull'innovazione in senso lato (spaziale, sociale e tecnologica). Affermando in questo modo la propria rilevanza strategica anche alla scala della città metropolitana.

Infine, in questo territorio di bordo è emerso come i processi di cambiamento in atto si stessero confrontando con una condizione di radicale trasformazione del lavoro e delle attività produttive, i cui caratteri prevalenti sono l'alto contenuto digitale, la profonda innovazione nel settore manifatturiero, l'inserimento entro processi di economia circolare, la creatività dei settori coinvolti, la condivisione sempre più spinta dei servizi e delle attrezzature che diventano luoghi per la socialità urbana⁵. Al pari di quanto si sta verificando nelle principali città metropolitane europee e nordamericane, questo insieme di caratteri sono sembrati una leva determinante nell'indirizzare questo territorio verso un diverso modello di sviluppo connesso al rilancio sociale, al consolidamento del capitale produttivo/culturale e alla rigenerazione degli insediamenti, necessario per cogliere le importanti sfide poste dalle trasformazioni strutturali dell'economia e della società⁶.

Saperi trasversali

Punto di partenza delle attività svolte è stata la stretta collaborazione tra il gruppo di università partner nei due progetti di ricerca (Iuav, Ca' Foscari, Università di Padova, Université Libre de Bruxelles), e un nutrito gruppo di imprese locali, tra le quali alcune start-up innovative, che hanno svolto la funzione di tutor aziendali. Proprio la composita compagine del partenariato ha sostenuto un'importante articolazione delle attività svolte dai diversi profili disciplinari: la raccolta dati e l'analisi del Sistema Locale del Lavoro veneziano, il rilievo, e per al-

cune porzioni, la pianificazione e progettazione degli spazi urbani, il coinvolgimento del corpo sociale e dei portatori d'interesse in pratiche sperimentali e innovative di formazione di *community*, la mappatura degli *stakeholder* e delle attività produttive piccole e micro e dei loro spazi d'azione, la sperimentazione di nuove produzioni creative, la rappresentazione e fruizione di tali dati attraverso l'uso di tecnologie audiovisuali e digitali, la sperimentazione dell'efficacia di nuovi modelli di business. Tutte azioni in linea con il rafforzamento delle competenze digitali e della sostenibilità economica e ambientale del sistema territoriale.

D'altro canto, la complessità dell'ecosistema urbano-industriale veneziano ha fatto emergere fin da subito la necessità di un approccio plurale, diversificato e attento a più aspetti: quello territoriale e del supporto fisico da rigenerare; quello economico e della capacità del sistema di reagire a diverse politiche di stimolo; quello socio-antropologico e della capacità di riposizionamento del corpo sociale nelle dinamiche contemporanee di innovazione e riattivazione.

Infatti, sebbene la necessità di migliorare le condizioni di vivibilità di ambiti territoriali come quello in oggetto fosse trasversalmente percepita, risultava altrettanto evidente la mancanza di iniziative capaci di integrare processi di riattivazione economica e innovazione sociale con la sperimentazione di spazi più abitabili e inclusivi ⁷.

Per questo insieme di ragioni, abbiamo ritenuto che il rafforzamento di conoscenze condivise tra ricerca e impresa e il potenziamento di esperienze di apprendimento collaborative avrebbero potuto avere ricadute positive sull'economia, sulla società e sullo sviluppo di tecnologie ad alto valore innovativo da applicare in futuri progetti di rigenerazione, anche con il coinvolgimento delle aziende partner. A tal fine è risultato indispensabile elaborare un approccio interdisciplinare e integrato in grado di avvantaggiarsi degli esiti delle ricerche recenti nel campo della rigenerazione urbana ed espressione della collaborazione tra la ricerca universitaria e l'esperienza operativa delle imprese.

A partire da tali presupposti, le due ricerche si sono poste l'obiettivo di colmare questo vuoto di conoscenze mobilitando differenti percorsi analitico-interpretativi capaci di unire l'attenzione all'innovazione sociale con l'indagine economica e gli studi urbani attraverso la messa a punto di un approccio integrato. Più nello specifico, le attività d'indagine e di sperimentazione progettuale hanno provato a misurarsi tanto

con la riorganizzazione degli spazi, dell'accessibilità e dei programmi funzionali, quanto con la ridefinizione delle attività insediate e delle forme del lavoro coinvolte, nel tentativo di sostenere e dare radicamento a un ecosistema dell'innovazione industriale e sociale del territorio intermedio tra Mestre e Marghera, e in prospettiva per l'intera area metropolitana veneziana.

Resistenze e transizioni

Come suggeriscono le esperienze di rigenerazione urbana più avanzate a livello internazionale, la dimensione economica dei processi di sviluppo e d'innovazione non può essere concepita in modo separato da quella spaziale, urbanistica, e da quella sociale e culturale⁸. Presupposto delle ricerche è stato quindi riconoscere che le difficoltà nel definire un efficace ecosistema dell'innovazione nel territorio veneziano, e in particolare nella fascia intermedia tra la città e la zona industriale, in parte erano strettamente legate alla povertà della compagine fisica, all'invivibilità, alla scarsa praticabilità e accessibilità degli spazi, alla povertà delle relazioni sociali e alla mancanza di forme di *community-building* nel campo delle attività lavorative.

Si tratta di forme di povertà spaziale strettamente legate ai fenomeni di transizione tra cicli produttivi su scala globale, ma che caratterizzano anche la struttura economica di Porto Marghera. Banchine, piazzali d'asfalto e muri di recinzione sono emersi come i principali caratteri fisici di un paesaggio che appartiene a un sistema produttivo passato. Le produzioni un tempo prevalentemente orientate ai cicli della chimica, alla movimentazione di mezzi e beni, hanno depositato sul territorio spazi e manufatti oggi in disuso, ma che non sono ancora stati reinterpretati per poter accogliere nuove attività economiche, specialmente nelle aree di interfaccia più prossime alla città e al suo ecosistema di relazioni. Si tratta di servizi terziari avanzati ad alta intensità di conoscenza, attività manifatturiere strettamente connesse all'uso di tecnologie digitali e con una produzione sempre più *custom* e orientata alle esigenze del singolo committente, attività legate all'industria creativa e culturale: cioè tutte attività che necessitano una differente attenzione e visione relativamente alle pratiche del lavoro e alle esigenze del lavoratore.

Se osservate da questa prospettiva, le nuove attività ci sono sembrate interrogare in modo nuovo il territorio tra Mestre e Marghera facendo

emergere un primo e importante carattere: la difficoltà di abbandonare lo status di aree chiuse e introverse, simili a dei recinti. Infatti, nonostante questi ambiti siano facilmente raggiungibili dai flussi di persone e cose a scala regionale, nazionale e internazionale, queste attività hanno manifestato importanti difficoltà nel generare relazioni alla scala locale, quella delle connessioni con il proprio intorno, pregiudicando l'attrattività di nuove imprese, e la produttività e competizione a scala globale di quelle esistenti. Inoltre, i luoghi che le ospitano hanno messo in evidenza la grande monofunzionalità terziario-direzionale degli edifici ed il prevalente uso a parcheggio di gran parte degli spazi aperti, soprattutto nell'area del Vega. Infine, sempre nei grandi complessi di terziario avanzato e direzionale, dal punto di vista manageriale e gestionale è risultata assente una strategia di supporto alle imprese, soprattutto alle start-up, nell'acquisire le competenze e le abilità necessarie per poter crescere rispondendo alle sfide della globalizzazione.

Osservate da questi punti di vista, tali criticità hanno assunto la forma di "resistenze" concorrendo a delineare un'identità debole per questo territorio, la cui rigenerazione deve necessariamente far leva su di esse, iniziando dalla riassegnazione di valore all'insieme di superfici interne ed esterne agli edifici e spazi a carattere collettivo. Si tratta di un importante capitale fisso sociale, un esteso suolo pubblico che se opportunamente ripensato e riciclato può contribuire a ridisegnare le possibilità d'uso di questi territori⁹. Un suolo in grado di ospitare attività collettive, servizi alla persona e ai lavoratori come attività di ristorazione e per il tempo libero, a contenuto sportivo, commerciale, culturale, artistico, educativo, da considerare sempre più come un necessario complemento alle attività lavorative. Uno degli obiettivi per le aree produttive di nuova generazione è sembrato proprio quello di allargare e diversificare la fruizione di questo territorio a nuovi soggetti sociali, proponendo usi e servizi non solo adeguati a nuove domande, ma capaci di inventare un'offerta di micro-sistemi di welfare oggi non disponibili. In questo senso dentro e fuori dai manufatti si è ritenuto necessario predisporre spazi capaci di stimolare l'interazione e la valorizzare delle diversità e della creatività, aumentando la qualità generale di un territorio vissuto quotidianamente solo dai lavoratori, ma che potenzialmente potrebbe accogliere una più estesa cittadinanza¹⁰.

Esercizi di lettura di una condizione articolata

L'articolazione dell'ecosistema urbano-industriale veneziano fin da subito ha reso manifesta la necessità di un approccio multidisciplinare e d'indagini ravvicinate finalizzate all'osservazione dei segnali di futuro, con l'obiettivo di emanciparsi dalle retoriche e narrazioni regressive, omogenizzanti e generalizzanti. Per questo motivo la ricerca ha provato a raccogliere e confrontare i dati socio-economici con le narrazioni e le questioni emerse grazie all'osservazione diretta degli spazi in trasformazione e alle interviste agli *stakeholder* coinvolti nelle trasformazioni di alcuni ambiti.

Grazie alla mappatura degli spazi in trasformazione e delle progettualità in campo nel territorio tra Mestre e Marghera, sono emerse nuove geografie – che hanno raccontato di un riposizionamento di questi ambiti verso la città, ma con una forte interrelazione con le attività produttive della zona industriale – e che per questo sono sembrate esprimere bisogni e sollecitare nuove domande di urbanità.

La mancanza di strategie di trasformazione chiare e definite, sia da parte dell'amministrazione comunale che dell'autorità portuale, e la contemporanea moltitudine di azioni e visioni espresse dagli operatori privati ha fatto emergere una condizione di conflittualità tendente a favorire le attività più forti a livello economico come la logistica, i trasporti e il settore turistico-alberghiero, facilitate anche dal potenziamento delle reti di infrastrutture e scambi a livello globale e dalla disponibilità di grandi superfici dismesse o facilmente smettibili. L'affermarsi di queste attività è sembrata capace di sostenere nuove gerarchie economiche, con un potenziale rischio per la tenuta del tessuto delle piccole e medie attività insediate o potenziali.

La competitività economica del sistema locale del lavoro veneziano è risultata essere strettamente connessa alla vivacità del terziario avanzato e al crescente tasso di varietà delle attività insediate nella zona industriale. Questi sono emersi come due potenziali fattori per un percorso di *smart development*¹¹ in grado di fare leva sulla contaminazione e integrazione tra l'area d'interfaccia e il sistema locale veneziano stimolando in questo modo la varietà economica e funzionale dell'intero eco-sistema¹².

Alle analisi economiche sono state affiancate le osservazioni e il racconto di alcune pratiche di rigenerazione urbana e innovazione sociale avviate nel territorio tra Mestre e Marghera. In particolare sono stati

identificati quattro ambiti rappresentativi di altrettanti percorsi di imprenditorialità, trasformazione territoriale e rigenerazione urbana.

Il primo caso è il distretto culturale Pila40. Si tratta di un processo di riconversione promosso dal proprietario di un insieme di edifici produttivi, che ha portato al cambio di destinazione d'uso da magazzino per prodotti di edilizia a deposito di opere d'arte e spazi di lavoro legati al settore creativo. In questo caso la trasformazione ha messo a valore il legame con le attività culturali sviluppate a Venezia centro storico, la disponibilità di edifici di ampie dimensioni a prezzi contenuti e la facile accessibilità sia attraverso la mobilità pubblica che privata. Il secondo caso è la Venezia Heritage Tower. Qui è un consorzio di imprese logistiche – il Consorzio Multimodale Darsena – ad avere promosso la valorizzazione di una ex torre di raffreddamento con l'obiettivo di farne un centro di servizi per le imprese, per il cittadino e per l'arte, e luogo *educational* per la cultura d'impresa. Lo stesso consorzio in passato aveva promosso la conversione dell'area in cui è collocata la torre, un'area di 33 ettari tra la banchina dell'Azoto e via del Commercio, da sito inquinato (ex Agrimont ed ex Ausidet) a piattaforma logistica per PMI.

Il terzo caso è il Centro Sociale Rivolta. Si tratta della trasformazione su base volontaria dell'ex stabilimento «Paolini e Villani» in un centro sociale in grado di offrire servizi sociali e culturali, una palestra popolare, una scuola di lingua italiana, uno sportello dell'Associazione Diritti Lavoratori Cobas, l'accoglienza di persone in difficoltà e di migranti. Inoltre, assieme al poliambulatorio Emergency posto all'altro lato della strada, ha rafforzato il ruolo di polo di assistenza e aiuto a semplici cittadini e lavoratori.

Infine, VEGA - Venice Gateway, Parco Scientifico Tecnologico. In questo caso si tratta di una trasformazione promossa dall'azione pubblica. Un comparto urbano realizzato negli anni Novanta nell'area di prima industrializzazione di Porto Marghera e oggi parzialmente sottoutilizzato¹³. Negli anni recenti il terziario avanzato, funzione prevalente del comparto è stato progressivamente sostituito da attività di tipo socio-culturale e, manifatturiero.

L'insieme delle indagini condotte nelle due ricerche, ha contribuito a produrre un diverso immaginario per questa parte di territorio, capace di emanciparsi da quella visione nostalgica riferita al passato glorioso di una zona industriale che non esiste più da almeno trent'anni¹⁴.

Ad essere supportata, anche sull'impeto delle economie emergenti, è l'idea che il territorio tra Mestre e Marghera possa caratterizzarsi come insieme di spazi ibridi in cui garantire la coesistenza tra luoghi del lavoro, del quotidiano, dei servizi e del *leisure*.

La fertilità di questa ipotesi è stata testata nell'ambito di “Marghera City of Making”, un concorso internazionale di progettazione che ha coinvolto otto università internazionali e i cui esiti sono stati esposti alla 16. Mostra Internazionale di Architettura de La Biennale di Venezia del 2018¹⁵.

Tra gli scenari esplorati dai partecipanti, due sono emersi per il loro carattere innovativo. Il primo, “La Fabbrica della Biennale” (AHO Oslo), ha proposto di trasformare la prima zona industriale di Marghera in un distretto culturale, produttivo e manifatturiero attivato dalla Biennale. Quest'ultima, con i suoi investimenti in servizi e produzioni, potrebbe concentrare in laguna un'ecologia complessa capace di coinvolgere un numero crescente di persone (curatori, artisti, artigiani, educatori, ricercatori, visitatori) e di attrezzature, mobilitando il migliore artigianato e tecnologie disperse sul territorio, una fabbrica decentrata “invisibile”. Le ipotesi del progetto è di concentrare tutte queste attività nella prima zona industriale di Marghera, lasciando a Venezia la parte espositiva della Biennale.

Il secondo, “Infrastructural Ecologies” (TU Delft), ha messo al centro la bonifica e la fitodepurazione dei suoli inquinati di Marghera come leva per attivare nuove produzioni manifatturiere basate sui bio-prodotti. Un sistema circolare che, attraverso la piantumazione di specifiche piante (senape indiana, pioppo bianco e girasoli) su estese superfici e la biomassa raccolta e opportunamente trattata, potrebbe fornire materiali grezzi quali bio-plastiche, ceneri, vetro e fibre atti ad alimentare nuove produzioni manifatturiere ad alto contenuto digitale. I cicli produttivi proposti potrebbero seguire un modello semplice di stadi interconnessi: raccolta/input dei materiali – trattamento – manifattura – distribuzione degli output e ritorno alla raccolta.

Una sperimentazione di rigenerazione urbana: il caso Vega Park

Vega Park, un ambito specifico del territorio intermedio tra Mestre e Marghera, è stato approfondito con un percorso di ricerca-azione, una sperimentazione di rigenerazione urbana e attivazione sociale in cui è emerso fin da subito come caso anomalo e complesso.

Sorto negli anni Novanta come processo *ante litteram* di rigenerazione urbana della prima fascia industriale di Porto Marghera (seguendo la politica urbana della prima giunta del sindaco Massimo Cacciari), il Parco Scientifico Tecnologico di Venezia, dopo poco più di 20 anni, è sembrato richiedere un processo di rigenerazione di secondo livello. La sua vocazione e conformazione fisica – che ne hanno decretato la monofunzionalità a terziario avanzato – non è sembrata coerente con le esigenze di flessibilità e contaminazione individuate come tendenze attuali in ambito di *workplace*. Inoltre, nonostante il disagio manifestato dagli “abitanti” del “quartiere” Vega, le indagini e le interviste sviluppate non hanno evidenziato l’esigenza di attivare (dal basso, diremmo) un processo di trasformazione delle logiche relazionali e delle pratiche d’uso degli spazi.

La scelta localizzativa del parco scientifico tecnologico non è stata casuale: esso è stato infatti impiantato su quello che nel Piano Regolatore Preliminare di Benevolo¹⁶ fu definito come centro della città bipolare, sull’asse infrastrutturale di connessione tra la città di laguna e la città di terraferma, ma anche sul bordo tra l’area urbana e la zona industriale in fase di dismissione. Oggi, nonostante il valore posizionale strategico nei confronti di Venezia e delle principali infrastrutture di mobilità ad ampio raggio (l’aeroporto, la stazione dell’alta velocità di Mestre, il casello autostradale), la mancanza di relazioni con le realtà produttive limitrofe – di tutt’altra scala, come la vicina Fincantieri – e la povertà di connessioni con il suo intorno urbano tradiscono l’obiettivo iniziale di ricucire l’enclave industriale al resto della città, evitando così la dispersione del capitale sociale e professionale di Porto Marghera, e rendendo di conseguenza Vega un luogo periferico.

Il gruppo di ricerca ha elaborato scenari di trasformazione definendo differenti temporalità della possibile trasformazione di Vega Park.

Nel tempo breve sono state individuate strategie di innesco del processo rigenerativo¹⁷, attraverso l’indagine della domanda e la costruzione di una community Vega: sono state analizzate le pratiche ed i flussi che insistevano sul comparto, sono stati registrati i bisogni degli utenti insediati attraverso incontri mirati al tentativo di *community building*; infine, è stato elaborato un progetto di uso temporaneo per un *Instant Market*, intercettando produttori agricoli locali interessati. La sperimentazione mirava a valorizzare le potenzialità degli spazi aperti sottoutilizzati, anonimi e banali, ad alta prevalenza di parcheggi (che gli

sono valsi l’appellativo di “Vega Parking”). Un insieme di spazi che rappresenta una risorsa, un asset disponibile ma in attesa, del quale la condizione di marginalità e la mancanza di identità diventava condizione preferenziale per accogliere trasformazioni¹⁸. Inoltre, attraverso la sperimentazione di usi temporanei e *site-specific*, dispositivi *low-cost* e reversibili, sono state suggerite vocazioni inedite e nuovi modi di “abitare” gli spazi della produzione. Considerando che le pratiche temporanee intese come “processi generativi di valore strategico in periodo di crisi del mercato urbano”¹⁹ avrebbero consentito, da un lato, di supportare nuove forme di produttività, aumentare l’offerta dei servizi minimi richiesti dalla *community*, favorire le relazioni personali e potenziare quelle lavorative; dall’altro, di allargarne la fruizione a nuovi pubblici e flussi, attraverso usi combinati e servizi adeguati alle nuove domande, per la costruzione di micro-sistemi di *welfare*.

Una seconda esplorazione ha preso avvio dallo scenario tendenziale riferito alle trasformazioni (possibili o in atto) del contesto urbano con cui Vega Park dovrebbe costruire relazioni di continuità: dal campus universitario di via Torino alla riqualificazione del Forte Marghera, dalla possibile darsena in canale Brentella alla nuova viabilità di accesso a Fincantieri, al prolungamento della pista ciclabile sul ponte della Libertà attraverso Vega. Il tema dell’accessibilità è risultato nodale per la rigenerazione del comparto, che continua a rimanere un’isola monofunzionale, scollegata dal suo intorno. Lo scenario – presentato come proposta per il Piano degli Interventi del Comune di Venezia – prevedeva il miglioramento degli accessi ciclo-pedonali a Vega, attraverso: una riconfigurazione spaziale del sottopasso che collega la stazione SFMR di Porto Marghera all’entrata del principale edificio del comparto; interventi minimi di ridisegno del suolo per migliorare la qualità delle pratiche nell’area a nord che connette il Vega con Fincantieri; la riconfigurazione della pista ciclabile da/per Venezia in modo da attraversare il principale asse viario del comparto. Lo scenario di medio-lungo periodo prevedeva delle trasformazioni più strutturate di spazi in disuso e funzioni ambite (intercettando anche l’ipotesi di accogliere all’interno dell’edificio Pegaso il *Competence Center*, come individuato dal piano nazionale di Industria 4.0) definendo sequenze di spazi più flessibili e fluidi per le nuove forme di lavoro *smart*, con ampi *open-space* per *co-working*, aree per la socializzazione e la collaboratività, e l’articolazione custo-

mizzata di spazi individuali. Con l'obiettivo di migliorare l'orientamento all'interno del comparto, ma anche per raccontare le storie e le produzioni che in Vega hanno luogo, è stato sperimentato un *touch foil* come dispositivo multimediale in grado di raccogliere e comunicare dati, uno *storytelling* interattivo che ricostruiva il Vega a partire dalle immagini storiche di archivio, fino ai flussi giornalieri di utenti. Nonostante il coinvolgimento dei principali attori di Vega Park, la ricerca si è scontrata con una serie di resistenze che ne hanno impedito i successivi sviluppi in termini rigenerativi. Se il recinto può essere assunto come simbolo della identità debole di Vega, esso è stato declinato non solo in termini fisici e spaziali, ma anche di (mono)funzionalità e povertà di *mixité* sociale. Di fatto, il disinteresse politico così come le retoriche negative costruite sul comparto hanno continuato e continuano a limitare lo sviluppo di Vega, non consentendo di intercettare l'interesse degli attori (dal settore immobiliare alle start up, fino alle cooperative di prodotti agricoli) fondamentali per l'attuazione di un processo di rigenerazione.

Infine, lo sforzo di descrizione e reinterpretazione del territorio tra Mestre e Marghera assieme all'elaborazione di scenari ci ha indotto a ridiscutere la capacità euristica di due categorie importanti come periferia e disagio.

Per lungo tempo associate a specifiche condizioni spaziali, sociali ed economiche, e in larga parte aderenti alle morfologie di questo ambito territoriale, queste categorie sono state frequentemente utilizzate per raccontarlo, contribuendo a costruirne un immaginario ampiamente negativo. Tuttavia, proprio l'attuale condizione socio-economica e urbana del territorio tra Mestre e Marghera ci è sembrato metterle in discussione. Periferia e disagio ci sono sembrate messe in discussione proprio dallo sgretolamento e dalla frammentazione delle relazioni socio-urbane, dalla ri-articolazione del mercato del lavoro e dalla redistribuzione dei valori posizionali all'interno dell'intero territorio metropolitano veneziano. Inoltre, il recente insorgere di iniziative imprenditoriali, il recupero di spazi e manufatti e il consolidarsi di legami sociali, oltre a rimettere in discussione le narrazioni regressive e dominanti di questo territorio, ci è sembrato lasciar intravedere segnali di un futuro diverso, caratterizzato dalla forte e positiva tensione tra spazio, economia e società. È su questa apertura che gli scenari elaborati e le esplorazioni progettuali hanno cercato di far leva²⁰.



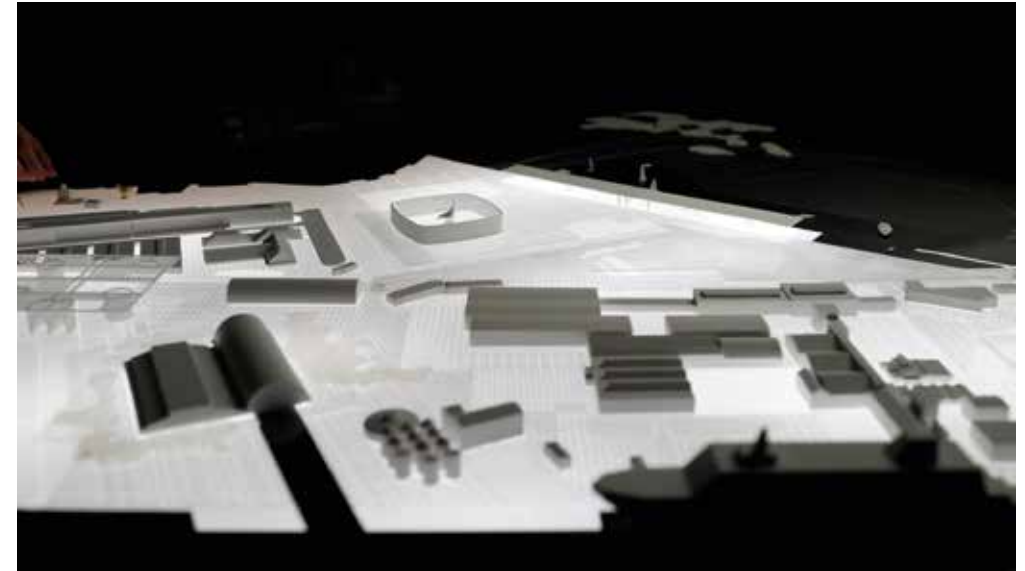
Paesaggi d'inerzia. Via delle Industrie a Marghera.
Fotografia di C. Faraone



Vista di una parte delle aree di interfaccia tra la zona produttiva portuale e la zona urbana.
Fotografia di M. Cigliano



Paesaggi d'inerzia del territorio intermedio. Via delle Industrie a Marghera.
Fotografia di C. Faraone



Fotogrammi estratti da alcune delle video-interviste effettuate ai principali stakeholder.
Fotografia di L. Nicoletto

Immagine da Marghera City of Making International Design Competition.
La Fabbrica della Biennale entry – AHO – Oslo School of Architecture and Design– Professors
and Tutors: Luis Callejas, Giambattista Zaccariotto, Erik Fenstad Langdalen, Thomas
McQuillan, Marianne Skjulhaug, Andrew David Morrison, Mattias Josefsson, Ermioni
Garramone, Biljana Nikolic, Christiana Pitsilidou – Students: Silvia Mihaela Deacon, Karlis
Faunromans, Jhu Yin Hong, Siyin Pang, Milja Tuomivaara, Paul Antoine Lucas

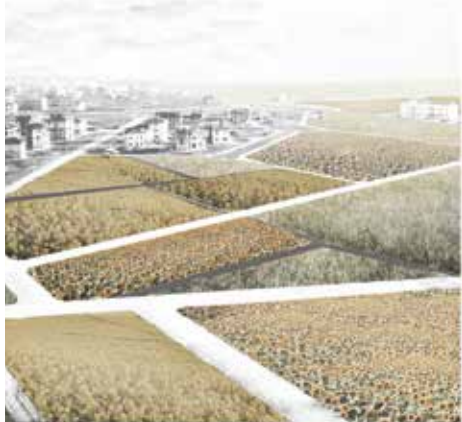


Immagine da Marghera City of Making International Design Competition.
 Infrastructural Ecologies TU Delft. Professors and Tutors: T. Kuzniecowa Bacchin, H.
 Khosravi, F. Lafleur. Students: A. Myserli, A. Farmazon

Gli spazi sottoutilizzati in Vega.
 Elaborazione grafica di A. Franzese

1. Il testo è frutto di una riflessione comune. Tuttavia i paragrafi “Introduzione”, “Due progetti di ricerca”, “Tra Mestre e Marghera”, “Saperi Trasversali” vanno attribuiti a Maria Chiara Tosi, il paragrafo “Resistenze e transizioni” a Luca Nicoletto, il paragrafo “Esercizi di lettura di una condizione articolata” a Claudia Faraone, il paragrafo “Una sperimentazione di rigenerazione urbana: il caso Vega Park” ad Alessia Franzese.

2. Si tratta di due progetti finanziati attraverso il POR Veneto, Fondo Sociale Europeo 2014-2020. Il primo “*Rigenerazione urbana e valorizzazione di Vega Park attraverso la collaborazione tra università e imprese nel campo della creatività, dell’innovazione e della progettazione*”, Cod. progetto 2122-39-2121-2015 (2016/17) a cui hanno partecipato le università di Venezia Iuav e Ca’ Foscari con i Proff. Maria Chiara Tosi (coord.), Aldo Aymonino, Emanuela Bonini, Fiorella Bulegato, Vladi Finotto, Stefano Munarin, Massimo Rossetti, gli assegnisti di ricerca Lorella Camellina, Irene Chini, Alessia Franzese, Antonella Ligios, Marco Paronuzzi, Luca Zilio, Mirna Zordan e come partner operativi le imprese Terre srl, Officine Panottiche, Fablab, Quantitas, Nuovo Studio Factory, Kidpass, ANYTIME. Il secondo progetto “Strategie di rigenerazione urbana, riattivazione economica e innovazione sociale. Il caso Mestre-Marghera”, Cod. Progetto 2122-18-2216-2016 (2017/18) a cui hanno partecipato le università di

Venezia Iuav e Cà Foscari, l’università di Padova e l’Université Libre de Bruxelles con i Proff. Maria Chiara Tosi (coord.), Agostino Cappelli, Alessandro Casellato, Francesca Gambarotto, Michelangelo Savino, Gilda Zazzara, gli assegnisti di ricerca Valentina Bonello, Claudia Faraone, Giulia Gnola, Luca Nicoletto, Giulio Pedrini, come partner operativi le imprese Terre srl, Sinergo SPA, Cooperativa EST, Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera Spa, Loft Consulting, FilmArt Studio, AI Progetti Architettura e Ingegneria S.C., e i partner di rete ANCE Veneto, INU Veneto, AUDIS Associazione Aree Dismesse e la collaborazione con i laboratori di ricerca Metrolab Brussels e Latitude-COM.

3. C. Anderson, *Makers: The new industrial revolution*, Random House, New York 2012; World economic forum, *The future of jobs. Employment, skills and workforce strategy for the 4th industrial revolution*, WEF, 2016; B. Frey, M. A. Osborne, *The future of employment: How susceptible are jobs to computerisation?*, in “Technological Forecasting and Social Change”, n. 114, issue C, 2017, pp. 254-280.

4. L. Fabian, S. Munarin (a cura di), *Re-Cycle Italy. Atlante*, Lettera 22, Siracusa 2017.

5. E. Mc Arthur, *Foundation Cities in the circular economy: an initial exploration*, www.ellenmacarthurfoundation.org 2017

6. B. Katz, J. Bradley, *The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy*, Brookings Focus Book, Washington DC 2013.

7. A. G. Calafati (a cura di), *Città tra sviluppo e declino: un’agenda urbana per l’Italia*, Donzelli, Roma 2014.

8. M. Talia, R. D’Onofrio (a cura di), *La rigenerazione urbana alla prova*, FrancoAngeli, Milano 2015.

9. M. Bianchettin Del Grano (a cura di), *Suolo. Letture e responsabilità del progetto*, Officina, Roma 2017.

10. G. Grulois, M. C. Tosi, C. Crosas, *Designing Territorial Metabolism: Metropolitan Studio on Brussels, Barcelona, and Veneto*, Jovis Verlag, Berlin 2018.

11. Non è irrilevante ricordare che come forma di accompagnamento e governo di questi processi, dopo USA, Francia e Germania, l’Italia ha approvato un Piano nazionale Industria 4.0 [2017-2020] che si basa su investimenti innovativi e sviluppo di competenze: il *Competence Centre* SMACT di cui Iuav, Cà Foscari e UniPadova fanno parte è appena stato istituito ed è stato collocato al Vega.

12. F. Gambarotto, R. Leoncini, G. Pedrini, *Nuove prospettive per la manifattura urbana*, in “EyesReg”, vol.VIII, n. 4, luglio 2018, <http://www.eyesreg.it/2018/nuove-prospettive-per-la-manifattura-urbana/>

13. M. C. Tosi, A. Franzese, M. Paronuzzi, *Rigenerazione urbana e riattivazione economica del Parco scientifico tecnologico di Venezia*, “Working papers”, Rivista online di Urban@it, 1/2017.

14. L. Cerasi, *Perdonare Marghera. La*

città del lavoro nella memoria post-industriale, FrancoAngeli, Milano 2007

15. Marghera City of Making: International Design Competition a cura di Università Iuav di Venezia – Maria Chiara Tosi, Marco Ferrari, Claudia Faraone e Luca Nicoletto e Università di Udine – Piotr Barbarewicz. Università partecipanti: Escola Tècnica Superior d’Arquitectura de Barcelona, Katholieke Universiteit Leuven, Oslo School of Architecture and Design, Parsons The New school, Technische Universiteit Delft, Universidad Católica de Chile, Universidade de São Paulo, Université libre de Bruxelles. Contest Jury: Luca Battistella (Comune di Venezia), Marco Bertozzi (Iuav), Thomas Chung (City University Hong Kong), Juan Manuel Palerm (ULPGC, Las Palmas de Gran Canaria), Paola Viganò (IUAV-EPFL), Nans Voron (Columbia University). <http://padiglio-nevenezia.it/marghera-design-competition/>

16. L. Benevolo (a cura di), *Venezia. Il nuovo Piano Urbanistico*, Laterza, Roma-Bari 1996.

17. E. Ostanel, *Spazi fuori dal comune. Rigenerare, includere, innovare*, FrancoAngeli, Milano 2017.

18. Laboratorio CittàPubblica, *Linee guida per la riqualificazione urbana*, Bruno Mondadori, Milano 2009.

19. G. Pasqui, *Prefazione*, in I. Inti, G. Cantaluppi, M. Persichino, *TEMPO-RIUSO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono*, in Italia, Altreconomia, Milano 2015.

20. Questo contributo riprende alcune

riflessioni che sono state presentate alla XXI Conferenza Nazionale SIU “Confini, Movimenti, Luoghi. Politiche e Progetti per Città e Territori in Transizione” nel workshop tematico “Nuovi Metabolismi Urbani e Relazioni Spaziali di (o per) Servizi, Welfare ed Economie Relazionali, Circolari e della Reciprocità” con tre contributi coordinati “Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree d’interfaccia tra città e zone produttive industriali? Tra Mestre e Marghera: La rigenerazione urbana alla prova dell’innovazione sociale e della riattivazione economica” di Maria Chiara Tosi e Claudia Faraone, “Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree produttive d’interfaccia tra Mestre e Marghera? Evoluzione dell’impresa e del lavoro” di Valentina Bonello, Giulio Pedrini e Francesca Gambarotto e “Tra Mestre e Marghera: costellazione di attori, moltitudine di azioni e paesaggi d’inerzia” di Claudia Faraone, Luca Nicoletto e Michelangelo Savino, presso l’Università degli Studi di Firenze, 6-8 Giugno 2018 (atti in corso di pubblicazione). Inoltre, si riprendono riflessioni presentate alla XX Conferenza Nazionale SIU “Urbanistica e/è azione pubblica. La responsabilità della proposta”, Roma 12-14 giugno 2017, con il contributo “Il ruolo degli standard urbanistici nei processi di rigenerazione delle aree industriali. Il caso del Vega Park di Venezia” di Alessia Franzese, segnalato come miglior paper del workshop tematico 4 “Urbanistica e/è azione pubblica per le dotazioni territoriali e la qualità urbana”, pubblicato negli atti della conferenza, ISBN 9788899237127.

Bibliografia

Anderson C., *Makers: The new industrial revolution*, Random House, New York 2012.
 Benevolo L. (a cura di), *Venezia. Il nuovo Piano Urbanistico*, Laterza, Roma-Bari 1996.
 Bianchettin Del Grano M. (a cura di), *Suolo. Letture e responsabilità del progetto*, Officina, Roma 2017.
 Calafati A. G. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino: un’agenda urbana per l’Italia*, Donzelli, 2014.
 Cerasi L., *Perdonare Marghera. La città del lavoro nella memoria post-industriale*, FrancoAngeli, Milano 2007.
 Mc Arthur E., *Foundation Cities in the circular economy: an initial exploration*, 2017, www.ellenmacarthurfoundation.org.
 Fabian L., Munarin S. (a cura di), *Re-Cycle Italy. Atlante*, Lettera 22, Siracusa 2017.
 Ferm J., Jones E., *Mixed-use ‘regeneration’ of employment land in the post-industrial city: challenges and realities in London*, in “European Planning Studies”, n. 24:10, 2016, pp. 1913-1936.
 Frey C. B., Osborne M. A., *The future of employment: How susceptible are jobs to computerisation?*, in “Technological Forecasting and Social Change”, n. 114, issue C, 2017, pp. 254-280.
 Gambarotto F., Leoncini R., Pedrini G., *Nuove prospettive per la manifattura urbana*, in “EyesReg”, vol. VIII, n. 4, luglio 2018, <http://www.eyesreg.it/2018/nuove-prospettive-per-la-manifattura-urbana/>.
 Grulois G., Tosi M. C., Crosas C., *Designing Territorial Metabolism: Metropolitan Studio on Brussels, Barcelona,*

and Veneto, Jovis Verlag, Berlin 2018.
 Katz B., Bradley J., *The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy*, Brookings Focus Book, Washington DC 2013.
 LaboratorioCittàPubblica, *Città Pubbliche. Linee guida per la riqualificazione urbana*, Bruno Mondadori, Milano 2009.
 Ostanel E., *Spazi fuori dal comune. Rigenerare, includere, innovare*, Franco Angeli, Milano 2017.
 Pasqui G., *Prefazione*, in Inti I., Cantaluppi G., Persichino M., *TEMPORIU-SO. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia*, Altreconomia, Milano 2015.
 Talia M., D’Onofrio R. (a cura di), *La rigenerazione urbana alla prova*, FrancoAngeli, Milano 2015.
 Tosi M. C., Franzese A., Paronuzzi M., *Rigenerazione urbana e riattivazione economica del Parco scientifico tecnologico di Venezia*, “Working papers”, Rivista online di Urban@it, 1/2017.
 World economic forum, *The future of jobs. Employment, skills and workforce strategy for the 4th industrial revolution* wef, 2016.

II. Sul paesaggio e le infrastrutture

Matteo D'Ambros, Andrea Sardena¹

Il patrimonio di una società in evoluzione traducibile in pratiche di uso allargato del territorio, in saperi depositati nel tempo e coagulati in eccellenze imprenditoriali, può trovare equilibrio nell'ipotesi di produzione della ricchezza secondo forme rinnovate. Un progetto del territorio capace di far emergere con efficacia tale necessità si pone a garanzia della riproduzione sociale, impostato su un maggiore controllo della redistribuzione delle risorse. L'ipotesi che un territorio efficiente nel complesso del suo funzionamento risponda in maniera virtuosa alle sollecitazioni di trasformazione è un concetto non scontato. Lo strato di manifestazione della realtà, costituito dal complesso di consuetudini, norme di vita e modelli di comportamento trasmessi nel tempo, spesso lascia spazi di collisione nei processi di modificazione. L'assenza di un progetto, o la mancanza del suo compimento, in grado di massimizzare l'uso di risorse minime a disposizione, a fronte del raggiungimento di risultati ottimali e di efficientamento del sistema, conduce a un progressivo impoverimento dello spazio fisico e culturale. A esempio, per chiarire meglio, non è più possibile rifarsi a un progetto di sviluppo pensato solo sul modello di grandi piattaforme industriali e logistiche, ossia su assetti produttivi di stampo novecentesco altamente impattanti e poco attenti alle problematiche di sostenibilità ambientale di breve o lungo periodo. Serve allora un salto concettuale. La costruzione di un progetto integrato basato su una ricerca di tipo operativo può diventare strutturale e portare, attraverso il lavoro messo in atto, a processi in grado di porsi a garanzia della produzione di nuovi valori e concretizzarsi nella gestione delle pratiche legate alla manutenzione del territorio. Le forme del progetto che ne derivano hanno la pretesa di innescare un rinnovamento culturale nelle trasformazioni della città, se necessario, anche attraverso interventi di tipo radicale. L'ipotesi avanzata da questa ricerca discute alcune possibili soluzioni dei problemi affrontati da più punti di vista di campi del sapere anche non limitrofi, ma con una necessità di contaminazione disciplinare al fine di trovare proposte e idee progettuali da attuare attraverso modalità innovative. L'idea che esse risiedano nell'esecuzione stessa del "la-

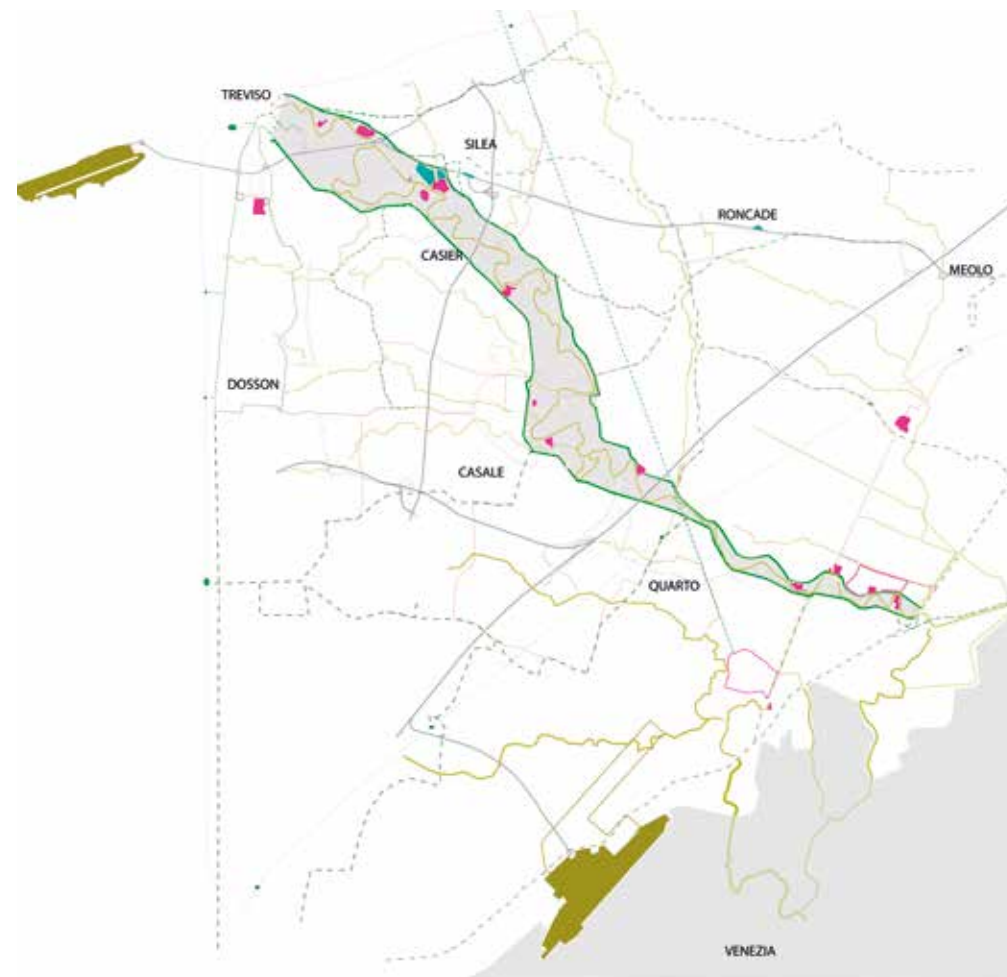
voro” capace di produrre un deposito di azioni utile a consolidare ogni trasformazione del territorio, aumentando le prestazioni dello spazio fisico, ha condotto lo studio dei territori della *Città del Sile*.

Il campo di azione all’interno del quale si è sviluppata l’ipotesi di lavoro ha delle caratteristiche fisiche ben definite. Il territorio preso in esame è un vasto ambito urbano che si estende a sud-est di Treviso e si pone come baricentro per quanto attiene il corso del fiume Sile, dalle sorgenti fino alla Laguna di Venezia a Porte Grandi. Questa *Città* fatta di piccole città si estende su una vasta superficie di 100 kmq, dove vive una popolazione di circa 50.00 abitanti, distribuita all’interno dei perimetri amministrativi di quattro comuni della provincia di Treviso: Silea e Roncade, affacciati sulla riva sinistra del fiume Sile, e Casier e Casale sul Sile, su quella destra. Essa non è un’unica realtà amministrativa e pochi sono al momento i servizi collettivi condivisi e messi in rete.

Entro questo territorio identificabile con il termine di *Città del Sile* sono però distinguibili alcuni fattori fisici e funzionali che ne segnano un carattere singolare e costituiscono un *unicum* da valorizzare. Alcuni di questi elementi concorrono alla definizione della struttura stessa della *Città del Sile* e suggeriscono la propria vocazione verso una possibile evoluzione del loro assetto futuro.

Una parte consistente del territorio studiato ricade all’interno dei confini amministrativi del Parco Naturale Regionale del fiume Sile, che si presenta come la più estesa infrastruttura naturale dell’area metropolitana centrale veneta, dove la popolazione di una metropoli a bassa densità si rivolge per svolgere alcune cruciali funzioni: ambientale, logistica, idraulica, ecc. È da tenere in considerazione che questo sistema ambientale complesso e vulnerabile con al centro il fiume Sile, la rete dei suoi affluenti e un articolato sistema di canali e di scoli delle acque superficiali, è oggi in crisi e in parte compromesso rispetto all’assetto funzionale del passato.

Un primo paradosso è riscontrabile in uno dei principali caratteri di questo territorio. Fino a oggi esso si è sviluppato in maniera estensiva: sia dal punto di vista dello sfruttamento delle risorse ambientali – a partire da quelle idriche e del suolo –, sia nelle sue forme di urbanizzazione, facilmente declinabili nei modi più evoluti della *città diffusa*. All’interno della *Città del Sile* è facile distinguere piccoli agglomerati abitati, un alto grado di frammentazione collegato alla presenza di infrastrutture e a un uso del suolo riferibile a piccole proprietà. Pochi



Il territorio della Città del Sile e l’ambito dell’Ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile a sud di Treviso

sono gli episodi che definiscono un sistema di continuità spaziale. Essi sono per lo più di natura storica - la via romana chiamata Claudia Augusta - e ambientale - la rete idrica superficiale.

L'assetto territoriale è dotato di una discreta diffusione puntuale di servizi pubblici di base dedicati alla cultura e allo sport (scuole, biblioteche, campi sportivi e palestre), spesso però poco connessi tra loro a scala comunale e sovra-comunale. Questo sistema dei servizi pubblici collettivi di alta qualità sono diffusi, ma di fatto non in rete tra loro o per lo meno poco connessi. Ciò caratterizza in senso positivo l'attuale funzionamento della *Città del Sile*, ma pone delle questioni sui modi di gestione e massimizzazione del loro rendimento in termini di uso dello spazio pubblico. Molte attrezzature di fatto sono disperse nel territorio. Non vi è un progetto di rete che ne potenzi e ne sostenga l'imprescindibile rilevanza perché assente, o ancora accessorio.

Un progetto ampio e coordinato di rete di spazi e luoghi di valore da mettere in rete, collegati fisicamente tra loro anche a scale diverse: parchi e giardini pubblici riconoscibili non solo come luoghi verdi attrezzati e ma come punti dislocati nello spazio urbanizzato necessari per incrementare una qualità urbana diffusa.

Il grande patrimonio di spazio pubblico riferibile a questo potente sistema di *welfare* contribuisce quindi solo in parte a rivelare la sua vera potenziale portata.

All'interno di questo quadro è in funzione un articolato sistema infrastrutturale, facile da identificare come una tra le principali cause ed effetto dello sviluppo di questa "Città". Di fatto siamo in presenza di uno spazio urbanizzato altamente accessibile, che appare sulla carta ricco di opportunità, ma non privo di disfunzioni.

Sono identificabili due tipi di infrastruttura dedicata alla mobilità su gomma. Uno, caratterizzato da velocità bassa o moderata, regola la mobilità di prossimità e serve capillarmente il territorio a volte in modo poco virtuoso; l'altro definisce lunghi tratti di percorrenza e velocità elevate (la SP 53 Postumia, la Treviso-Mare e l'autostrada A27), segnando ed escludendo tra loro ambiti territoriali omogenei per funzione e caratteristiche ambientali. Entrambi contribuiscono a definire un elevato grado di frammentazione del territorio. Attualmente la mobilità lenta a scala comunale non è ancora sviluppata a sufficienza ed è in parte indebolita da un assetto esclusivo che promuove lungo la cosiddetta *Greenway* la percorrenza a piedi e in bicicletta della *Città*

del Sile lungo il fiume Sile, intercettando solo di rado le principali attrezzature e centralità presenti sul territorio.

Il sistema di Trasporto Pubblico Locale su gomma risulta in questo senso un elemento dalle grandi potenzialità, ma ancora sotto utilizzato. Emerge di fatto l'assenza di un sistema intermodale (persona-treno-auto-bicicletta-autobus) ed è accentuata la carenza di progetto che garantisca prestazioni adeguate per la realizzazione di uno spazio pubblico di qualità, a partire dai punti di fermata del servizio.

D'altro canto, a una scala del tutto diversa, la presenza delle sei fermate del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale – Treviso, San Trovaso, Preganziol, Quarto D'Altino, Meolo, Fossalta – assume una valenza di rilievo. Questi punti possono essere considerati importanti nodi di interscambio. Come porte d'ingresso poste sul perimetro amministrativo di questa vasta *Città*, essi costituiscono su base regionale i principali nodi del sistema di accesso alla *Città del Sile*. Infine la presenza di due aeroporti a distanza di poche decine di chilometri l'uno dall'altro – *Marco Polo* a Venezia/Tessera (internazionale) e *Antonio Canova* a Treviso – offre una prospettiva di sviluppo della *Città del Sile* che travalica l'ambito della quotidianità comunale e suggerisce anche a ospiti stranieri l'area del Sile quale facile meta.

Come immaginare allora un progetto a scala territoriale in grado di mettere in evidenza le ricchezze e potenzialità riconducibili in primis a un'elevata qualità ambientale, che potrebbe essere potenziato dal sistema di servizi esistenti messi in relazione tra loro e connessi grazie a una rete più efficiente di spazi pubblici di alta qualità? In altre parole, sarebbe pensabile che la *Città del Sile* funzionasse come un vasto "Parco" urbanizzato sul modello di alcuni parchi metropolitani europei?

Come è possibile predisporre un compendio d'interventi sul territorio capaci di innescare consapevolmente una trasformazione virtuosa ed economicamente sostenibile? La necessità di rispondere a queste domande in modo concreto ha portato a individuare possibili strategie in grado di innescare processi virtuosi per lo sviluppo del territorio. Senza ambire alla costruzione di una nuova entità amministrativa all'interno della *Città del Sile* si vuole rendere più efficiente e più evoluto quanto vi è già di esplicito. Non vi è solo una forza evocativa nell'idea che la *Città del Sile* è una *Città* che vive in un parco. Questo dato di fatto porta con sé delle importanti questioni. Si tenga in

considerazione che questo “Parco”, che non si limita solo al fiume e all’ambito specificatamente gestito dall’Ente Parco Naturale del Sile, si estende all’interno di una geografia territoriale più ampia e va a interessare la fascia sulla quale correva la Claudia Augusta e tutto un insieme territoriale di valore storico e paesaggistico.

La ricerca introduce un punto di vista laterale e propone un modo di operare alternativo. A differenza di quanto fatto in passato, dove il fine della pianificazione è stato quello di un coordinamento tra i diversi operatori, sulla base di un piano generale, sulla base di una visione complessiva disegnata a priori, l’idea è che questo territorio possa funzionare non esclusivamente a partire da un disegno preliminare o sull’elaborazione di teorie, ma prima di tutto, molto più semplicemente, attraverso la realizzazione un dialogo solido e duraturo tra i soggetti che quotidianamente gestiscono i problemi concreti di un territorio. Soggetti che ogni giorno ne permettono un corretto funzionamento: gli enti di bonifica e gestione delle acque, gli enti di raccolta differenziata e smaltimento dei rifiuti, gli enti di gestione delle reti fognarie e dell’acquedotto, gli enti di mobilità del trasporto pubblico locale collettivo, di gestione dei siti ambientali e demaniali, le associazioni degli agricoltori e quelle del commercio e della produzione, del controllo della salubrità ambientale, gli uffici tecnici dei Comuni, le Province, fino agli assessorati alla Regione, ecc.

Il coordinamento e l’elaborazione di scelte non avviene a partire dalla costruzione di scenari astratti o visioni complessive, ma a partire da un dialogo instaurato nel tempo e dall’esperienza maturata: rapporti derivanti da occasioni e situazioni concrete, questioni pratiche e ricorrenti. In questo senso il progetto parte dalla definizione di un metodo di lavoro che non sia alimentato esclusivamente dall’approccio settoriale, ma sviluppato sul confronto e sintesi di più saperi secondo una logica integrata.

Tutti gli interventi sullo spazio pubblico, sia che essi siano di mera manutenzione ordinaria che quelli relativi al progetto capace di aumentarne le prestazioni, sono da considerare non come oggetto del contendere, ma campo di sperimentazione; luogo dove coordinare i saperi esperti che possono concorrere a una sua migliore riqualificazione e gestione.

All’interno della struttura urbana diffusa, dove la qualità dello spazio aperto pubblico collettivo sconta spesso una forte carenza progettuale

e uno scarso utilizzo della maggior parte delle attrezzature pubbliche, secondo una logica di messa a sistema e condivisione, pare necessario mettere in atto una regia tra gli enti che influiscono sul funzionamento del territorio. Questo delicato lavoro di andirivieni tra uffici non è riducibile a forme di amministrazione ordinaria, ma deve configurarsi come parte di un progetto e farsi garante e depositario della messa a sistema delle risorse a disposizione. In altre parole, un buon lavoro di coordinamento può e deve ridurre i costi dell’opera.

Pensiamo, a esempio, che la *Città del Sile* sia costituita in buona parte da strade e parcheggi e dove è evidente una carenza di spazio pubblico. In questo ambito il lavoro di manutenzione, sostituzione e adeguamento coordinato dei sottoservizi è l’occasione per elaborare un progetto di spazio pubblico più misurato e allo stesso tempo più articolato. Potenziare la sua accessibilità risponde a un duplice obiettivo: da una parte verrebbe sviluppata la qualità ambientale direttamente connessa alla qualità dello spazio pubblico; dall’altra aumentare le prestazioni di un sistema di connessioni in modo incrementale consentirebbe di fatto la realizzazione di un progetto di rete unitario.

I progetti e le azioni di manutenzione da parte di ogni realtà urbana, di ogni Comune, se coordinati secondo una regia unica potrebbero contribuire alla condivisione di risorse e responsabilità in modo più misurato. Per essere più sintetici, pur realizzando interventi puntuali, ogni intervento diventa tassello di un progetto coordinato più ampio, capace di costruire una rete di luoghi, spazi collettivi, percorsi.

L’esigenza di un coordinamento siffatto nasce dall’elaborazione di quella che viene qui chiamata “matrice dei conflitti” e che evidenzia un quadro assai complesso, fortemente frammentato e spesso articolato costituito da enti e attori che operano sul territorio per mezzo delle loro rispettive competenze, azioni e progetti.

I saperi necessari alla gestione di un territorio sono molteplici e diversificati tra loro. Si manifestano attraverso l’esercizio operativo degli enti preposti alle varie attività di manutenzione, ordinaria e/o straordinaria, sul territorio di competenza.

Anche se, come spesso accade, i confini di competenza dei vari enti sovra-territoriali non combaciano tra loro, ben altro risulta essere l’aspetto più significativo della complessità che, a uno sguardo allargato,

Spesso per portare a termine un lavoro pubblico si è costretti a sottostare a un folto numero di competenze, certo necessarie, regolamenti da rispettare ed enti sovra-ordinati da consultare oltre, ovviamente, al vaglio dei progetti da parte delle amministrazioni comunali – queste ultime primi soggetti responsabili della gestione del patrimonio comune.

Riteniamo che mettendo in relazione tra loro gli attori sul territorio, rispetto ad obiettivi specifici (relazione tra le righe e le colonne della matrice), si possa cogliere non solo la complessità del funzionamento del territorio ma anche quali siano le criticità. Pur nei limiti intrinseci all'azione meccanica di compilazione della matrice, l'operazione ci permette di rendere meno difficoltosa l'individuazione delle relazioni tra gli enti.

104

[illegible]

La matrice dei conflitti. In ascissa è riportato un elenco di progetti, azioni, interventi possibili sul territorio; in ordinata sono specificati tutti gli Enti che concorrono alla discussione e realizzazione dell'opera

La matrice non è quindi solo un elenco di attori e azioni. Essa rappresenta tutta la complessità di saperi che sono coinvolti nella realizzazione di un progetto. Diventa la base sulla quale impostare e predisporre quelle che potremmo, forse impropriamente, definire delle conferenze di servizi istruttorie preliminari. La matrice ci porta a riflettere su quali siano le possibili azioni da proporre e sviluppare con i Comuni e con gli enti sovra-comunali. L'idea è quindi quella di dare una "forma" a questo territorio non solo riconoscendone le potenzialità, ma consolidando quello che già c'è, sviluppando un piano di collaborazione, a esempio a partire dalla manutenzione ordinaria del territorio. In questo modo pare possibile anche superare alcuni conflitti, pur mantenendo le specificità che possono emergere dalle singole realtà.

Vi è consapevolezza delle difficoltà poste nella realizzazione di una progettualità proposta in questi termini. Ma proprio per questo la convivenza tra gli enti, in alcuni casi soggetta a sovrapposizioni di competenze e di poteri, la dimensione diacronica dei Piani d'intervento messi in atto dagli attori impegnati quotidianamente nella gestione dei vari ambiti, e la mancanza di risorse necessarie per fare fronte alle impellenti questioni della manutenzione ordinaria del territorio, costringe tutti a valutare in maniera responsabile una ridefinizione del proprio operato per tendere a una maggiore efficacia di azione.

Da un lato vi è l'intento di verificare le modalità di operare.

Una tra le principali questioni da porre al centro del confronto è la necessità di instaurare un costante dialogo tra le compagini, che sappia tener conto delle capacità e delle competenze in essere e di puntualizzarle di volta in volta, a costo di doverle ridefinire attraverso una costante negoziazione.

Dall'altro lato si pone cosa e da dove partire per realizzare le trasformazioni. La raffigurazione dicotomica *continuità vs frammentazione* induce alla necessità di costruire un progetto territoriale che supporti un sistema in grado di riconoscere luoghi cardine di carattere collettivo e conferire ad essi una maggiore rilevanza in termini di intermodalità funzionale. La connessione di luoghi pubblici deve essere discussa a partire dalla costruzione di uno spazio continuo, il cui valore sia basato su un alto confort urbano e dove sia garantita la percorribilità in sicurezza.

Risiede nell'idea di spazio pubblico di qualità, inteso come principale fattore di innesco del processo di attuazione di pratiche progettuali innovative, la possibilità di costruzione della *Città del Sile* da parte delle

amministrazioni pubbliche interessate in collaborazione con gli enti sovra-comunali preposti alla gestione del territorio.

All'interno della *Città del Sile* risiedono quattro "ecologie" che ne spiegano il funzionamento. Queste ecologie sono costituite dal sistema della mobilità del trasporto pubblico locale, dal sistema ambientale, dal sistema della ricettività e dal sistema della gestione delle infrastrutture e dei sottoservizi. Secondo una sequenza schematica ognuno di questi sistemi porta con sé possibili azioni, che sottendono alla realizzazione di obiettivi.

Agire sul sistema del trasporto pubblico locale significa porre l'obiettivo per aumentare l'accessibilità del territorio. Agire sul sistema ambiente significa rivelare il valore dell'acqua, ossia rivolgere particolare attenzione a tutto il sistema idrografico, a partire dalle acque superficiali, per ridurre la dimensione del rischio, aumentare le prestazioni dell'ambiente e tendere a un territorio in cui sia riconoscibile l'eccellenza dei luoghi.

Agire sul sistema dell'accessibilità riferibile alla rete pedonale e ciclabile significa costruire un'offerta turistica e una prospettiva di crescita in termini di ricettività. Agire sul sistema dei sottoservizi significa ripensare il progetto dello spazio pubblico della *Città del Sile*, predisponendo un progetto che consideri la manutenzione ordinaria un vero e proprio motore economico e fattore di redistribuzione delle risorse.

In sintesi, si possono identificare quattro temi da svolgere attraverso altrettanti ambiti di progetto: 1) mobilità/accessibilità; 2) manutenzione/spazio pubblico; 3) ambiente/territorio di eccellenza; 4) turismo/qualità ambientale.

È necessario porre con attenzione la riflessione su questi quattro temi per dare concretezza al progetto della *Città del Sile*.

Lo spazio pubblico di qualità è innanzi tutto uno spazio complesso, sviluppato sul potenziamento di punti intermodali attrezzati e tecnologicamente avanzati (punti di sosta del trasporto pubblico, slarghi, piccole piazze, etc.). Spazi dotati di un elevato valore di assorbimento delle acque superficiali e capaci di garantire un'alta qualità microclimatica all'ambiente circostante. Vi è la necessità di esplicitare e di interpretare il bisogno di spazio pubblico all'interno di un territorio dove la proprietà privata, per lo più identificabile con la casa isolata su lotto, spesso non riconosce la capacità di aggregazione e l'idea di restituzione di qualità urbana condivisa propria degli spazi aperti. Una maggior presenza di spazio pubblico attrezzato può essere garanzia di un migliore funziona-

mento delle relazioni tra diverse parte del territorio e dà forma a una rete di luoghi e percorsi in sicurezza.

Il centro ideale di questo articolato sistema di spazi pubblici, dislocati su tutto il territorio, è il fiume Sile e la rete idrografica dei suoi affluenti.

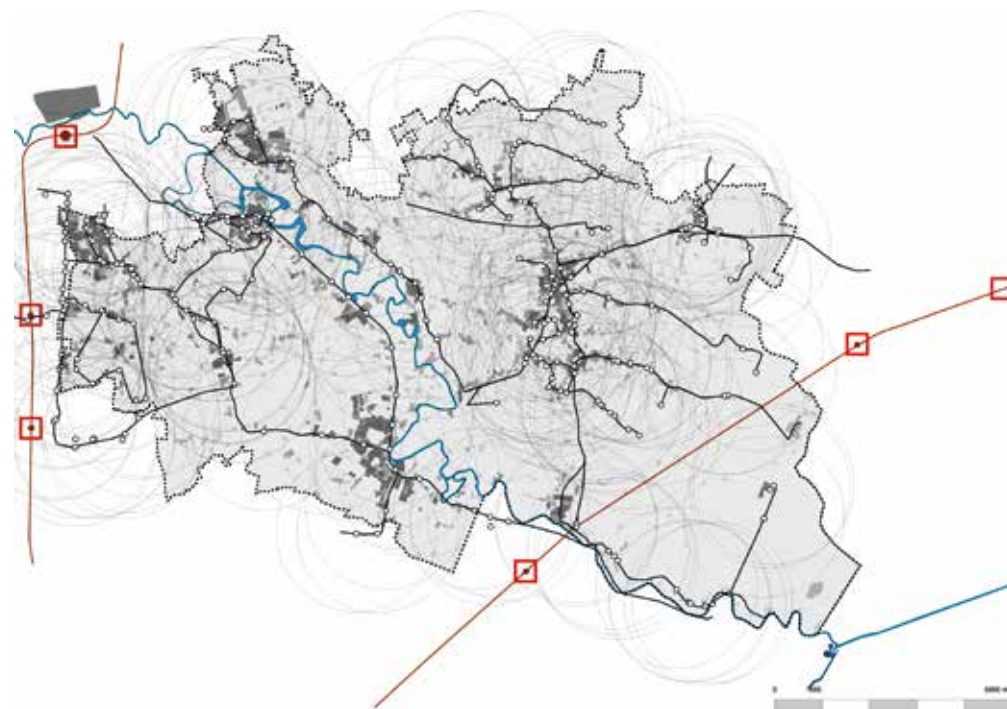
È possibile immaginare una nuova rete di collegamenti ciclo-pedonali che implementi i percorsi esistenti interni ai singoli Comuni e che ora relazionano parzialmente i luoghi centrali della *Città del Sile*. La struttura della mobilità sostenibile della *Città del Sile* si configura a partire dalla rete di mobilità dolce esistente. Secondo una logica complementare ogni Comune, che realizza i tratti mancanti dei percorsi ciclo-pedonali, collabora alla definizione della rete di percorsi alla scala intercomunale in modo è amplificare la mobilità ciclo-pedonale su un territorio più vasto rispetto al solo ambito locale.

All'interno della rete di percorsi così definita è fondamentale intercettare i punti di fermata del trasporto pubblico, organizzati a loro volta secondo una logica intermodale.

Come è stato rilevato, a esempio, muovendosi in bicicletta per un tempo pari a cinque minuti da ogni singola fermata del trasporto pubblico, sarebbe possibile coprire l'intero territorio della *Città del Sile* e così facendo sarebbe possibile muoversi anche senza l'utilizzo dell'automobile, garantendo su tutto il territorio una mobilità di basso impatto.

La *Città del Sile* è un progetto a cui tendere senza doverlo fissare per forza sulla carta; legittimarla attraverso atti amministrativi o accordi formali. La *Città del Sile* è un impegno che è stato posto alla politica e a chi amministra a diversi livelli e controlla la *governance* di un ricco territorio della regione Veneto, attraverso un esercizio di realtà concreto e fattibile.

Riconoscere all'interno di un territorio quei caratteri e quelle specificità utili a realizzare quelle opere minime ma necessarie per far sì che esso funzioni nella maniera più efficiente possibile a partire da ciò che esiste già. Partendo da ciò che di buono è possibile trovare: luoghi fragili, una rete infrastrutturale altamente sviluppata, un sistema diffuso di servizi collettivi, una miriade di eccellenze imprenditoriali e produttive vera ossatura all'interno di un solido e consolidato assetto socio-economico.



L'accessibilità ciclistica alle fermate del Trasporto Pubblico Locale percorrendo 5 minuti in bicicletta all'interno del territorio della Città del Sile



Plastico di studio della Città del Sile



Fotografia di A. Sardena



Fotografia di M. D'Ambros



Fotografia di A. Sardena

1. Il gruppo di ricerca era composto da: Matteo D'Ambros, Andrea Sardeña, Gabriele Torelli, Roberto Zancan. Accanto all'attività di ricerca basata sullo studio e sull'analisi teorica di supporti cartografici (piani, carte del suolo, ortofoto, ecc.) e dei dati empirici forniti delle Amministrazioni è stato svolto un intenso lavoro sul campo. Le modalità di svolgimento di questa parte essenziale del lavoro di ricerca sono state molte e articolate in seminari, Summer School, incontri con tecnici e dirigenti di enti pubblici e privati presenti sul territorio. Nelle occasioni di confronto sono emerse questioni rivelatesi fondamentali per delineare e comprendere la complessità entro cui sviluppare il progetto di ricerca. A valle di una così intensa e variegata attività sul campo è stato possibile definire i temi alla base di un discorso interpretativo e guida delle proposte da discutere di volta in volta con le Amministrazioni.

In particolare vi sono stati:

- due Summer School, una all'inizio e una a conclusione dell'anno di ricerca (settembre 2016, settembre 2017) a cui hanno partecipato studenti dell'Università Iuav di Venezia, sviluppando ipotesi di progetto, azioni coordinate sul campo e performance sul territorio;
- tre seminari con gli Amministratori in forma di tavola rotonda. In particolare l'appuntamento del 28 marzo 2017 ha visto partecipare circa quaranta ospiti rappresentanti oltre che le Amministrazioni anche i tecnici e dirigenti dei principali enti pubblici e privati che sovrintendono la gestione e il governo

del territorio della Città del Sile;

- dodici incontri mirati con i tecnici e dirigenti dei principali enti pubblici e privati che sovrintendono la gestione e il governo del territorio (Arpav Treviso, ATVO, Coldiretti, Consorzio di bonifica Piave, Consorzio di bonifica Acque Risorgive, Contarina spa, Corpo Forestale dello Stato, Ente Parco Naturale del fiume Sile, Genio Civile, Mobilità di Marca, Piave srl, Regione Veneto - Area Sviluppo economico Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi);

- cinque mostre di presentazione del lavoro di analisi e approfondimento dello studio delle criticità presenti sul territorio: una presso l'Università Iuav di Venezia, le altre ognuna nei quattro Comuni interessati dalla ricerca;

- la partecipazione alla prima edizione del convegno nazionale Urban Promo Green organizzato dall'Istituto Nazionale di Urbanistica sui temi della pianificazione e delle condizioni di vita e di funzionamento delle città, da un punto di vista delle politiche improntate alla riqualificazione del territorio e della sostenibilità ambientale.

**La costruzione di un quadro conoscitivo per
l'implementazione del PaAM -
Parco agropaesaggistico metropolitano di Padova.
L'esperienza del progetto Urban Green Belts**

Viviana Ferrario, Chrysafina Geronta, Fabrizio D'Angelo

Abstract

Il contributo descrive metodi e risultati di una ricerca Iuav condotta nell'ambito del progetto Urban Green Belts (UGB) nel quadro del Programma Interreg Central Europe 2014-2020. L'obiettivo della ricerca è la costruzione di un quadro conoscitivo sul paesaggio agrourbano di Padova tramite la raccolta dati nelle aree peri-urbane. Attraverso la conoscenza dettagliata delle caratteristiche e le tendenze trasformative delle aree agricole peri-urbane, il quadro pone le prime basi per l'implementazione del Parco agropaesaggistico metropolitano di Padova (PaAM), un'idea sviluppata negli ultimi anni da associazioni locali e amministrazioni comunali, per riprogettare il modello insediativo del Veneto centrale in maniera integrata e sostenibile¹.

Introduzione

I territori contemporanei investiti da processi di urbanizzazione e metropolizzazione richiedono nuove interpretazioni, alla luce delle sfide emergenti a scala globale e delle nuove tecnologie disponibili. Per gli studiosi, gli amministratori, gli architetti e i pianificatori che intendono identificare politiche e strategie di gestione per uno sviluppo territoriale sostenibile, la complessità spaziale che caratterizza i territori contemporanei costituisce una notevole sfida, ma anche un'opportunità per rilevare ed interpretare le trasformazioni che sono avvenute nel sistema socio-economico e produttivo negli ultimi decenni, a causa delle nuove "questioni urbane" che interessano la società contemporanea. In questo contesto, le aree agricole urbane e peri-urbane si stanno rivelando un terreno privilegiato per azioni che intercettano una varietà di temi cruciali per il territorio (alimentazione, coesione sociale, paesaggio, ambiente, lavoro, produzione e consumo di cibo) e un luogo di convergenza di interessi provenienti da vari livelli territoriali e amministrativi. Da almeno dieci anni, infatti, vediamo crescere la questione dell'agricoltura urbana e peri-urbana (AUP) nelle politiche e nelle pratiche urbanistiche ma anche in quelle riguardanti il cibo e l'a-

gricoltura sociale². All'interno del dibattito internazionale, emerge la necessità di rendere il sistema cibo – a lungo trascurato nella pianificazione per la sua complessità e pervasività – un sistema visibile come tutti gli altri sistemi urbani, in vista di una maggiore integrazione tra pratiche del cibo e politiche urbane³. In diversi paesi europei si stanno sperimentando nuove politiche per mettere in relazione l'agricoltura con la città, ma nel contesto italiano, la separazione tra gli strumenti di pianificazione urbana e territoriale e gli strumenti di programmazione e gestione del comparto agricolo è ancora evidente. A reclamare una maggiore integrazione tra queste due componenti fondamentali del territorio contemporaneo, emergono moltissime azioni dal basso, che a volte riescono a rifluire nelle politiche pubbliche. Una migliore conoscenza spaziale, anche quantitativa, di questi territori e di queste pratiche è importante, perché contribuisce a identificare il ruolo delle aree agricole nel tessuto della città contemporanea e ad individuare strategie di gestione attente al rapporto con il territorio urbanizzato.

Tendenze recenti nello studio dell'agricoltura urbana

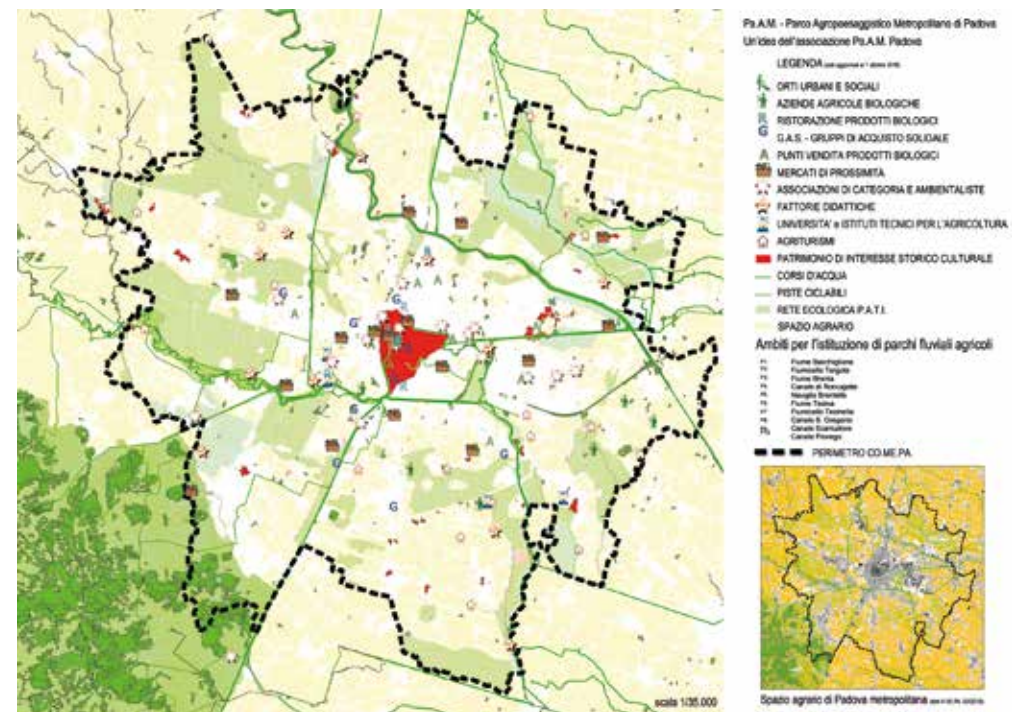
In risposta alle diverse domande che la società contemporanea pone agli spazi dell'agricoltura (servizi ecosistemici, sicurezza alimentare, spazi per il tempo libero) negli ultimi due decenni l'agricoltura urbana e peri-urbana è emersa come elemento innovatore del dibattito sulla città contemporanea⁴. Dalle prime esplorazioni⁵ ad oggi, si osserva una crescente attenzione a temi come la sicurezza alimentare, la salute e la sostenibilità ambientale, questioni cruciali che vengono messe in relazione con la presenza di spazi coltivati e coltivabili. I cittadini stessi sono diventati più attivi e partecipativi sulle questioni del cibo e i loro comportamenti e le loro idee vengono sempre più spesso investiti attraverso l'uso di metodi qualitativi⁶ e approcci attenti agli aspetti sociali⁷ che mirano anche a migliorare la comunicazione tra esperti e stakeholders (laypeople). Altre ricerche si concentrano su come le caratteristiche spaziali, socio-economiche ed ecologiche dell'agricoltura peri-urbana impattano sulla sicurezza alimentare⁸. L'approccio è quello di un'analisi comparativa tra le caratteristiche di aree metropolitane e sistemi agrouRBani diversi (popolazione, area, risorse idriche, biodiversità, tipologie di colture, politiche, azioni, ecc.) sullo sfondo di una riflessione sul futuro di questi agro ecosistemi in relazione alle dinamiche locali e globali⁹. L'agricoltura urbana implica una forte

dimensione innovativa. A causa dello spazio limitato e delle condizioni ambientali poco favorevoli, la produzione di cibo nelle città ha generato approcci agricoli innovativi, sia sul fronte delle tecnologie impiegate, sia identificando nuove aree per la produzione, come tetti, muri, aree dismesse, terreni inutilizzati o sottoutilizzati o addirittura sotterranei con illuminazione artificiale¹⁰. In questo quadro, è importante il contributo portato dagli approcci quantitativi per lo studio delle trasformazioni delle strutture biofisiche e socioeconomiche delle aree metropolitane nell'interfaccia tra rurale e urbano¹¹.

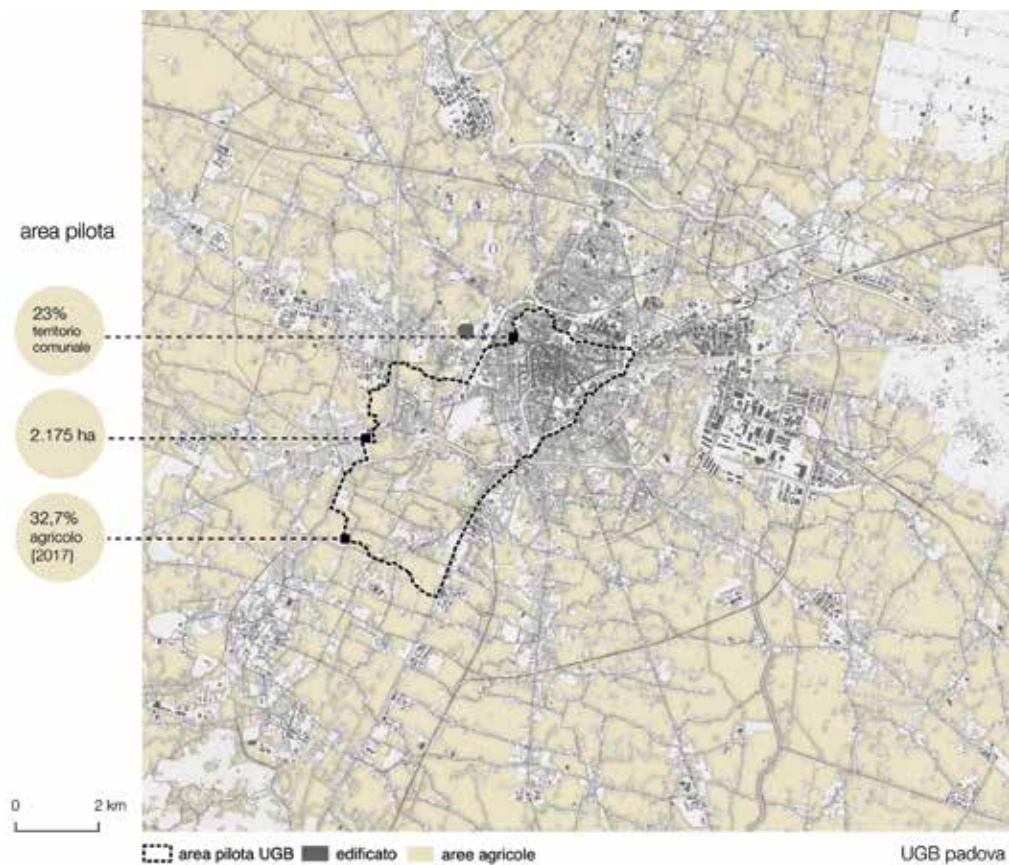
Padova, capitale dell' "agropolitana" veneta

Il sistema insediativo del Veneto centrale, così come si è venuto formando negli ultimi cinquant'anni, vede la convivenza tra una struttura urbana policentrica e una esasperata dispersione insediativa¹² spesso descritta come "città diffusa"¹³. Nonostante l'intenso processo di urbanizzazione, la quantità di aree agricole coltivate nel territorio compreso tra le città di Padova, Vicenza, Bassano, Treviso e Mestre è rilevante (oltre il 60%), e vi si pratica un'agricoltura economicamente nient'affatto marginale¹⁴. Tutta l'area potrebbe essere descritta come un continuum agro-urbano con differenti livelli di densità insediativa, una "agropolitana"¹⁵ contraddistinta da una diffusa mescolanza tra spazi urbanizzati (residenziali e produttivi) e spazi coltivati. Questo carattere ibrido è stato ed è tuttora oggetto di aspre critiche, ma è stato anche fonte di ispirazione per scenari progettuali che possono rispondere alle multiple necessità della società contemporanea¹⁶. Collocata in posizione baricentrica, la città di Padova è caratterizzata dalla presenza di aree agricole sfuggite all'edificazione che arrivano a ridosso del nucleo centrale della città, che possono rappresentare una straordinaria risorsa per i cittadini proprio in quanto coltivate o coltivabili¹⁷. Grazie alla persistenza di queste aree agricole, lo spazio peri-urbano di Padova presenta i caratteri tipici della condizione agropolitana e ne costituisce una sorta di specimen. Padova è stata pioniera nel campo delle pratiche agricole biologiche e biodinamiche e può contare su un ricco retroterra di valorizzazione delle produzioni agricole locali (dalla diffusione di idee e pratiche di alimentazione, alla promozione di prodotti a Km 0, alla gestione di orti urbani finalizzati a migliorare le aree verdi inutilizzate, all'educazione ambientale). In questo quadro, nel maggio del 2012, anche sull'onda del movimento nazionale Salviamo

il paesaggio, un gruppo di cittadini e una trentina di associazioni ha proposto la creazione del PaAM-Parco Agropaesaggistico Metropolitano di Padova, un'iniziativa in cui si sono concentrate le attese di tutti quei cittadini che manifestano un crescente interesse ad impegnarsi direttamente nel tempo libero, part-time o come scelta di vita e di lavoro nella produzione agricola. La proposta del parco, attraverso il concetto della multifunzionalità, ha l'obiettivo di conservare in maniera integrata tutti quei valori messi a rischio dall'urbanizzazione, come il valore ecologico, paesaggistico, ricreativo ed economico, puntando sulla messa in rete delle esperienze virtuose esistenti alla ricerca di spunti per immaginare un nuovo modello di convivenza tra aree agricole e spazi urbani. La proposta del PaAM è stata fatta oggetto di un percorso partecipativo Agenda 21¹⁸. Questo processo ha portato alla redazione di un Piano d'Azione per il PaAM (approvato nel 2014). La redazione del piano ha coinvolto oltre 40 enti e ha proposto un quadro di riferimento che relaziona le problematiche dell'agricoltura con quelle della pianificazione territoriale e paesaggistica e quelle legate al consumo di suolo, seguendo i più recenti indirizzi europei. Il piano si articola in otto tematiche e prevede una trentina di obiettivi strategici e un centinaio di azioni da attivare da parte di soggetti sia pubblici che privati. Recentemente (ottobre 2018) la proposta del PaAM è stata condivisa con la comunità dei 21 comuni metropolitani che coprono l'intera cintura urbana di Padova. Questo fatto apre spazi concreti di sperimentazione. L'Amministrazione comunale di Padova si è mossa anche sul fronte dei progetti europei, con il progetto Urban Green Belts, co-finanziato dal Programma Interreg Central Europe 2014-2020, finalizzato a realizzare nel corso di un lavoro congiunto tra i partner di diversi paesi (Ungheria, Austria, Slovenia, Polonia, Italia, Repubblica Ceca e Croazia) dei modelli intelligenti integrati per la gestione sostenibile degli spazi verdi urbani, grazie anche alla collaborazione sistematica tra enti pubblici a tutti i livelli e alla partecipazione dei principali attori locali portatori di interesse. Il lavoro del Comune di Padova si concentra sullo sviluppo e sperimentazione di metodi smart e strumenti per la valutazione e progettazione degli spazi verdi urbani e infrastrutture verdi. La performance delle aree verdi urbane è misurata attraverso una serie di indicatori applicati in una area pilota che copre il 23% del territorio comunale (2.175 ettari) e che si estende dal centro città densamente edificato fino ai confini del comune. Le aree agricole



La carta del PaAM, elaborata dall'Associazione per il Parco agricolo paesaggistico metropolitano di Padova



Carta dell'area pilota del progetto UGB

occupano una quota significativa dell'area pilota e si concentrano soprattutto a sud, tra il fiume Bacchiglione e i confini amministrativi del comune. Una notevole concentrazione di terreni agricoli si trova anche nella parte settentrionale dell'area selezionata, vicino al centro stesso. Al fine di implementare il modello pilota, oltre alle tipologie "convenzionali" di aree verdi urbane (giardini, parchi, alberi di strada, parchi giochi all'aperto, ecc.), il comune di Padova ha deciso di includere anche le aree agricole peri-urbane, riconoscendo così la loro importanza per la città.

La ricerca Iuav. Obiettivi e metodologia

Proprio nell'ambito di questo secondo progetto si colloca una ricerca dell'Università Iuav di Venezia, cofinanziata dal Comune di Padova. Il progetto di ricerca sviluppa la parte più innovativa del progetto UGB, conducendo alcune specifiche indagini sperimentali nelle aree di "verde" agricolo, per offrire supporto alle decisioni delle amministrazioni pubbliche, dei proprietari privati, dei portatori di interesse e dei cittadini. La governance di un contesto spaziale complesso come quello agroubano richiede strumenti in grado di misurare lo spazio coltivato e rappresentare e comunicare in modo efficiente le sue dinamiche evolutive¹⁹. A tale scopo, la ricerca ha sviluppato un database in un ambiente GIS per l'applicazione di un sottoinsieme di indicatori di performance che misurano le caratteristiche delle zone agricole dell'area pilota, così come definiti nel progetto UGB. Per poter calcolare gli indicatori corrispondenti alle aree agricole, è stato necessario raccogliere dei dati primari e costruire una metodologia apposita per la loro raccolta ed elaborazione. L'approccio adottato per effettuare le varie attività della ricerca è basato su Mixed Methods MM²⁰ e ha incluso le seguenti metodologie:

a. Ricerca di fonti di dati disponibili

per l'area pilota del progetto UGB sono stati raccolti dati territoriali e materiale cartografico in formato digitale dal Geodatabase del Comune di Padova, dal Catalogo di dati Territoriali del Geoportale della Regione Veneto, dal Catasto, dall'agenzia Veneta per i Pagamenti in Agricoltura (AVEPA) e dall'Agenzia Europea per l'ambiente (AEA). A differenza dei dati sul verde urbano pubblico, per i quali c'è una disponibilità soddisfacente sia a livello municipale sia a livello regionale, a seguito di questa prima ricerca di fonti, i dati disponibili sulle

Indicators		
Basic	B15	Share of meadows in the agricultural areas (%)
	B16	Density of hedges in the agricultural areas (m/ha)
	B22	Number of farmers' markets and direct-to-consumer points of sale (n)
Sustainability	S13	Areas for certified organic food production per capita (ha/person)
	S14	Number of farmers' markets and direct-to-consumer points of sale (n/person)
Profitability	P1	Share of uncultivated agricultural surface in total agricultural area (%)
	P2	Share of agricultural areas in urban unit (%)
	P3	Average extent of agricultural patch (ha)

aree agricole si sono dimostrati a volte carenti, poco aggiornati, oppure in forme geometriche che impedivano la loro elaborazione e interpretazione per gli obiettivi del progetto UGB.

b. Un uso del suolo agricolo aggiornato

il calcolo degli indicatori ha richiesto innanzitutto la definizione dell'effettiva estensione e distribuzione delle aree agricole, oltre che una carta dell'uso agricolo aggiornata e dettagliata. Pertanto è stato sviluppato un metodo che ha consentito di integrare i dati disponibili con dati primari acquisiti da fotointerpretazione in ambiente GIS. Data la ridotta dimensione delle particelle agricole che caratterizza il paesaggio peri-urbano di Padova (come in genere il territorio agricolo della città diffusa veneta), tra i dati disponibili (aree agricole del geodatabase del comune di Padova, Copertura dell'uso del suolo della Regione Veneto, Particelle Catastali, Corine Land Cover) i dati catastali sono stati ritenuti i più appropriati in termini di risoluzione spaziale e caratteristiche geometriche. Utilizzando le geometrie delle particelle catastali e sovrapponendole ai dati della copertura dell'uso del suolo regionale (CCS) e alle foto aeree dell'area per gli anni 2007 e 2017, è stato possibile determinare la loro effettiva estensione e distribuzione²¹. Tramite la fotointerpretazione delle foto aeree, a ciascuna particella agricola è stata attribuita una classe dell'uso del suolo agricolo, seguendo la metodologia Corine Land Cover. Per il calcolo degli indicatori privi di dati di partenza, come nel caso dell'indicatore della densità delle siepi campestri, la mappatura degli elementi è stata effettuata attraverso il metodo di fotointerpretazione della più recente foto aerea accompagnata da sopralluoghi di verifica.

c. Il contributo della ricerca empirica e dell'indagine sul campo
per limitare gli errori dovuti alla soggettività della fotointerpretazione è stato seguito un apposito lavoro sul campo con osservazione diretta (ground truth) che ha consentito di sottoporre a verifica i dati provenienti dalla fotointerpretazione. Questo passaggio metodologico si è dimostrato particolarmente utile nel determinare le tipologie di coltura nell'area. Durante l'indagine sul campo e attraverso la documentazione fotografica inoltre, sono stati raccolti dati sulla presenza di rilevanti elementi del paesaggio agroubano come le siepi campestri, le specie degli alberi che le compongono e i fossati per il drenaggio che le fiancheggiano. Infine, sono stati individuati con ricerca online e verificati sul campo i mercati diretti di vendita di prodotti agroalimentari (far-

mers' market) presenti nell'area pilota, ma anche tutte quelle iniziative che testimoniano l'esistenza di pratiche di cittadinanza attiva dal basso e connesse al sistema del cibo (gruppi di acquisto solidale, negozi e aziende agricole biologiche, ristoranti e mercati a chilometro zero, distributori di latte crudo, ecc.)

d. Le tipologie degli elementi del paesaggio agrourbano

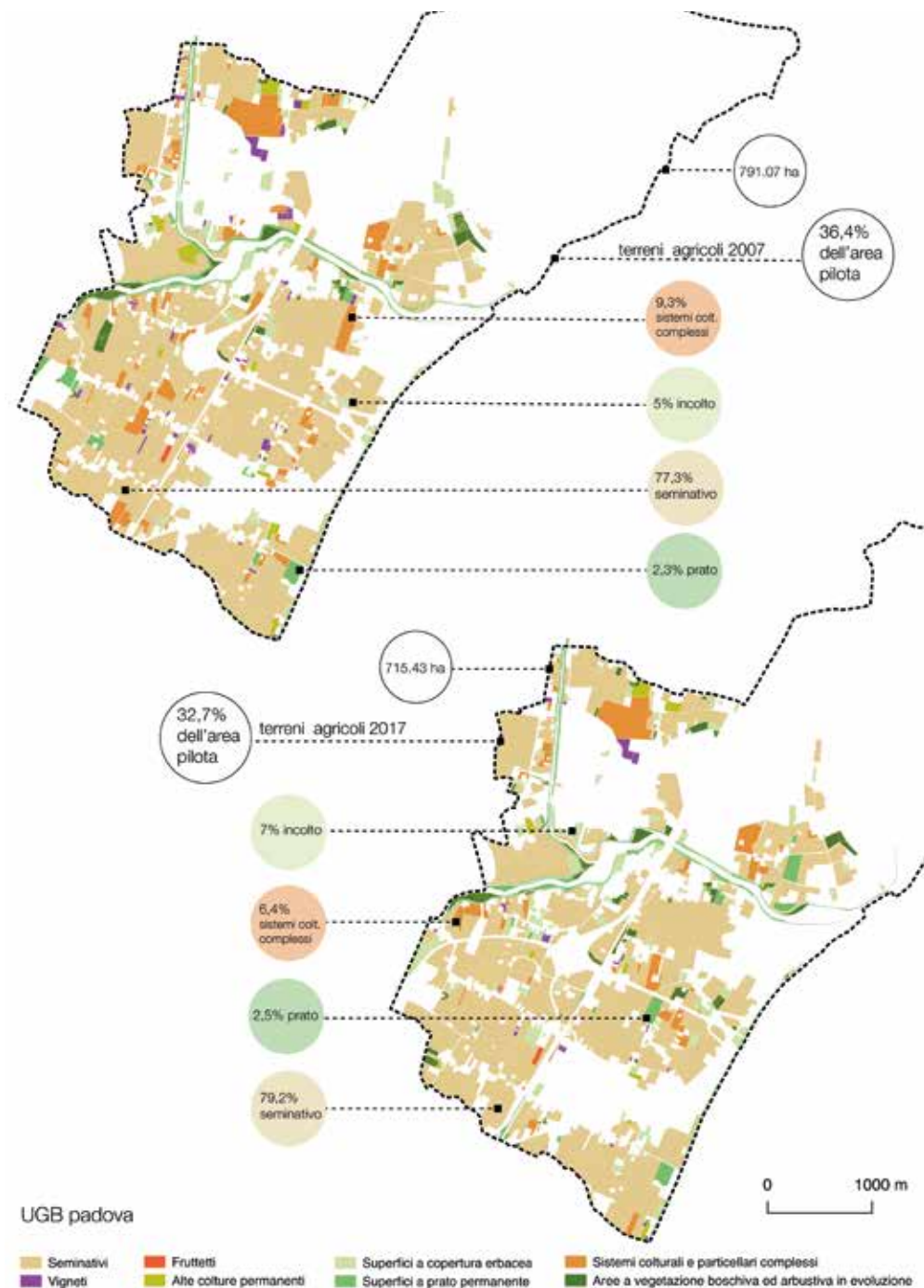
considerando l'importanza delle siepi campestri nella costruzione di reti ecologiche, nella conservazione della biodiversità, all'abbattimento della CO₂, dell'ombreggiamento, nell'effetto frangivento e nel miglioramento estetico del paesaggio, è stata seguita l'analisi delle maggiori tipologie di siepi individuate nell'area pilota in base ad una serie di criteri come l'altezza e il metodo di potatura, la specie, lo stato di manutenzione (deterioramento, declino e abbandono) e infine la loro relazione con le strade campestri e i sistemi di irrigazione e drenaggio. La classificazione è resa complessa dalla grande diversificazione delle siepi nella struttura e nella composizione vegetale, dovuta sia a fattori antropici come la modalità di trattamento, la gestione colturale, la frammentazione fondiaria, sia a fattori ambientali come il clima e le caratteristiche pedoambientali.

e. Il calcolo degli indicatori

una volta sviluppato il database con i dati raccolti, l'ultimo passaggio è stato il calcolo degli indicatori e la loro rappresentazione grafica per facilitare la comunicazione e l'interpretazione dei risultati. Il calcolo di ciascun indicatore è stato effettuato per l'area pilota del progetto UGB nel suo insieme e per ogni singola unità urbana inclusa nell'area pilota. La lettura e l'interpretazione del risultato di un indicatore è importante nel momento in cui si vuole comparare il fenomeno descritto dall'indicatore in diverse aree di applicazione, oppure comparare il fenomeno nella stessa area in maniera diacronica. Anche se per gli obiettivi del progetto UGB il calcolo degli indicatori era previsto solo per l'anno 2017, per porre le prime basi per un monitoraggio continuo del paesaggio agrourbano, il gruppo di lavoro ha deciso di effettuare il calcolo di alcuni indicatori anche per l'anno 2007.

Risultati

La creazione del nuovo database fornisce una quantificazione precisa delle aree agricole all'interno dell'area pilota del progetto UGB (32,7% nel 2017) e una piattaforma per la valutazione delle loro tra-



Carte dell'uso del suolo agricolo (2007 e 2017)

sformazioni nel tempo. La mappatura dettagliata delle aree agricole permette di visualizzare, misurare e pertanto prendere in considerazione anche i terreni agricoli di piccole dimensioni e con distribuzione spaziale frammentata e mescolata con il tessuto urbano. Questo tipo di aree sono spesso ignorate alla scala di rappresentazione usata nelle carte di copertura del suolo soprattutto a livello regionale (CCS della Regione Veneto). Un confronto tra la carta dell'uso agricolo prodotta per l'area pilota del progetto UGB e la CCS per l'anno 2007 dimostra che la quantità di terreni agricoli esclusi dalla carta regionale ammonta al 7% (l'area agricola ufficiale risulta inferiore di ben 57 ettari rispetto a quella reale). La maggior parte di questi terreni sono particelle di dimensioni molto ridotte, in proprietà privata, spesso incluse nelle pertinenze delle case d'abitazione, in cui tuttavia si coltiva (vigneti, orti, alberi da frutto, ecc.), mantenendo così importanti pratiche agricole e conservando il carattere rurale dell'area peri-urbana. Il confronto tra le dimensioni totali dei terreni agricoli nel 2007 e 2017 mostra che nel decennio considerato si è registrata una riduzione del 9,5% dei terreni agricoli (da 791 ettari nel 2007 a 715 ettari nel 2017). La perdita e la frammentazione delle aree agricole all'interno dell'area urbanizzata è dovuta evidentemente al consumo di suolo agricolo per nuove funzioni urbane, nuove infrastrutture stradali e logistiche (la costruzione di nuove infrastrutture stradali, nuovi insediamenti residenziali, impianti sportivi e installazione di un impianto fotovoltaico). Altre tendenze di trasformazione che emergono riguardano l'aumento del 21,6% dei terreni incolti (da 40 ettari nel 2007 a 51 ettari nel 2017) – maggiormente distribuiti nelle unità più vicine al centro urbano e lungo la nuova infrastruttura stradale – e un lieve aumento dei prati, dovuti soprattutto alla creazione di un'area a parco nella zona del Basso Isonzo. In aggiunta si nota una semplificazione dei terreni agricoli a causa della riduzione della variabilità di colture presenti nella stessa particella agricola. Infatti, gran parte dei terreni che nel 2007 contenevano più di una tipologia di coltura (vigneti, orti, cereali, ecc.), e dunque erano classificati come “sistemi particellari complessi”, nel 2017 includono una sola coltura. Per quanto riguarda le siepi campestri, il rilievo cartografico dimostra che la loro distribuzione spaziale occupa tutta l'estensione delle aree agricole, dimostrando la forte persistenza di questo tipico carattere dello spazio agrario veneto. Anche se non può essere considerata esaustiva, l'analisi tipologica condotta sulle siepi

campestri presenti nell'area pilota ha permesso di rilevare la presenza di forme tradizionali, come quelle elaborate con la tecnica della “intrecciatura” o quelle a bassa capitozza, la cui presenza nel contesto urbano della città di Padova, seppur limitata, costituisce una testimonianza importante del passato e fornisce utili informazioni sulla possibile evoluzione del territorio, nel caso in cui certe pratiche agricole venissero a cessare. Infine, è stata ripetuta a distanza di cinque anni una mappatura delle iniziative cosiddette “a chilometro zero”²², che mostra un aumento delle iniziative e pratiche di cittadinanza attiva dal basso, connesse al sistema del cibo. Mercati diretti di vendita di prodotti agroalimentari, gruppi di acquisto solidale, negozi e aziende agricole biologiche, ristoranti, gelaterie, mercati contadini e distributori di latte crudo si concentrano maggiormente verso il centro della città, proponendosi come luoghi attivi di scambio agrourbano. La carta corrispondente vuole contribuire al rendere più visibile il sistema del cibo come premessa indispensabile per ripensarlo, e per far sì che le politiche urbane possano intercettare le pratiche, i processi e gli attori.

Conclusioni

L'idea del PaAM - Parco paesaggistico metropolitano di Padova, sviluppata negli ultimi anni da associazioni e amministrazioni, vuole contribuire al ripensamento del sistema insediativo del Veneto centrale e può rappresentare un passo importante verso una gestione integrata e sostenibile del continuum agrourbano. In questo quadro, una conoscenza dettagliata delle superfici coltivate o coltivabili, dei caratteri del comparto agricolo e delle forze in gioco è fondamentale per un governo coerente delle trasformazioni territoriali. Il progetto UGB ha mirato a rispondere alla necessità di acquisizione di conoscenza sulle aree agricole peri-urbane della città di Padova, sia a livello conoscitivo tramite la raccolta di dati e il calcolo di indicatori, sia a livello pratico con azioni che hanno coinvolto cittadini, amministratori ed altri attori locali. Le informazioni che risultano dall'interpretazione dei dati raccolti e la condivisione di un interesse attorno alla stabilizzazione e valorizzazione delle aree agricole periurbane tra i vari stakeholders forniscono una base fondamentale per tutte le attività che nei prossimi anni verranno avviate attorno alla costruzione del Parco Agropaesaggistico Metropolitano di Padova.



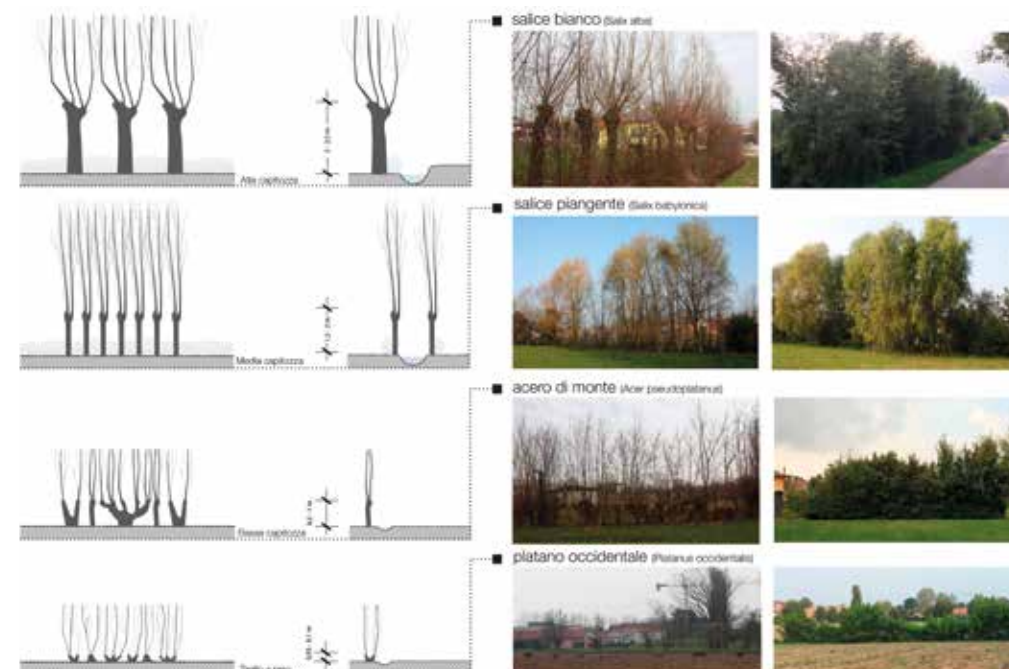
Carta della densità di siepi campestri

Prospetto

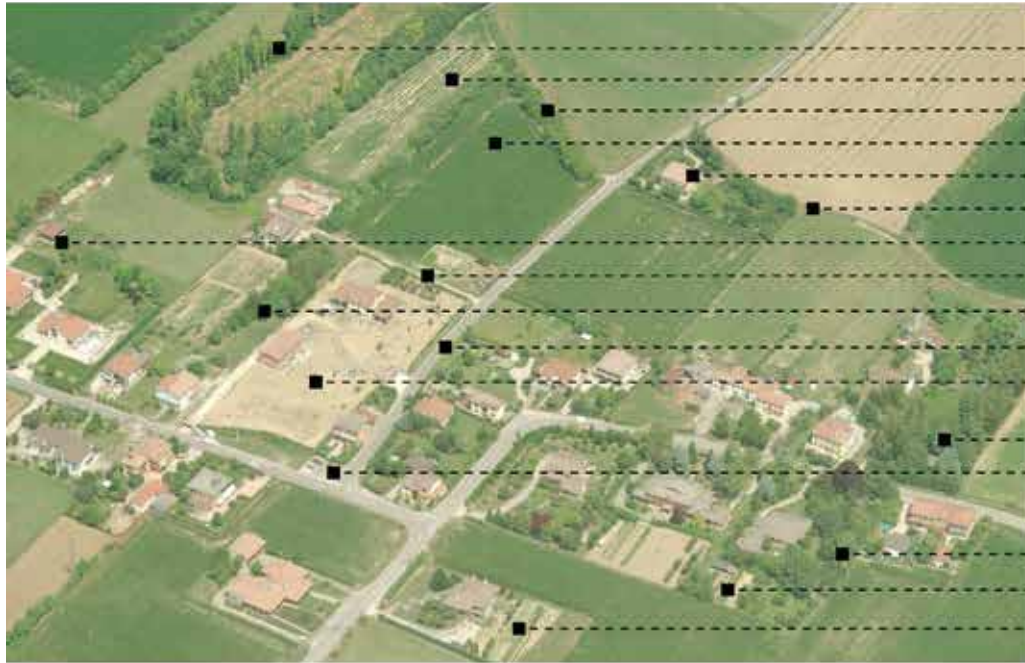
Sezione

Primavera (marzo 2018)

Estate (agosto 2018)



Alcune tipologie di siepi campestri con alberi capitozzati presenti nell'area pilota



__ siepe alta plurifilare __

seminativo

siepe monofilare

prato stabile

edifici sparsi

_____ fossato per il drenaggio _____

casotto

strada di campagna

vegetazione in evoluzione

strada principale

area in transizione

vegetazione semi naturale

area di servizio

verde privato

piccole unità agricole

orticoltura nei giardini privati

Località: Via Sottomarina, Comune di Padova/Abano Terme (PD) **Fonte:** Bing Maps (3D) 45.370805, 11.810356

1. Il presente contributo presenta alcuni risultati di un progetto di ricerca coordinato da Viviana Ferrario finanziato dal Comune di Padova nell'ambito delle attività del progetto UGB - Urban Green Belts "Smart integrated models for sustainable management of urban green spaces for creating more healthy and liveable urban environment" (Interreg Central Europe). Le ricerche quantitative e sul campo sono state condotte dalla dott. Chrysafina Geronta, assegnista di ricerca. Hanno collaborato Fabrizio D'Angelo e Gabriele Zini.

2. G. Cinà (a cura di), *Aree agricole periurbane: lavori in corso*, in "Urbanistica Informazioni", INU edizioni, Gennaio-Febbraio 2016, pp. 10-12.

3. E. Dansero, Y. Nicolarea, *Dalle pratiche alle politiche: costruire gli spazi del cibo*, in "Territorio", fascicolo 79, 2016, pp. 19-26.

4. M. Mininni (a cura di), *Le sfide del progetto urbanistico nelle campagne urbane*, in "Urbanistica", n. 132, 2007, pp. 7-15; si veda anche Resource Centres on Urban Agriculture and Food Security (RUAF), *Building resilient cities*, in "UA Magazine", n. 22, 2009.

5. A. Fleury, P. Donadieu, *De l'agriculture péri-urbaine à l'agriculture urbaine*, in "Le Courrier de l'Environnement", n. 31, 1997.

6. L'approccio è quello di ricerca qualitativa che include osservazioni dirette

e interviste semistruzzurate utilizzando dati complementari in forma di grafici e cartografia (Pirro *et al.* 2017).

7. Ad esempio, questi approcci utilizzano teorie di scambio sociale (social exchange theories) e concetti come l'empatia e il senso di cooperazione (Haller 2017), oppure tecniche che mettono in pratica una valutazione partecipativa con un gruppo di esperti sull'esternalità dell'agricoltura peri-urbana (Solé *et al.* 2017).

8. I. Opitz, R. Berges, A. Pierr, T. Krikser, *Contributing to food security in urban areas: differences between urban agriculture and peri-urban agriculture in the Global North*, in "Agriculture Hum Values", n. 33 (341), 2016.

9. C. T. Soulard, E. Valette, C. Perrin, P. C. Abrantes, T. Anthopoulou, O. Benjaballah, S. Bouchemal, P. Dugué, M. E. Amrani, S. Lardon, E. Marraccini, G. Mousselin, C. Napoleone, J. C. Paoli, *Peri-urban agro-ecosystems in the Mediterranean: diversity, dynamics, and drivers*, in "Regional Environmental Change", 2017 pp. 1-12. Article in Press.

10. B. Duží, B. Frantál, M. Simon Rojo, *The geography of urban agriculture: New trends and challenges*, in "Moravian Geographical Reports", n. 25 (3), 2017, pp. 130-138.

11. Uno dei primi esempi in una ricerca coordinata da C. Darrot sulla città di Rennes tra il 2010 e il 2013 (Darrot 2014). Esempi di questi approcci metodologici includono l'analisi multivariata di dati socioeconomici, l'analisi quantitativa della struttura del paesaggio basata sullo studio diacroni-

co della copertura del suolo, la caratterizzazione di tipologie omogenee di agricoltura utilizzando diversi indicatori come il profilo socio-demografico degli agricoltori, la redditività economica, le funzioni socio-ambientali e la conservazione del paesaggio (Serra *et al.* 2018), indici di urbanizzazione integrando misure di densità urbana e distanza in ambiente GIS (Hoffmann *et al.* 2017). Altri esempi di ricerca si concentrano sullo sviluppo di un quadro di valutazione dei cambiamenti ecosistemici e dell'efficienza dell'uso del suolo in termini di input e output economico (Zhou *et al.* 2018).

12. S. Munarin, M. C. Tosi, *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Franco Angeli, Milano 2001; si veda anche L. Fregolent, *Governare la dispersione*, Franco Angeli, Milano 2005.

13. F. Indovina, *La città diffusa*, Daest, Venezia 1990 e dello stesso autore *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano 2009.

14. V. Ferrario, *Paesaggi coltivati (multifunzionali). Lo spazio dell'agricoltura nella trasformazione della città contemporanea*, in A. Magnier, M. Morandi, *Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea*, Franco Angeli, Milano 2013.

15. Regione Veneto, *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*, Relazione generale, 2009.

16. V. Ferrario, *Agropolitana. Un paesaggio agrourbano multifunzionale*,

in C. Renzoni, M. C. Tosi (a cura di), *Marzenego fiume metropolitano. Scenari di riciclo per i territori della dispersione insediativa*, Aracne editrice, Roma 2016; si veda anche L. Fabian, P. Viganò (a cura di), *Extreme city. Climate change and the transformation of the waterscape*, Università Iuav di Venezia, Il Poligrafo, Venezia 2010, pp. 134-139.

17. V. Ferrario, *Designing Agropolitana. Agriculture-based Exploration of Dispersed City*, Global Vision: Risk and Opportunities for the Urban Planet. 5th Conference of International Forum on Urbanism, 2011

18. Programma Agenda 21 dell'Onu per il XXI secolo, sottoscritto alla Conferenza di Rio de Janeiro (1992)

19. V. Ferrario, *About agricultural space in the città diffusa and its importance for the future*, in P. Viganò, L. Fabian (a cura di), *Extreme city. Climate change and the transformation of the waterscape*, Il Poligrafo, Padova 2010, pp. 134-139.

20. E. Amaturio, G. Punziano, *I Mixed Methods nella Ricerca Sociale*, Carocci, Roma 2016

21. Per la metodologia completa: C. Geronta, V. Ferrario, *Creation of a preliminary database for monitoring and evaluating the transformations of the peri-urban landscape of Padua (Italy)*, in "GI_Forum Journal", Salzburg 2018.

22. Una prima mappa di questo tipo è pubblicata in V. Ferrario, *Designing Agropolitana. Agriculture-based Explorations of Dispersed City* in J.

Widodo, J. Rosemann *et al.*, *Global Visions: Risks and Opportunities for the Urban Planet*, Proceedings of the 5th Conference of International Forum on Urbanism, Singapore 25-28 february 2011, National University of Singapore, Singapore 2011, fig. 6.

Bibliografia

Amaturo E., Punziano G., *I Mixed Methods nella Ricerca Sociale*, Carocci, Roma 2016.

Cinà G. (a cura di), *Aree agricole periurbane: lavori in corso*, in “Urbanistica Informazioni”, INU edizioni, Gennaio-Febbraio 2016, pp. 10-12.

Dansero E., Nicolarea Y., *Dalle pratiche alle politiche: costruire gli spazi del cibo*, in “Territorio”, fascicolo 79, 2016, pp. 19-26.

Darrot C., *Rennes, ville vivrière? Une prospective proposée par les étudiants de l'option Agriculture Durable et Développement Territorial d'Agrocampus Ouest*, in “Pour”, vol. CCXXIV, n. 4, 2014, pp. 405-414.

Duži B., Frantál B., Simon Rojo M., *The geography of urban agriculture: New trends and challenges*, in “Moravian Geographical Reports”, n. 25 (3), 2017, pp. 130-138.

Haller A., *Urbanites, smallholders, and the quest for empathy: Prospects for collaborative planning in the periurban Shullcas Valley, Peru*, in “Landscape and Urban Planning”, vol. CLXV, 2017, pp. 220-230.

Hoffmann E. M., Jose M., Nölke N., Möckel T., *Construction and use of a simple index of urbanisation in the rural-urban interface of Bangalore, India*, in “Sustainability” (Switzerland), n. 9 (11), art. n. 2146, 2017.

Indovina F., *La città diffusa*, Daest, Venezia 1990.

id, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Milano 2009.

Fabian L., Viganò P. (a cura di), *Extreme city. Climate change and the tras-*

formation of the waterscape, Università Iuav di Venezia, Il Poligrafo, Venezia 2010, pp. 134-139.

Ferrario V., *Designing Agropolitana. Agriculture-based Explorations of Dispersed City* in Widodo, Rosemann *et. al.* (eds.), *Global Visions: Risks and Opportunities for the Urban Planet*, Proceedings of the 5th Conference of International Forum on Urbanism, Singapore 25-28 february 2011, National University of Singapore, Singapore 2011.

Ferrario V., Lironi S., *Padova: il progetto di Parco Agro-paesaggistico riparte dal basso*, in “Urbanistica Informazioni”, INU edizioni, Gennaio-Febbraio 2016, pp. 13-16.

Ferrario V., *Agropolitana. Un paesaggio agroubano multifunzionale*, in Renzoni C., Tosi M. C. (a cura di), *Marzenego fiume metropolitano. Scenari di riciclo per i territori della dispersione insediativa*, Aracne editrice, Roma 2016.

Ferrario V., *Paesaggi coltivati (multi-funzionali). Lo spazio dell'agricoltura nella trasformazione della città contemporanea*, in Magnier A., Morandi M., *Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea*, FrancoAngeli, Milano 2013.

Fleury A., Donadieu P., *De l'agriculture péri-urbaine à l'agriculture urbaine*, in “Le Courrier de l'Environnement”, n. 31, 1997.

Fregolent L., *Governare la dispersione*, FrancoAngeli, Milano 2005.

Mininni M. (a cura di), *Le sfide del progetto urbanistico nelle campagne urbane*, in “Urbanistica”, n. 132, 2007, pp. 7-15.

Munarini S., Tosi M. C., *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, FrancoAngeli, Milano

2001.

Opitz I., Berges R., Piore A., Krikser T., *Contributing to food security in urban areas: differences between urban agriculture and peri-urban agriculture in the Global North*, in “Agric Hum Values”, n. 33 (341), 2016.

Pirro C., Anguelovski I., *Farming the urban fringes of Barcelona: Competing visions of nature and the contestation of a partial sustainability fix*, in “Geoforum”, n. 82, 2017, pp. 53-65.

Regione Veneto, *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*, Relazione generale, 2009.

Resource Centres on Urban Agriculture and Food Security (RUA), *Building resilient cities*, in “UA Magazine”, n. 22, 2009.

Serra P., Sauri D., Salvati L., *Peri-urban agriculture in Barcelona: outlining landscape dynamics vis à vis socio-environmental functions*, in “Landscape Research”, 2018, n. 43 (5), pp. 613-631.

Solé T. T., González O. F., *Les externalitats de l'agricultura periurbana: El cas de l'Horta de Lleida*, in “Documents d'Anàlisi Geogràfica”, n. 63 (1), 2017, pp. 153-172.

Soulard C. T., Valette E., Perrin C., Abrantes P. C., Anthopoulou T., Benjaballah O., Bouchemal S., Dugué P., Amrani M. E., Lardon S., Marraccini E., Mousselin G., Napoleone C., Paoli J. C., *Peri-urban agro-ecosystems in the Mediterranean: diversity, dynamics, and drivers*, in “Regional Environmental Change”, 2017 pp. 1-12. Article in Press.

Zhou Z., Li M., *Spatial-temporal change in urban agricultural land use efficiency from the perspective of agricultural multi-functionality: A case study of the Xi'an metropolitan zone*, in “Journal of Geographical Sciences”, n. 27 (12), 2017, pp. 1499-1520.

Margherita Vanore, Stefano Tornieri¹

Transizioni produttive

La produzione nelle aree tra terra e acqua da sempre interpreta e costruisce paesaggi che si qualificano attraverso continue transizioni. Transizioni che nel rispondere a specifiche necessità di regimazione delle acque si innervano nei meccanismi capaci di conformare i territori per far fronte a forti criticità idrogeologiche, coinvolgendo risorse e patrimoni vari.

Come è noto, la Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000) individua nella “gestione dei paesaggi” le azioni volte a garantirne il governo in una prospettiva di sviluppo sostenibile, al fine di orientare e armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali.

Nei *paesaggi di transizione*, culture e pratiche integrate da una visione sistemica si connotano per sostenere fasi intermedie dei vari processi, dove si altera un certo equilibrio per dar luogo a nuove condizioni e determinare non solo una trasformazione di stato ma anche uno scambio di energia.

Nella comprensione di come i luoghi di transizione tra terra e acqua generino integrazioni e conflitti sistemici, si colloca la possibilità di far interagire diversi processi in una visione progettuale del paesaggio che cerchi una risposta sostenibile proprio nei valori prodotti dai sistemi di regolazione, produzione e modellazione del suolo.

Un’adeguata tutela e trasformazione del paesaggio non può pertanto prescindere dal prendere in considerazione il patrimonio culturale e ambientale delle aree di transizione, in quanto espressione sostanziale dei sistemi di gestione del territorio.

I paesaggi delle acque – in particolare quelli di fascia fluviale, delle lagune e delle aree di foce o delta, della bonifica agraria – riletti nella loro complessità consentono non solo di riconoscere i valori patrimoniali di sistema, ma anche di individuare nuovi approcci progettuali che possano comprendere nella stessa tutela una specifica dinamicità funzionale e morfologica.

Regolarità ed eccezioni si manifestano in tali contesti, divenendo elementi di riconoscibilità e orientamento, insieme ai minimi dislivelli su

cui spesso si gioca il rapporto tra terra e acqua.

Trame e tracciati sottolineano sia nelle depressioni che in rilevato il ruolo strutturante dei corsi d'acqua principali e dei fiumi, come della linea di costa.

Fasce fluviali e costiere, nelle aree di delta e di foce, generano aree di transizione di grande interesse per la ricerca progettuale, lagune e aree umide dove acque diverse si mescolano e si contrastano in rapporto ai numerosi fattori ambientali e di contesto.

La grande capacità produttiva di questi territori, storicamente riconoscibile anche nel patrimonio di architetture e archeologie industriali, oltre che di infrastrutture dismesse, ricorda come qualsiasi intervento che voglia essere sostenibile non possa prescindere da una visione territoriale.

La lettura finalizzata alla valorizzazione del paesaggio, si serve allora di una lente che intercetta elementi e insiemi patrimoniali, sia attivi sia in abbandono e in attesa di nuovi usi, ma con una potenzialità determinata ancora dalla loro origine necessaria.

Elementi naturali e costruiti, campi, valli da pesca, fasce ripariali, argini, ponti, strade, idrovore, case rurali, centri abitati, strutture produttive, centrali elettriche, industrie ecc., tutto appare sostenuto da relazioni di semplice necessità, ritmate da sospensioni e accelerazioni, da contrasti che mettono a confronto l'alterità dei luoghi. Regole di coltivazione e di produzione, attività e abbandono che rendono leggibili nella diversa qualità del paesaggio la loro efficacia e sostenibilità, oppure il loro inevitabile superamento.

L'unità di ricerca "Architettura e Paesaggi della Produzione", attiva presso il dipartimento di Culture del Progetto sin dalla sua formazione, si è posta gli obiettivi di:

- riconoscere valori, risorse e potenzialità dei luoghi della produzione;
- evitare la settorializzazione impermeabile delle tecniche di intervento;
- superare l'esclusività di competenze specialistiche e autoreferenziali che spesso operano senza alcuna visione e attitudine progettuale;
- mostrare come la cura e la messa in sicurezza del territorio possa fondarsi in una cultura della manutenzione e trasformazione sostenibile;
- favorire progetti integrati, inclusivi, che partano tanto dai caratteri fisici e fenomenici dei luoghi quanto dai loro valori paesaggistici e culturali.

In questo senso si sono delineate delle strategie praticabili per il progetto, tra cui prevalgono:

- l'attivazione di relazioni nella reinterpretazione morfologica dei diversi sistemi produttivi;
- la riqualificazione integrata di architetture, infrastrutture e suoli della produzione;
- la ricerca di permeabilità, articolazione, varietà e flessibilità funzionale dei luoghi di fruibilità pubblica;
- il riuso del patrimonio nell'integrazione di valori architettonici, ambientali e paesaggistici.

A tutto ciò può contribuire una lettura integrata di quanto potremmo indicare come stratigrafia del paesaggio, con raffronti cartografici e riprese aeree, per riconoscere permanenze o tracce di vario interesse, dai paleoalvei ai canali e bacini non più attivi, a infrastrutture idrauliche e particolari assetti di produzione agraria, artigianale, industriale, delineando la variabilità di quegli elementi che raccontano la ineludibile dinamicità del confine tra terra e acqua.

In particolare sono proprio quelle terre di bonifica idraulica ad offrire un interessante contesto di riflessione sul valore patrimoniale nei paesaggi di transizione.

La strutturazione del paesaggio, infatti, si manifesta qui nei caratteri di una estesa e straordinaria macchina idraulica, una eccezionale infrastruttura integrata che regola e governa le acque ai fini civili, produttivi e di sicurezza del territorio.

La costante azione di controllo e gestione delle acque non è però solo un problema meccanico, da affidare alle idrovore e al sistema dei canali; è una condizione complessa, che attraversa le problematiche di gestione, tutela e trasformazione degli insediamenti urbani e dei luoghi di lavoro, oltre allo sviluppo dei diversi processi produttivi e di infrastrutturazione.

I territori di foci e delta fluviali sono a tal proposito una realtà di grande interesse, anche in rapporto alla specificità delle produzioni agroalimentari.

L'avanzamento o l'arretramento della linea di costa, rimanda a fenomeni naturali e a grandi opere di difesa messe in atto dall'uomo, spesso attraverso la gestione delle aree di produzione. Basti pensare a come l'avanzamento delle linee di costa, nel Delta del Po, sia stato accompagnato dalla trasformazione progressiva di precedenti valli

da pesca, prima in risaie e poi in aree prosciugate e coltivate, mentre progressivamente, verso il mare, si delimitavano nuovi spazi d'acqua dedicati alla itticoltura.

La dinamicità di questi confini è ovviamente un fattore determinante nella progettazione della tutela e della valorizzazione dei paesaggi produttivi delle “terre d'acqua”, in quanto rimanda a fenomeni estremamente significativi per la comprensione delle problematiche e delle pratiche correlate a una preservazione attiva di quanto riconosciamo come valori patrimoniali di sistema².

Già percorrere questi luoghi lungo gli argini, fa percepire la straordinaria integrazione di sistemi e processi che ha dato forma e vita a vasti territori. Nel controllo della presenza come della variazione di flusso, altezza ed estensione delle acque, si definiscono i terreni prosciugati per le aree coltivabili e abitabili, delimitati da risaie, saline o valli da pesca.

Saper interpretare e interagire nella conformazione del suolo tra terra e acqua, in uno spazio di “soglia” che appartiene a quella *cultura dell'acqua come risorsa*, dove la conoscenza approfondita della natura stessa delle acque, delle loro variazioni di livello, delle portate e delle velocità di flusso, oltre che dei consumi energetici imposti dalla necessità di un loro controllo meccanico, rende possibili le numerose attività di produzione e fruizione in sicurezza.

Se ci chiedessimo quale futuro si prefigura per questi paesaggi, probabilmente potremmo richiamare scenari estremi che ne prevedono la scomparsa, come prospettive che auspicano protezionismi vari. In rapporto alle potenzialità di scenari di medio e lungo periodo, la questione progettuale si concentra sul senso e sulla sostenibilità di una ricercata protezione o integrazione del loro valore.

Il produrre un paesaggio sostenibile è sempre più una responsabilità civica di chi opera nella gestione, tutela e trasformazione del territorio. Dalle aree centuriate alle bonifiche agrarie ancora riconosciamo una capacità di comporre i saperi della terra con una cultura delle acque, per una produzione che oggi deve potersi adeguare ai cambiamenti climatici globali come alla sostanziale trasformazione degli stili di vita. Assumono allora un significato particolare quelle operazioni che cercano di promuovere in chi abita il territorio una conoscenza consapevole del proprio habitat in senso ampio e soprattutto in relazione al paesaggio.

In questo possono avere un ruolo determinante anche quelle *infrastrutture culturali*³, che ricollocano anche semplici percorsi di terra e d'acqua negli itinerari di conoscenza e di esperienza del territorio.

Non si vuole con ciò alimentare solo una visione turistico-ambientale, ma piuttosto sostenere la necessità di una infrastrutturazione che costruisca sia servizi ecosistemici per chi abita e cura il territorio preservandone la produttività, sia una possibilità di arricchimento culturale in rapporto alla complessa realtà in transizione dei paesaggi tra terra e acqua.

Le tante storie di alluvioni e rotte che hanno segnato i territori di fascia fluviale⁴, rimandano agli eventi traumatici che trasformano profondamente le aree colpite, ma allo stesso tempo mettono in rilievo il ruolo determinante che hanno quelle stesse aree di transizione nella sicurezza del territorio.

Paralleli e raffronti aiutano a comprendere meglio come nel tener viva la memoria, il progetto del paesaggio non possa prescindere dalla qualificazione delle attività produttive intese quali agenti privilegiati di una trasformazione consapevole e una manutenzione costante del territorio.

Nelle ricerche progettuali condotte tra architetture e paesaggi della produzione si ritiene pertanto necessario:

- comprendere la struttura geografica, storica ed economico-sociale dei territori;
- mappare le potenzialità e le risorse già riconosciute e attive;
- interpretare e correlare attraverso il progetto sistemi produttivi e culturali;
- recuperare percezioni per riproporle come fattore qualificante di luoghi e percorsi;
- integrare nuovi ruoli e usi sostenibili a contesti di valore paesaggistico e ambientale;
- prefigurare nuovi sistemi di uso e protezione per i territori di transizione.

- riconoscere e favorire quelle contaminazioni che qualificano i luoghi. Tutto ciò si riflette anche nel caso del Delta del Po, dove le forme di produzione generano particolari composizioni di elementi naturali e costruiti, facendo delle infrastrutture tra terra e acqua la principale forma ordinatrice.

Alla lettura morfologica si affiancano le considerazioni sulla percezione del tempo e delle variazioni stagionali del paesaggio.

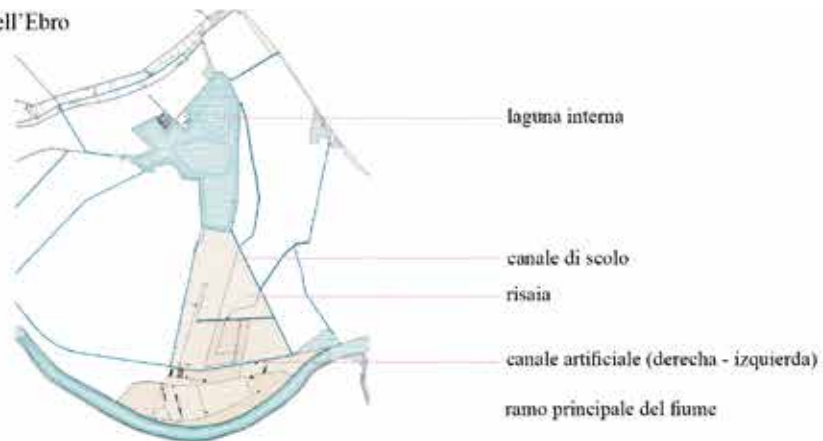
Il tempo nella transizione è fattore sostanziale, così come lo è nella

definizione dei processi produttivi. La capacità di vivere il tempo lento dei luoghi, non è ovviamente una questione di sola mobilità, ma di ritmo vitale e di attenzione imprescindibile ai dettagli (non solo tecnici e ambientali) su cui si fonda il rapporto di ogni luogo con il proprio paesaggio.

Da qui la necessità di una ricerca che continui ad indagare quella particolare struttura formale dei paesaggi tra terra e acqua, per alimentare ancora una visione progettuale nella tutela attiva del patrimonio e di quei valori di sistema, naturalmente integrati e dinamici tanto per i fattori ambientali quanto per un uso sostenibile delle risorse.



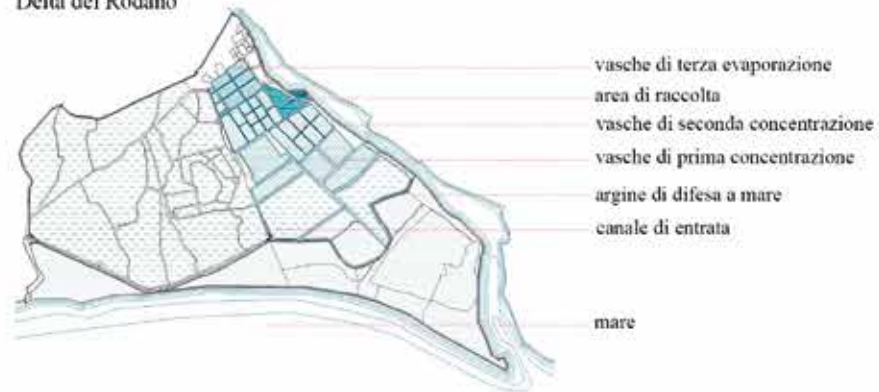
Delta dell'Ebro



Risaia dell'Ebro



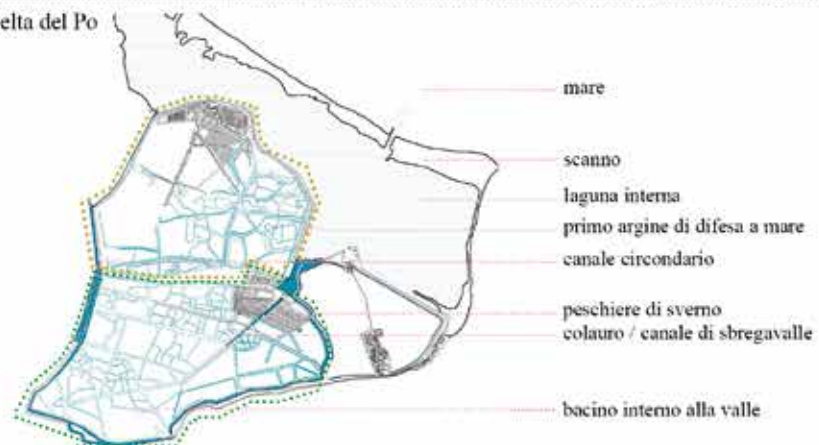
Delta del Rodano



Salina della Camargue



Delta del Po



Valle da pesca del Po



In questa pagina e nella successiva, territori di delta a confronto.
Elaborazione grafica di S. Tornieri

La macchina idraulica. Verso un progetto per il Delta del Po

In alcuni territori la necessità di controllare e gestire l'acqua mette in gioco una serie di azioni antropiche che conformano la morfologia stessa del suolo. Si tratta principalmente di zone costiere, terreni di limite, lagune e aree umide, pianure deltizie e in generale foci fluviali. Questi territori umidi sono al centro da secoli di molteplici interessi economici, derivanti dall'intrinseca fertilità che offrono e spesso dalla loro posizione di limite e di interscambio tra terra e acqua. L'abitabilità di questi territori è legata al grado d'uso del "bordo" che è in continua trasformazione a causa di azioni antropiche e forze naturali non sempre prevedibili. Le condizioni favorevoli allo sviluppo però si sono da sempre scontrate con la fragilità ambientale rendendo necessari lavori idraulici⁵ e di modificazione del suolo che, a volte, costruiscono opere di grande ingegneria. Le fragilità ambientali rappresentate principalmente dall'innalzamento del livello marino, dalla riduzione delle portate fluviali, dall'incremento del problema del cuneo salino alla subsidenza, si stanno presentando con improrogabile urgenza e sono al centro dei dibattiti internazionali⁶ che si interrogano sul futuro e l'effettiva sostenibilità dei territori deltizi.

Gestire e mantenere questi territori, connotati principalmente dalle attività produttive quali agricoltura, itticoltura e produzione di sale, è molto oneroso perché le problematiche ambientali che vi sono implicate non sono di facile gestione.

Proprio l'aspetto della produzione per scopi agroalimentari rappresenta il cardine di quello che potremmo chiamare un "sistema paesaggio" che ha strutturato nei secoli il funzionamento stesso di quei territori, legando ad essi la società e gli abitanti. L'elevata trasformabilità e dinamicità di questi paesaggi è infatti particolarmente favorevole alle attività antropiche che usano le risorse del territorio ai fini produttivi, anche molto diversi tra loro, come l'attività agricola, la pesca, la raccolta del sale. Tali capacità adattive sono spesso alla base di una duplice e contraddittoria condizione, da un lato l'enorme varietà ecologica e il pregio ambientale che attrae numerose specie dall'altro la necessità umana di sfruttamento del territorio (sotto varie forme, da quella agricola a quella industriale allo stesso turismo) che proprio per il pregio ambientale si trova protetto da normative e organi amministrativi che, a vari livelli, intervengono nella loro tutela, valorizzazione, protezione.

Vi sono quindi interessi in gioco che non sempre hanno portato a decisioni operative condivise e che nel lungo periodo ne hanno evidenziato le criticità.

All'opposto se si analizzano tecnicamente i territori umidi ponendo l'attenzione alla relazione tra forma del suolo e funzionamento del territorio oltrepassando la lettura "romantica" del paesaggio si mette in evidenza che nei territori conformati dalla produzione agroalimentare sono riconoscibili i caratteri fondativi che definiscono la loro peculiarità, la specificità. Osserviamo ad esempio l'interrelazione tra produzione di sale nelle saline della Camargue, l'immagine del paesaggio così conformato è certamente di grande bellezza ma oltre a tale "superficie" v'è una capacità di gestione dell'elemento acqueo che è sedimentato nella cultura della tradizione locale. Le vasche di decantazione con le loro micro-differenze di livello interno corrispondono anche ad una concentrazione salina diversa, una densità, una flora diversa. Una forma analoga del suolo la si trova anche per le valli da pesca, una tipologia di pesca estensiva che ha le origini proprio nel territorio veneto e che funziona anche in questo caso con l'interscambio di acqua interna ed esterna, con la salinità e la temperatura che origina i movimenti migratori del pesce, usati poi per la cattura. Si è di fronte, come accennato, ad una forma del suolo analoga, simile nell'idea di gestione delle acque ma che da origine a paesaggi completamente diversi.

Le aree produttive, in ragione della stessa attività che in tale luogo avviene o avveniva, costruiscono sul territorio delle "infrastrutture" già presenti, una risorsa che il progetto contemporaneo deve saper reinterpretare.

L'attività di allevamento del pesce, detta vallicoltura, ha conformato una vasta porzione ai margini del Delta del Po, compresa tra il ramo principale e le zone di Porto Viro, Rosolina e Sant'Anna.

Analizzando le questioni morfologiche possiamo intendere questo bordo produttivo come un sistema di interscambio tra terra e acqua.

Le valli da pesca infatti sono sistemi artificiali di arginatura, non più alte di 3-4 metri che delimitano e conformano degli specchi d'acqua e comprendono al loro interno barene, canali, aree acquitrinose.

Per mantenere questo assetto la valle è in costante regime di controllo idraulico grazie alle idrovore. Tale continuo scambio di acqua dolce e salata è alla base del funzionamento della valle che frutta la tendenza migratoria tipica di molti pesci d'acqua salmastra.

Il sistema produttivo ha realmente modellato il suolo di queste valli

che si presentano ora come dei bassorilievi, dove figure di terra ed acqua diventano la testimonianza di un processo, di una cultura e di una tradizione. Oggi questo sistema di produzione comprende elementi architettonici, infrastrutture, impianti, movimenti topografici da curare, non è più economicamente sostenibile perché soppiantato dalle più redditizie coltivazioni estensive.

Purtuttavia si stanno ripensando queste valli come ambiti di riserva di caccia e quindi di conseguenza nell'ambito del turismo venatorio perdendo in tal modo la loro connotazione specificatamente produttiva per definirsi come ambiente, come panorama immutato.

L'incredibile geometria di canali e vie d'acqua che disegna il suolo delle valli è visibile nella sua interezza soltanto da una visione zenitale, mentre dal livello del suolo risulta difficilmente percepibile anche soltanto il ritmo di tali composizioni. Oltrepassando il fascino suggerito dalla presenza di bacini d'acqua e l'importante densità faunistica presente in questi luoghi è necessario analizzare quale sia il reale funzionamento di una valle da pesca. Come è stato accennato queste vaste aree acquitrinose (profonde non più di 50-70 cm) possono essere descritte come dei recinti privati, delle lagune protette e "chiusure" a formare dei piccoli ecosistemi atti alla raccolta e allevamento non intensivo di pesce autoctono.

Alla base del funzionamento di una valle da pesca c'è lo sfruttamento della tendenza migratoria del pesce che cerca l'acqua con temperatura e salinità diverse a seconda della stagione. L'apertura di una chiavica principale, posta in vicinanza di una laguna, permette la regolazione della quantità d'acqua presente all'interno della valle e specialmente della salinità (che non supera mai lo 0,5 - 1,5 %). Il pesce, attirato dalla diversa salinità e temperatura dell'acqua naturalmente tende a raggrupparsi verso la bocca d'ingresso principale dove può essere convogliato nel colauro, un lungo canale in cui sono collocati i lavorieri, degli elementi un tempo costruiti in cannicciato, a forma di V che impediscono al pesce di ritornare in valle. Altre chiaviche collocate in punti distanti dalla chiavica principale permettono un veloce rimbocco d'acqua in caso di necessità. L'arginatura di bordo, spesso molto alberata per limitare gli effetti del vento, è caratterizzata dalla presenza di un canale profondo, detto canale circondario che ha la funzione di agevolare i flussi e gli spostamenti dell'acqua all'interno della valle. In prossimità del colauro sono raggruppati i casoni di valle, delle piccole

architetture rurali in cui vengono svolte le lavorazioni e il commercio del pesce pescato. Accanto al colauro sono facilmente individuabili le peschiere di sverno, dei canali sinuosi o vasche circolari più profonde dei bacini della valle e che raggiungono i 4 o 5 metri di profondità.

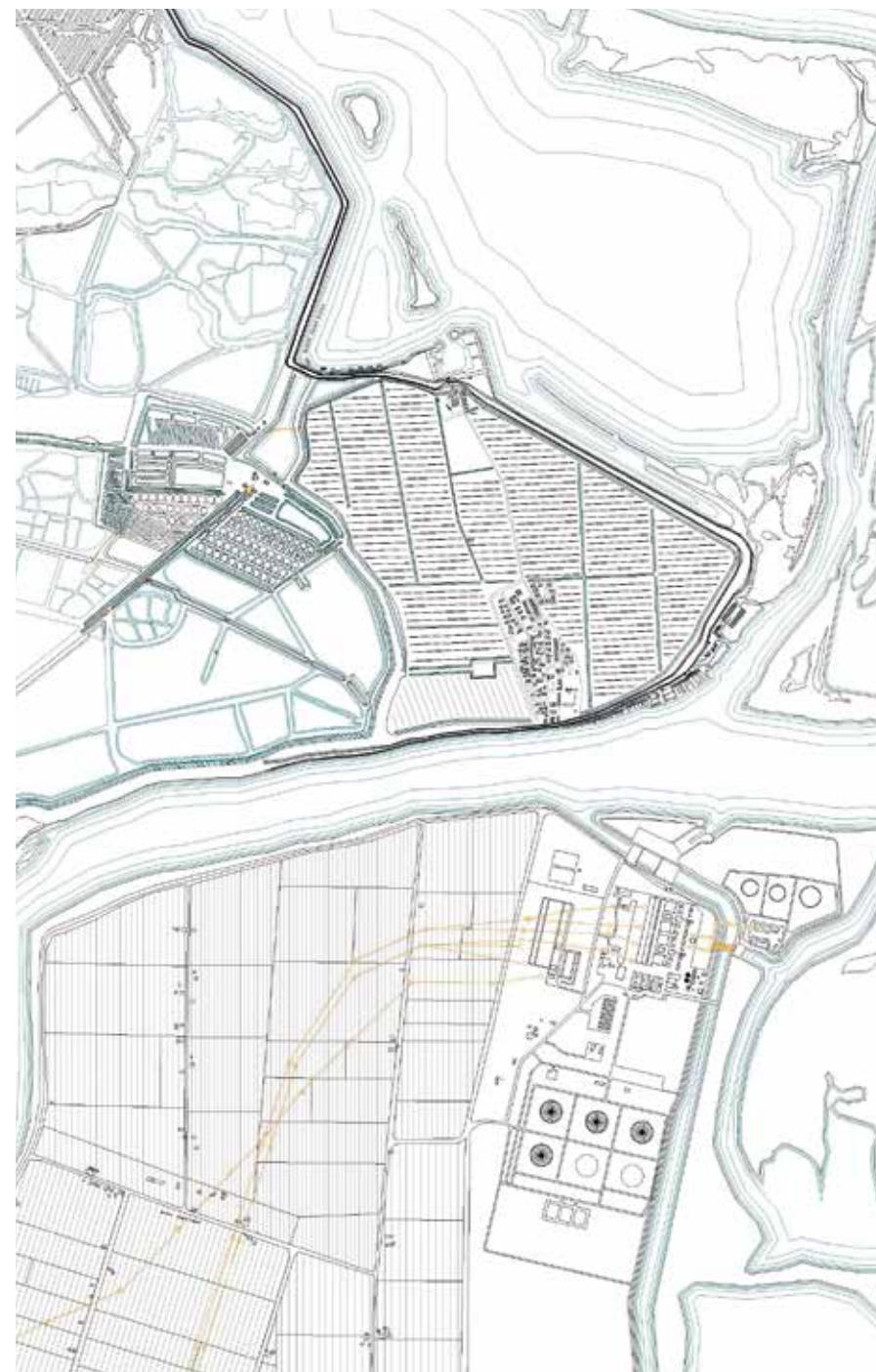
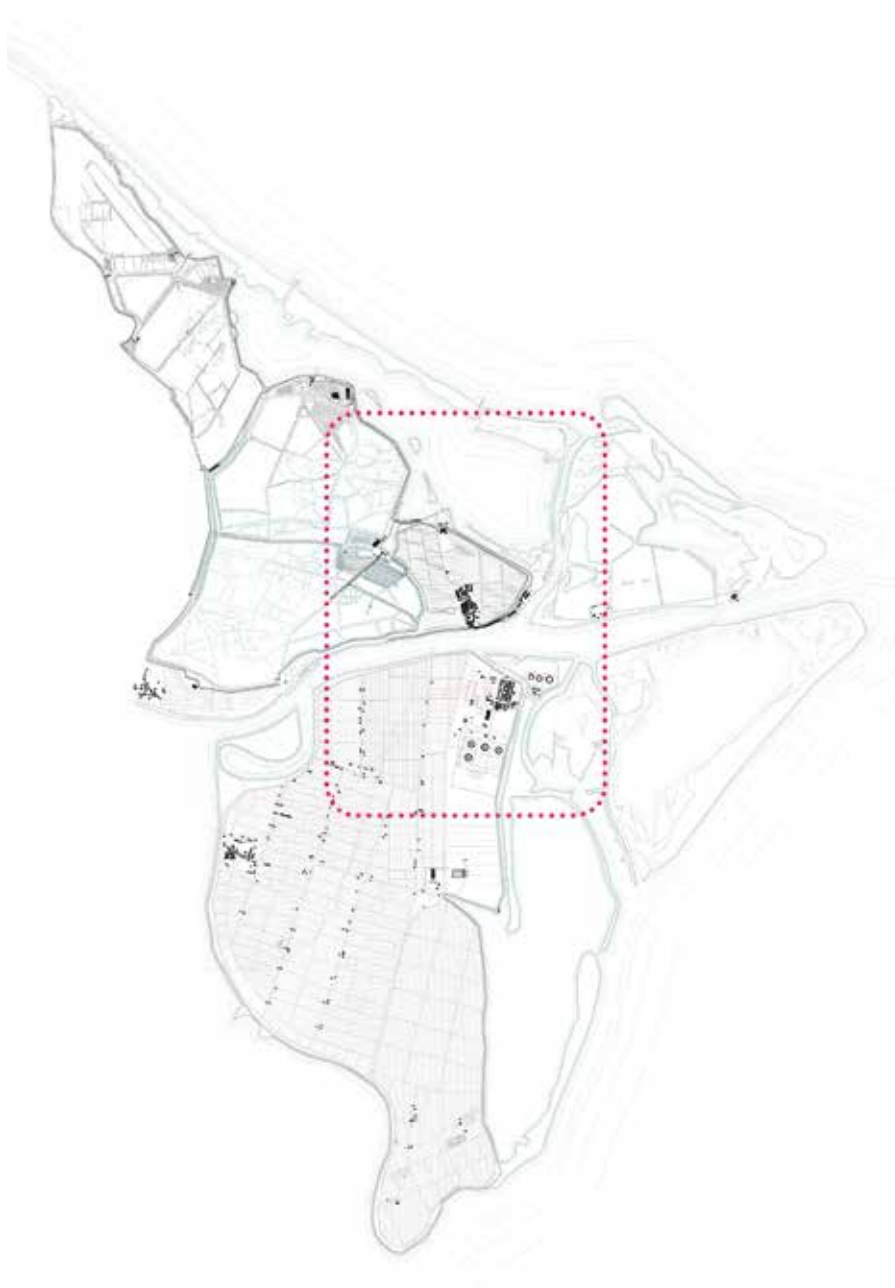
In queste vasche viene rilasciato il pesce pescato troppo giovane per essere messo in commercio e che quindi necessita di passare l'inverno in uno spazio raccolto e controllato dove può facilmente raggiungere la taglia adeguata. Come descritto la valle da pesca è un sistema solo in apparenza autonomo, al contrario esso vive del continuo scambio tra acque, dalla conformazione del suolo e dagli apparati tecnici che rendono possibili questi scambi.

Non tutti gli insediamenti del Delta instaurano relazioni morfologiche con il contesto territoriale in cui sorgono. A pochi metri dalle valli da pesca, sul versante sud del ramo principale del Po, è insediato il complesso industriale della centrale termoelettrica di Porto Tolle, impianto dismesso dal 2009 e ancora in attesa di una riconversione. La gigantesca porzione di territorio occupata dall'impianto industriale (301 ha) è sì oggetto di un bando internazionale di manifestazione di interesse per potenziali investitori ma è nello stesso tempo una questione molto sottovalutata a livello nazionale. Non sono stati condotti studi specifici di carattere morfologico o strategico sul possibile ruolo della centrale nei prossimi anni preferendo sempre una visione più ristretta, a carattere economico, troppo localizzata al perimetro della proprietà Enel. A fronte di tali criticità appare necessario individuare uno scenario progettuale inteso come occasione per analizzare con uno sguardo più ampio le problematiche connesse a livello territoriale mettendo in gioco tutta la complessità che questi territori contengono.

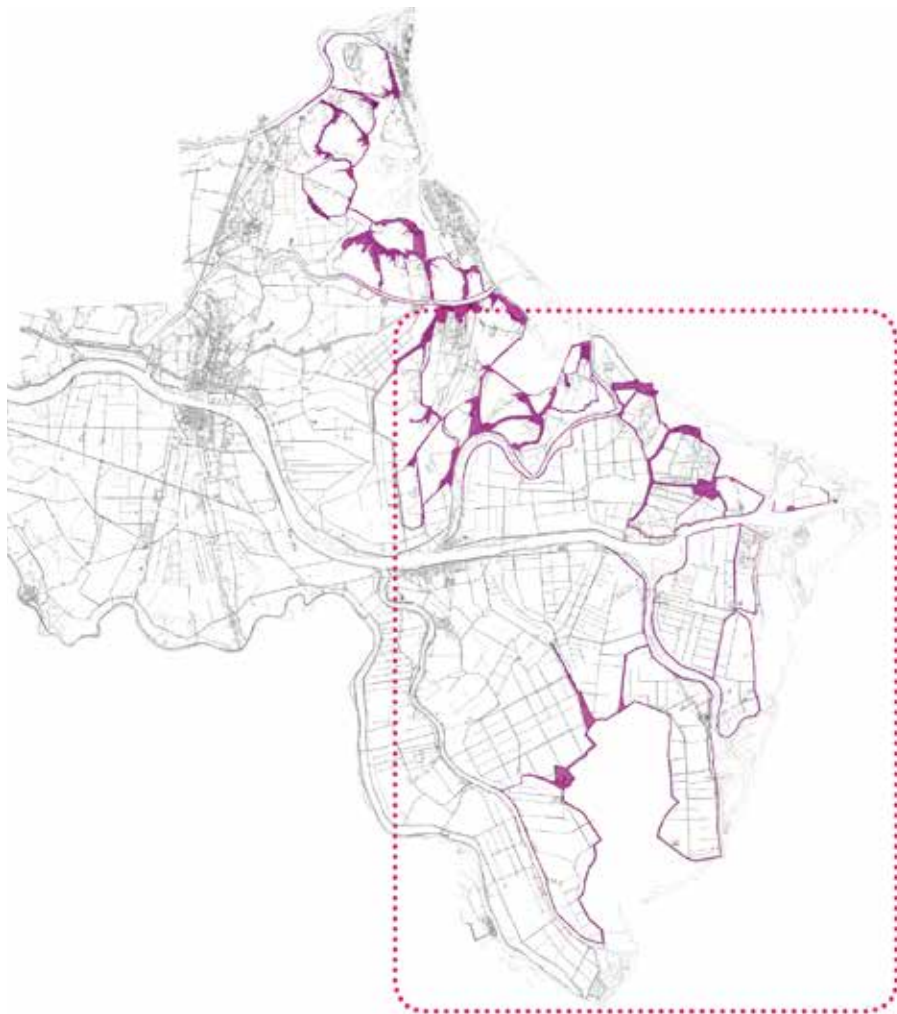
Le prime ipotesi progettuali ruotano attorno alla lettura dei sistemi insediativi peculiari del territorio. Ci si riferisce in particolare al ruolo dell'argine, inteso sia come sistema di difesa dalle acque sia come elemento in grado di misurare lo spazio, darne un ordine funzionale, e diventare un principio insediativo che, con le dovute alterazioni, può estendersi in maniera più definita anche in altre zone del comprensorio del Delta. Queste considerazioni iniziali si sono incrociate con le problematiche del territorio che il consorzio affronta quotidianamente come i costi della gestione della bonifica (circa 2.400.000 € di energia elettrica all'anno per mantenere in funzione le 39 idrovore del consorzio), i problemi di scarsità idrica per irrigazione in alcuni

mesi dell'anno, nonché la necessità di ripensare all'idea di produzione dell'energia in un'ottica di autonomia energetica dell'unità territoriale di Porto Tolle. L'idea si è sviluppata seguendo la possibilità di costruire dei grandi serbatoi d'acqua adiacenti agli argini esistenti e alle idrovore funzionanti, che al posto di disperdere l'acqua dolce in eccesso, la convogliano all'interno di questi bacini di raccolta. Un sistema di turbine posto all'interno dei nuovi argini degli invasi consentirebbe la produzione di energia sfruttando la caduta dell'acqua in uscita dai serbatoi per irrigare i campi nei momenti di siccità. L'idea di un'autonomia energetica, posta al centro della riflessione progettuale, porta alla previsione di vari sistemi di produzione di energia come il fotovoltaico, l'idroelettrico da mini turbine, l'uso di centrali a biomassa prodotta dalle alghe. Sistemi che se integrati coerentemente potrebbero portare alla drastica riduzione del costo energetico cui è sottoposto questo territorio.





Topografia e batimetria Valle Cà Zuliani, riserva naturale di Bocche di Po, il faro di Bocche di Po, la centrale termoelettrica di Porto Tolle, l'isola coltivata di Pila.
Nella pagina a fianco zoom sull'area.
Elaborazione grafica di S. Tornieri



L'insieme dei casoni e arginature delle valli da pesca costruisce
un sistema di "nodi" e connessioni.
Elaborazione grafica di S.Tornieri



Scenario progettuale, workshop dell'Unità di ricerca Architettura e Paesaggi della Produzione (luglio 2017,
Università Iuav di Venezia). Elaborazione grafica di S. Tornieri.
Gruppo di lavoro: C. Magnani, S. Mangini, I. Meneghelli, J. M. Palerm Salazar, S. Rocchetto, L. Schibuola,
S. Tornieri, M. Triches, M. Vanore



Sacca del Canarin, Isola di Polensine Camerini.
Fotografia di M. Vanore

Note

1. La prima parte del saggio *Transizioni produttive* va attribuita a Margherita Vanore, mentre la seconda parte *La macchina idraulica. Verso un progetto per il Delta del Po* va attribuita a Stefano Tornieri.

2. M. Vanore, *Forma delle relazioni e valori di sistema dai paesaggi d'acque*, in M. Vanore (a cura di), *Necessità dell'oblio. Patrimoni e paesaggi costruiti dall'acqua*, Mimesis, Milano 2016, pp. 14–29.

3. M. Vanore (a cura di), *Infrastrutture culturali. Percorsi di terra e d'acqua tra paesaggi e archeologie del Polesine*, Il Poligrafo, Padova 2010.

4. In particolare si ricordano quelle che hanno interessato il Polesine con la piena del Po nel 1951, ma in Italia assistiamo a disastri idrogeologici con disarmante frequenza.

5. Ci si riferisce al noto Taglio di Porto Viro, un'opera idraulica di deviazione del corso principale del Po per evitare l'insabbiamento della laguna che ha dato origine all'odierna configurazione del Delta (Delta moderno). L'opera consiste nello scavo di un canale di 7 km ed è stata realizzata dalla Repubblica di Venezia in soli 4 anni, dal 1600 al 1604.

6. Si ricordano le attività dell'associazione Deltamed, il World Forum on Delta and Coastal Development Acquaterra.

Il giardino di Oderzo

Luca Filippi, Alvis Pagnacco, Paola Viganò

Oderzo è un comune di ventimila abitanti nell'alta pianura Veneta. Morfologicamente è assimilabile alla città diffusa, quindi caratterizzato da una densità abitativa bassa e una coesistenza di agricoltura, residenza ed attività produttive. Anche le pratiche legate alla dipendenza automobilistica aiutano a definire questo territorio come parte della "città diffusa". Alcuni caratteri lo rendono invece differente: l'invasione del prosecco ha portato alla riconversione di una buona parte degli appezzamenti agricoli in vitigni Glera, usati per la sua produzione. A differenza delle aree DOCG di Conegliano, Valdobbiadene e Asolo, ad Oderzo viene prodotto il prosecco DOC, quindi di minore qualità e venduto a minor prezzo. Due temi, la "dipendenza" dall'automobile in un territorio che appare meno connesso del resto dell'area centrale veneta e la produzione del prosecco, che rischia di ridurre la tradizionale multifunzionalità dei suoli, sono stati il punto di partenza per una riflessione sul territorio opitergino svoltasi nel corso degli ultimi tre anni del Master Europeo in Urbanistica (EMU) e dei laboratori di Progettazione urbanistica della triennale Iuav. La ricostruzione di alcune microstorie ha permesso di tracciare le vicende che hanno portato all'attuale situazione infrastrutturale: è in quest'area che le maglie triangolari della rete ferroviaria regionale non si chiudono, per la mancanza di un'asta, a causa di un'opera mai realizzata¹. Oderzo appare nelle carte un centro individuato da una serie di radiali, ma allo stesso tempo un centro isolato all'interno di un territorio disconnesso.

È in questo contesto che la ricerca ha affrontato il tema della connessione-disconnessione come scelta di progetto e visione per il futuro e riflettuto sulla marginalità opitergina rivelata dagli indicatori utilizzati nella costruzione della carta delle "aree interne"², pur contraddetta dalla realtà di un piccolo centro dotato di grandi qualità, sia nelle sue parti antiche, sia nel "giardino" che lo contiene.

È nel "giardino di Oderzo" che abbiamo sottoposto a prova lo scenario NO CAR³ che si interroga sulle conseguenze spaziali di una riduzione drastica dell'uso dell'automobile privata, uno scenario radicale che ha guidato la ricerca e orientato le sperimentazioni pro-

gettuali. Lo scenario intimorisce e spaventa, suscita dibattito e apre conflitti, anche negli scambi con gli abitanti di Oderzo e tra questi e l'amministrazione comunale. In molte occasioni abbiamo interagito e intervistato attori, associazioni, soggetti che praticano e vivono il territorio quotidianamente: la diminuzione dell'attuale uso dell'automobile è percepita da tutti come una grande rinuncia ed un nuovo problema, anche perché non è la congestione ad essere contestata, ma l'occupazione pervasiva, da parte delle automobili, dello spazio pubblico. Si tratta allora di utilizzare la ricerca progettuale per strutturare una discussione non semplice a fianco di un'amministrazione ambiziosa, ma cauta nei suoi passi⁴. Lo scenario NOCAR si costruisce entro due dimensioni, temporali e concettuali: la prima a lungo termine ed astratta, provocatoria, intende far riflettere sulle trasformazioni future delle pratiche della mobilità che, cambiando, cambieranno gli spazi della città. Ciò avverrà inevitabilmente anche ad Oderzo, dove oggi le percorrenze medie in automobile si attestano su distanze pari a 3,5 chilometri, quindi, in un contesto pianeggiante, affrontabili in bicicletta e a piedi, senza grandi difficoltà. Lo scenario NOCAR contiene anche una seconda dimensione, concreta che può realizzarsi nel *qui ed ora*, a breve termine, investendo i mille spazi quotidianamente occupati dall'automobile, in movimento, ferma, in attesa. Sviluppando questa seconda dimensione sono state condotte molte esplorazioni progettuali che hanno immaginato una convivenza più felice tra pedoni, ciclisti e automobili, senza ricorrere a desuete forme di pedonalizzazione e di esclusione totale dell'automobile. Approfondire questa dimensione dello scenario NOCAR permette di immaginare alcune mosse capaci, già oggi e con un modesto uso di risorse, di migliorare lo spazio opitergino nel centro, così come nelle frazioni, nel grande “giardino” territoriale, o lungo le strade commerciali. Nei diversi casi, un'analisi puntuale delle condizioni fisiografiche, economiche e demografiche⁵ del territorio di Oderzo ha costruito lo sfondo sul quale, negli ultimi tre anni, più di un centinaio di studenti ha riflettuto su strade, percorsi e parcheggi, immaginandoli come spazi pubblici disegnati a partire dal principio di condivisione dello spazio, tra velocità e andature differenti.

Progetto pilota 1: una nuova stazione multimodale

In questi anni di analisi ed interviste, lo spostamento della stazione

degli autobus a percorrenza provinciale in corrispondenza dell'attuale stazione dei treni è questione emersa come uno dei progetti strategici per questo territorio: oggi infatti le due stazioni si trovano a settecento metri di distanza e i due sistemi non sono tra di loro integrati. Ovviamente, oltre ad essere un problema localizzativo-spaziale, questo è prima di tutto un problema legato al funzionamento dei due differenti vettori: gli autobus provinciali (ATVO e MOM) operano spesso in concorrenza con il treno e questa situazione impedisce la costruzione di un sistema multimodale ferro/gomma credibile, rafforzando, di fatto, la dipendenza automobilistica. Di grande rilevanza è anche il problema spaziale: la stazione degli autobus si trova oggi a ridosso del centro antico ed è circondata da ampie superfici a parcheggio. La stazione dei treni, invece, è – a detta degli abitanti opitergini – in periferia. La distanza che separa le due stazioni è più psicologica che fisica. Utilizzando la pregevole e porticata via Garibaldi per connettere centro e stazione, ripensandone la superficie privilegiando la mobilità pedonale, la stessa distanza potrebbe essere percepita diversamente. A nord, la sistemazione degli spazi prospicienti la stazione ferroviaria e oggi privi di un chiaro utilizzo implica l'ipotesi di “allungamento del centro” proprio attraverso il ripensamento della connessione della nuova area delle stazioni (autobus e treno) con la via Garibaldi. La linea ferroviaria Portogruaro – Oderzo – Treviso racconta una storia di inerzia infrastrutturale: inaugurata nel 1885, fu irrimediabilmente danneggiata dall'inondazione del 1966. Riaperta solo nel 2000, la sua assenza ha lasciato questo territorio sguarnito di una linea ferroviaria per 34 anni, periodo durante il quale un servizio di autobus sostitutivo è stato organizzato ed è rimasto in funzione anche dopo la riapertura della linea, diventando di fatto concorrente del treno. Con l'introduzione dell'orario cadenzato nel 2013, Trenitalia aveva anche deciso di sopprimere alcuni treni ed è grazie all'associazione “Oderzo si Muove”⁶, con il quale abbiamo parlato a lungo, che i treni soppressi sono reintrodotti, attraverso un dialogo che ha coinvolto tutti gli attori istituzionali, portando al miglioramento delle coincidenze a Treviso e rendendo il tragitto Oderzo-Venezia più rapido. La costruzione del sottopasso carrabile ha diviso la piazza della stazione in due parti e il vecchio edificio ferroviario, oggi abbandonato, è stato oggetto di una vicenda burocratica complicata⁷. Il lato sud della stazione è uno spazio non progettato: un viottolo sterrato connette l'uscita meridionale dell'in-

felice sottopasso pedonale con la rete stradale del quartiere a sud della stazione. Gli esperimenti progettuali svolti di questi anni hanno provato a immaginare una nuova relazione con il centro, la piazza della stazione, un sottopasso più accogliente e sicuro, oltre a una piazza/banchina che riconnetta la stazione al quartiere a sud. Dalle ragioni sopra esposte appare chiaro che il ridisegno dello spazio pubblico della stazione deve essere accompagnato da un profondo ripensamento delle logiche di funzionamento ferroviarie e di riorganizzazione del servizio di autobus provinciali, passando da una situazione in concorrenza ad una di sinergia. La riduzione della dipendenza automobilistica passa per il miglioramento prestazionale della linea ferroviaria, che deve fungere da colonna vertebrale di tutto il sistema di trasporto provinciale.

Progetto pilota 2: un centro antico condiviso

Nel corso di alcune interviste svoltesi nel corso dell'ultimo semestre EMU, gli studenti hanno chiesto come raggiungere un luogo distante 300 metri dal punto nel quale gli intervistati si trovavano⁸. Tutti hanno fornito le indicazioni di un percorso automobilistico, vincolato ai sensi unici; nessuno ha dato indicazioni pedonali, che avrebbero previsto l'attraversamento della piazza centrale e un tempo di percorrenza nettamente minore. Questa vicenda dimostra il grado di dipendenza automobilistica che caratterizza la città di Oderzo, così come molte altre città in Italia e nel resto del mondo. Una dipendenza che ha pesanti ripercussioni sullo stile di vita, sull'uso e sul disegno dello spazio pubblico, a partire dalla quantità di superficie dedicata allo spazio di parcheggio. Il principio che ha guidato le esplorazioni progettuali è stato quello dello spazio condiviso, ormai largamente utilizzato in molte città, attraverso il quale promuovere la riduzione dell'uso dell'automobile e favorire la ciclopedità. Secondo quest'approccio, scompaiono le linee di demarcazione sulla superficie stradale che assegnano ad ogni mezzo di trasporto il proprio spazio. In una strada condivisa le automobili si muovono più lentamente, per la presenza sulla carreggiata di pedoni e ciclisti i quali, a loro volta, presteranno più attenzione ai loro movimenti, a causa della presenza dell'automobile. La conseguenza immediata della realizzazione di una strada condivisa è l'aumento della qualità della vita e della sicurezza, le strade possono essere immaginate come luoghi dove incoraggiare iniziative, attività culturali e commerciali. Comunità ed individui sono coinvolti

nel disegno di uno spazio pubblico capace di accettare usi differenti, intermittenti, che bilanciano le necessità di mobilità, bisogni economici, sociali e culturali.

Il cambio di paradigma è importante; un progetto pilota può essere realizzato attraverso alcuni interventi leggeri, come il ridipingere la segnaletica della carreggiata, con lo scopo di eliminare ogni riferimento alla supremazia dell'auto, invogliando pedoni e ciclisti a condividere lo stesso spazio.

Strettamente connesso alla dipendenza automobilistica è il problema dell'enorme superficie dedicata al parcheggio: nel solo comune di Oderzo gli ettari dedicati a questa funzione sono venti.

Le strategie che abbiamo ipotizzato mettono in discussione non solo la destinazione d'uso, parcheggio, ma anche la monofunzionalità di qualunque area: se al superamento dello zoning aggiungiamo l'ipotesi di utilizzazione dinamica, cangiante e mista degli spazi da parte di funzioni e soggetti-agenti diversi, appare chiaro che le sperimentazioni NOCAR consentono di sottoporre a prova una nuova idea di disegno e di produzione dello spazio. Le superfici flessibili sono il risultato di un progetto nel quale l'automobile non richiede un disegno specifico, ma entra, al pari di altri soggetti, all'interno dello spazio sociale (superfici che possono accogliere campi sportivi e parcheggi, spazi adottati dai commercianti e di volta in volta dedicati a spazi di vendita, di *loisir*, di parcheggio, di terrazza...). Durante le interviste condotte con vari commercianti⁹ abbiamo appreso una grande disponibilità ad immaginare futuri differenti.

Utilizzare, infine, alcune delle attuali aree a parcheggio per rendere più verde e ricco di vegetazione il centro permette di trattare il tema delle isole di calore e migliorare l'immagine complessiva del centro città.

*Progetto pilota 3: una "periferia radiosa"*¹⁰.

Analizzando Oderzo, è immediatamente emersa una grande disparità, in termini di qualità urbana, tra il centro e le frazioni, le periferie di Oderzo: allontanandosi dal centro antico e percorrendo le strade radiali, la città si sfalda e la perdita di continuità dello spazio urbano è misurabile nella sempre minore presenza di negozi e servizi, nella riduzione degli spazi per pedoni o ciclisti, nella scomparsa dello spazio pubblico. L'analisi degli andamenti demografici mostra anche la concentrazione di anziani in alcune frazioni e la correlazione tra caratteri demografici e povertà di servizi¹¹.

Ciò che però non diminuisce è il senso di appartenenza degli abitanti alle diverse situazioni: in tutte le frazioni che abbiamo visitato, studiato e riprogettato gli abitanti sono fieri appartenenti e sostenitori di un'idea di comunità legata a quella frazione. Non rispondono di essere di Oderzo, ma di Camino, di Magera, di Fratta o di Colfrancui, e tuttavia, in queste frazioni, molto spesso manca un centro civico, un luogo centrale, una piazza per incontrarsi o organizzare feste e sagre.

La strategia che abbiamo utilizzato in questi casi si appoggia all'esistenza di infrastrutture stradali che bypassano il centro delle frazioni e costruite nel tempo, che permettono di scaricare buona parte del traffico di attraversamento (a Fratta, Colfrancui e a Camino). Le strade possono allora diventare piazze, la velocità dei veicoli essere drasticamente ridotta e il disegno della carreggiata mettere in primo piano i pedoni e i ciclisti. Questo tipo di progetto è realizzabile fin da subito, con investimenti ridotti, anche solo colorando diversamente la sede stradale e con qualche dissuasore. Il beneficio che deriverebbe da questo tipo di progetti è molto importante, restituendo alle frazioni luoghi di incontro e occasioni di socializzazione.

La seconda famiglia di progetti (come quello sviluppato a Magera ad esempio) riguarda l'individuazione di un percorso che connetta la frazione al centro di Oderzo: a Magera è lungo l'argine del fosso che una nuova connessione ciclopedonale potrà essere collocata, piuttosto di rimanere sul bordo della strada statale. La strategia prevede anche l'individuazione di una strada secondaria da trasformare in piazza allungata in corrispondenza di una funzione rilevante, come il centro sportivo nel caso di Magera.

Progetto pilota 4: la città tra le vigne

L'industrializzazione del prosecco ha creato non pochi conflitti all'interno del territorio opitergino.

Un primo conflitto è quello tra coltivatori di prodotti orticoli e produttori di prosecco: l'esplosione del prosecco sembra essere senza fine ed è all'origine di un aumento importante dei prezzi di affitto e di vendita dei terreni, mettendo in difficoltà, tra gli altri, chi affittava i terreni per coltivare verdure. Un gruppo di studenti¹² ha esplorato questo conflitto tramite interviste approfondite all'azienda agricola Ca' Bosco. La microstoria di questa realtà imprenditoriale ha fatto emergere la competizione disequilibrata tra il prosecco e le colti-

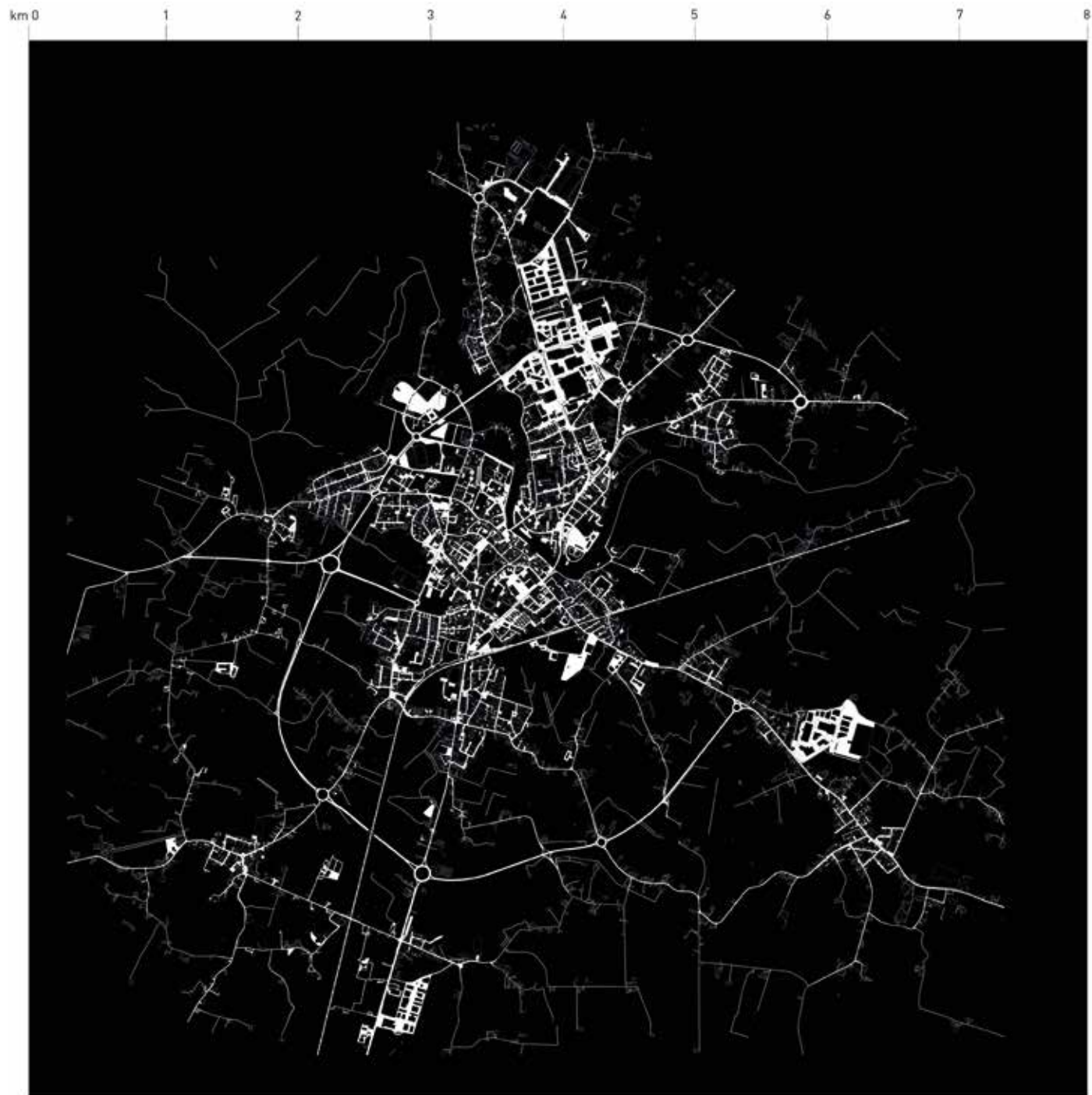
vazioni orticole.

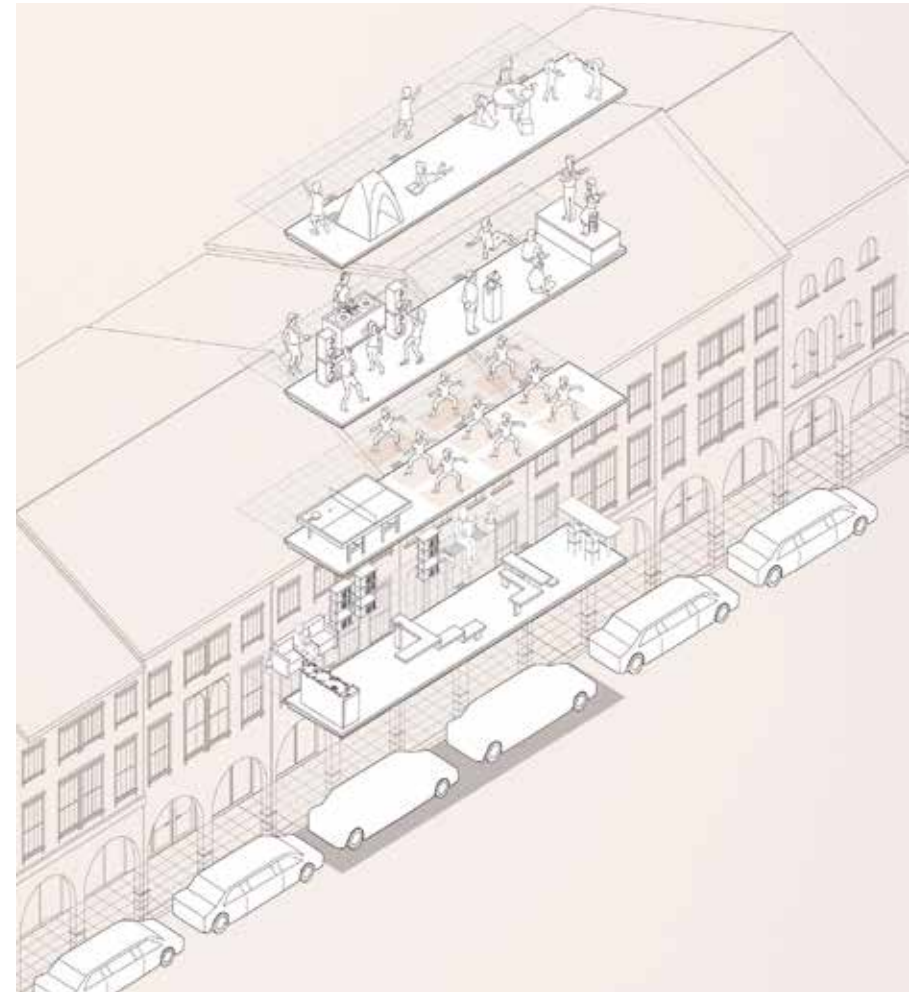
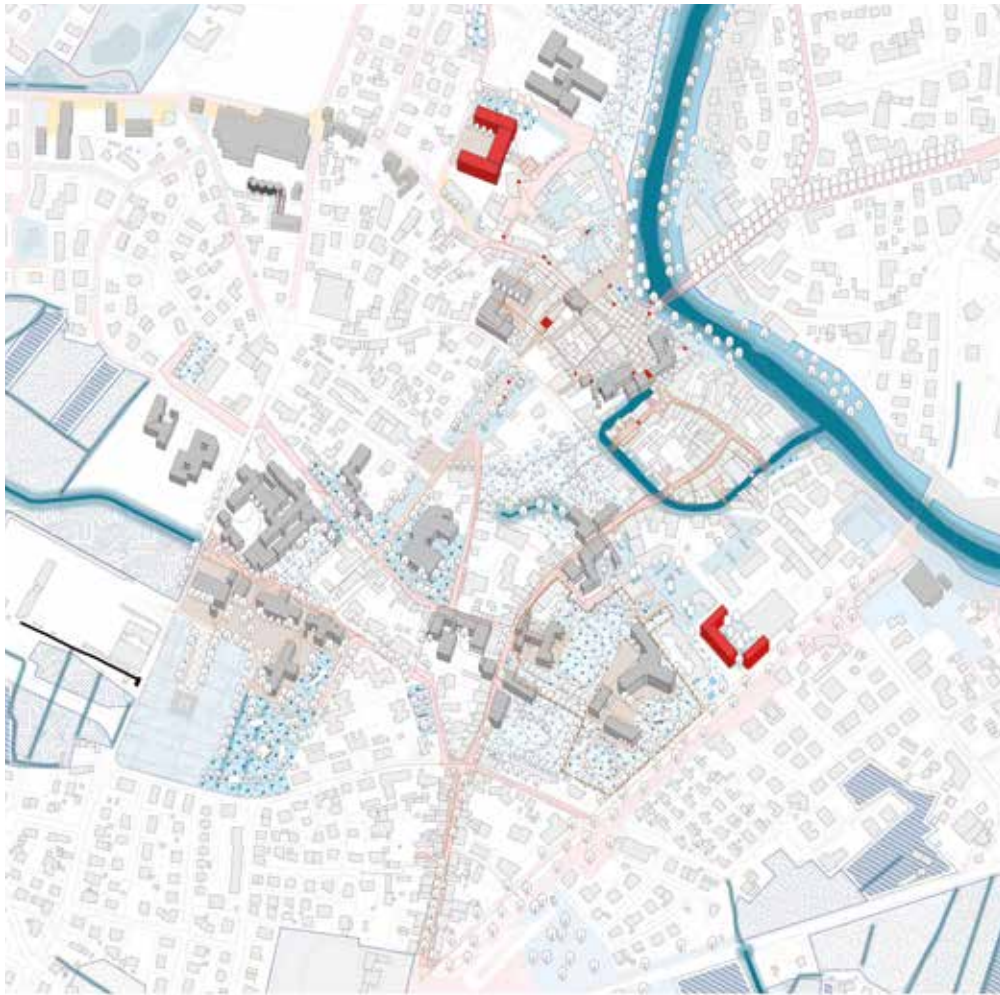
Un secondo e ancora più importante conflitto è quello tra abitanti e produttori di vino: il prosecco richiede un grande numero di trattamenti con pesticidi che risultano dannosi per la salute di chi vive in prossimità delle vigne. È vero anche che i progressi tecnologici degli atomizzatori a recupero stanno di gran lunga minimizzando gli impatti negativi dei diserbanti e dei diversi prodotti chimici usati in vigna. Gradualmente si sta modificando anche la mentalità dei produttori di vino che sanno di dover risolvere un importante problema di immagine riducendo drasticamente l'uso di pesticidi e diserbanti e adottando interventi vegetali e biologici: piantando siepi¹³, piantumando lungo i corsi d'acqua¹⁴, creando spessori vegetali in corrispondenza delle aree abitate. Queste sono alcune delle azioni necessarie a mitigare gli effetti dannosi dei trattamenti chimici nelle terre del prosecco; esse diventano anche i materiali principali di un progetto di paesaggio a grande scala capace di integrare altri temi come la ricostruzione di una diversità vegetale e animale che la monocultura sta distruggendo. Una volta attenuato il conflitto tra abitanti e coltivatori, sarà possibile immaginare un progetto di "infiltrazione" delle pratiche urbane nei campi: utilizzando la capezzagne e le strade bianche come un nuovo supporto per una mobilità dolce e capillare.

Una strategia integrata

I progetti pilota precedentemente descritti, ai quali potremmo aggiungere la riflessione condotta sulle aree industriali di grandi dimensioni che segnano a nord e a sud il territorio opitergino, richiedono una visione strategica a più grande scala che sappia fornire alcune strategie comuni e un punto di fuga.

L'immagine del "Giardino di Oderzo", una visione di insieme capace di far interagire una nuova rete di percorsi con lo spazio pubblico attuale e con l'agricoltura di Oderzo, diventa allora il tessuto connettivo di una continuità urbana inedita che attraversa campi coltivati e piattaforme industriali, centro antico e frazioni; lo scenario NOCAR si appoggia a questo enorme capitale spaziale, supporto di nuove pratiche legate alla mobilità e alla fruibilità del territorio ed è il punto di partenza di una trasformazione che, pur non essendo drammatica, modifica radicalmente gli spazi ed apre ad un nuovo confronto tra mobilità multiple e usi non stabili.





Nella pagina precedente: mappa dell'asfalto.

Elaborazione grafiche dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2016

Assonometria del centro storico con in rosso la nuova rete di spazio pubblico riqualificata,
Elaborazione grafiche dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2017

Assonometria della strategia di sostituzione dei parcheggi.

Elaborazione grafiche dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2017



Fotomontaggio di Via Garibaldi, strada condivisa.
Elaborazione grafiche dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2017



Fotomontaggio del nuovo piazzale della stazione ferroviaria di Oderzo.
Elaborazione grafiche dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2017



Fotomontaggio della nuova piazza di Colfrancui, EMU, 2017



Fotomontaggio del Giardino di Oderzo, EMU, 2017

1. Con l'annessione del Veneto al Regno d'Italia nel 1866 inizia una febbrile produzione di nuove linee ferroviarie. Federico Gabelli, ingegnere progettista di molte delle linee venete, definisce quest'epoca connotata da una "ferroviarite acuta". Oderzo avrebbe dovuto, secondo i piani dei deputati veneti, essere al centro di una croce di due linee ferroviarie, aventi come vertici: Treviso, Conegliano, Portogruaro e San Donà di Piave. L'unica linea che verrà realizzata, in virtù della sua natura strategica per il primo conflitto mondiale, è quella che connette Treviso a Portogruaro. La linea nord sud (Conegliano-San Donà di Piave) non verrà mai realizzata. A. Pagnacco, *PreCar e PostCar nel Veneto Centrale*, tesi di dottorato, Università Iuav di Venezia, 2016.

2. Oderzo, nella mappa relativa alla "classificazione Aree Interne 2012" risulta essere comune D - intermedio. La mappatura con cui sono individuate le aree interne è influenzata da due fattori: i criteri con cui selezionare i centri di offerta di servizi e la scelta delle soglie di distanza per misurare il grado di perifericità delle diverse aree. A tale proposito, la classificazione dei comuni è stata ottenuta sulla base di un indicatore di accessibilità calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo. "Le Aree Interne rappresentano una parte ampia del Paese circa tre quinti del territorio e poco meno di un quarto della popolazione, assai diversificata al proprio interno, distante da grandi centri di agglomerazione e di servizio e con traiettorie di sviluppo instabili ma tuttavia dotata

di risorse che mancano alle aree centrali, con problemi demografici ma anche fortemente policentrica e con forte potenziale di attrazione". Tratto da: conclusioni del Seminario "Nuove strategie per la programmazione 2014-2020 della politica regionale: le aree interne" a cura dei ministri Renato Balduzzi, Fabrizio Barca, Mario Catania, Elsa Fornero, Francesco Profumo (Roma, 15 dicembre 2012).

3. P. Viganò, *Tubi e spugne 3. Scenari*, in L. Fabian, P. Pellegrini, *On mobility 2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio, Venezia 2012; si veda anche: Pagnacco 2016 *op. cit.*, P. Viganò, B. Secchi, L. Fabian, *Water and Asphalt, The project of Isotropy*, Park Books, Zurich 2016.

4. La giunta, eletta nel 2016 e formata dal sindaco Maria Scardellato, il Vice-sindaco Michele Sarri e gli assessori Vincenzo Artico, Lara Corte, Mauro Lorenzon ed Enrico Patres, partecipa alle presentazioni pubbliche dei risultati e interagisce con studenti e cittadini.

5. Un Atlante del Giardino di Oderzo è stato realizzato e presentato all'Amministrazione nelle sue diverse versioni, man mano completate nel corso della ricerca.

6. Un gruppo di utenti nato su facebook per il miglioramento del servizio ferroviario e degli autobus.

7. Assegnato all'Associazione Pallamano di Oderzo, la Sovrintendenza dei Beni Architettonici e Paesaggistici ha poi posto un vincolo sull'edificio, rallentando le operazioni del suo recupero come spazio per l'incontro della cittadinanza e luogo di attesa per i passeggeri della ferrovia.

8. M. Gazel, Z. Chen, *EMU*, 2017/2018.

9. Tra cui anche Forò, associazione pubblico/privata per la promozione del centro commerciale naturale della città di Oderzo.

10. I termini riprendono il titolo di un saggio di M. Smets, "La Belgique ou la banlieue radieuse" in *Paysage d'architectures* (catalogo della mostra), Fondation de l'architecture, Bruxelles 1986.

11. Nell'atlante prodotto durante i seminari veneziani EMU sono state costruite mappe delle funzioni commerciali, culturali, a servizio del cittadino, oltre che della dotazione di marciapiedi, piste ciclabili, parcheggi e verde pubblico.

12. M. Novkovikj, C. Wong, *EMU* 2017/2018.

13. L'introduzione di siepi nei pressi dei vigneti garantirà nettare e polline che attireranno, contro i parassiti, normalmente combattuti con antiparassitari chimici, specie antagoniste. Una fioritura costante potrà essere ottenuta tramite la selezione delle specie.

14. Per organizzare zone di filtro contro lo sversamento dei pesticidi nei canali.

Tra mobilità, accessibilità, inclusività e compatibilità: ciclabilità e “riciclo” della città e del territorio

Stefano Munarin

Premessa

Negli ultimi anni è fortemente aumentato l'interesse per le diverse forme di “mobilità dolce” e sono stati progettati e realizzati diversi spazi e percorsi per la bicicletta, che in alcune aree e segmenti sociali del paese è diventata strumento di mobilità quotidiana (pendolarismo e uso urbano) ma anche attività per il tempo libero, modalità turistica e oggetto di design, prodotto “cool” attorno al quale sono fiorite (o riemerse) diverse competenze ed eccellenze del *made in Italy*. Attorno alla bicicletta e alla cosiddetta “mobilità dolce”, sono state dette e fatte molte cose belle e interessanti¹, qui di seguito proverò ad aggiungere alcune brevi note, sicuro che gli elementi su cui riflettere siano già numerosi.

Inizierò dicendo perché io ho trovato interessante occuparmi del tema, da dove partono le mie riflessioni.

Negli anni passati ho lavorato sul rapporto tra politiche del welfare e città riconoscendo come, attraverso le politiche del welfare, le nostre città siano state “arricchite” depositandovi scuole, ospedali, biblioteche, centri civici, campi sportivi, piscine, ecc. Considerando quindi il welfare non solo come spesa corrente ma “deposito materiale diffuso”, spesso fatto di edifici e servizi interessanti che però altrettanto spesso non sono ben collegati e connessi tra loro e con le altre parti della città, rendendo disagevole il percorso casa-scuola, casa-ospedale, ecc. Da qui l'attenzione all'accessibilità come problema e al contempo occasione per la valorizzazione di un grande “capitale” di servizi e attrezzature pubbliche oggi troppo spesso sconnesse e separate, ricche di potenzialità quando da isola e frammento diventano parte effettiva della trama urbana².

Contemporaneamente ho lavorato alla ricerca *Prin Re-Cycle Italy*, attività che ha spinto undici università italiane a riflettere sulla necessità di riqualificare/rigenerare l'esistente e in particolare sulla possibilità (e utilità) di applicare il concetto di “riciclo” in ambito urbano e territoriale. Sapendo che in molti territori oggi occorre avviare veri e propri “nuovi cicli di vita”, perché non è sufficiente “riusare” l'esistente (vista la mancanza di funzioni, attività, soggetti, economie) ma

occorre immaginare altri futuri possibili, sia nelle “aree interne”, sia in molti piccoli centri e tante grandi realtà urbane. Il riciclo quindi come grande sfida concettuale e pratica per chi si occupa di progetto, perché si tratta di tornare a “mettere le mani” sull’immenso patrimonio di oggetti (case, capannoni, uffici, ecc.) già esistenti e che spesso invecchiano e diventano “obsoleti” molto prima di quanto pensassimo e che ci obbligano così ad imparare a fare “manipolazione ricreativa” e non sempre nuova costruzione, recupero, restauro, o riuso. Considerando anche che negli ultimi settant’anni abbiamo costruito più di quanto abbiamo fatto nei millenni precedenti e molti edifici (case, capannoni, distributori di benzina, depositi, ecc.) sono di scarso interesse architettonico ma costituiscono comunque risorse e potenzialità energetiche (accumulo di energia grigia) reinterpretabili³.

Più di recente, l’incarico di “delegato del rettore per lo sport” mi ha portato a riflettere sul senso e il ruolo sociale dell’attività fisica e dello sport, riconoscendolo come pratica dalle molteplici qualità perché allena e fa bene al fisico ma aiuta anche la mente; fa bene a sé stessi ma è anche pratica comune e di condivisione di spazi, regole, comportamenti; e, per il tema qui in oggetto, perché se da un lato spesso si svolge in luoghi specializzati come le palestre, i campi sportivi e le piscine, dall’altro e sempre più di frequente si svolge all’aperto, in spazi liberi, diventando esplorazione e reinterpretazione della città e del paesaggio: si cammina, si corre, si pedala, si gioca scoprendo territori o reinterpretando come “parchi” gli ambiti periurbani, gli spazi rurali e naturali.

È a partire da qui ed entro questo variegato sfondo che, da urbanista, mi interessa riflettere sulla mobilità ciclabile, che per me è interessante quindi per una serie di motivi.

1. Perché è forma di mobilità attiva.

Andare a piedi e/o in bicicletta significa prima di tutto muovere il proprio corpo, “mettersi in moto” stando direttamente dentro l’ambiente che si attraversa: con il sole o con la pioggia, in estate o in inverno, di giorno o di sera, faticando in salita o fendendo l’aria in discesa, su di un ponte di tavole di legno, lungo un argine rialzato sulla campagna o dentro un fitto bosco. Significa cioè al contempo “sentire il proprio corpo” (il cuore che batte e pompa, il sudore che scende, i muscoli che dolgono) e “fare esperienza diretta dei luoghi”. In questo senso diven-

ta mobilità che fa bene al corpo, alla mente e pure al territorio (che deve essere “accogliente e sano” e rimane tale dopo il passaggio). Per questo non parlo di mobilità “lenta” (sappiamo bene ormai che spesso la bicicletta è più veloce rispetto ad altri mezzi per muoversi in città) ma attiva che può, ovviamente, se messa in relazione con altre forme di mobilità sostenibile e collettiva, diventare “mobilità dolce”⁴.

2. Perché è una forma di mobilità inclusiva.

Meno dipendente di altre dalla disponibilità di reddito e dall’età, non richiedendo la patente, più facilmente “reversibile” (non serve chiedere un prestito per comprare la bicicletta) andare a piedi o in bicicletta è una forma di mobilità che accomuna diverse “minoranze”, che mette sullo stesso piano popolazioni diverse, consentendo a tutti di utilizzare il bene pubblico/collettivo costituito dalla strada. Forse può sembrare eccessivo se dico che oggi la bicicletta è più “democratica” ma se pensiamo che l’automobile ha portato all’espulsione di tutti gli altri mezzi dalla strada, ormai ridisegnata a sua immagine e somiglianza⁵, se pensiamo che oggi nessuno di noi si azzarderebbe a percorrere un tratto di strada statale a piedi, in bicicletta, a cavallo, o in Apecar, e che ormai nemmeno su una semplice utilitaria ci si sente sicuri (la dimensione e velocità media delle automobili è notevolmente cresciuta, basta confrontare le due versioni della Fiat Cinquecento, vecchia e nuova), forse non siamo molto distanti dal vero.

3. Perché è una mobilità compatibile.

Non solo con l’ambiente (inquinamento diretto e consumi energetici complessivi nel processo di produzione/uso/smaltimento) ma anche con le altre funzioni e pratiche sociali e quindi più integrabile nelle forme della città. Ha un buon grado di compatibilità con le altre funzioni urbane e collettive (con i negozi, con le scuole, con la residenza) perché è silenziosa, non inquina, ha un basso tasso di pericolosità, occupa poco spazio (l’auto non crea problemi solo quando è in movimento – “smaltimento del traffico” – ma richiede molto spazio per muoversi e per sostare: quanti mq occupa una persona che si muove in auto ogni giorno?) Per tutti questi motivi la bicicletta può trovare “posto” anche nei contesti urbani, anche nelle parti dense delle città e dei piccoli centri italiani, e a me questo tema dello “spazio” interessa in modo particolare. Penso che quando parliamo di trasporti dovrem-

mo riflettere più attentamente sulle conseguenze spaziali delle diverse forme di mobilità, sullo spazio che richiedono e producono.

4. Perché è strumento di riscoperta di paesaggi e trame di percorsi minori.

Sempre più persone utilizzano la bicicletta per riscoprire paesaggi (dalle rive dei fiumi agli interstizi rurali incastonati attorno alle nostre città), dando vita ad una sorta di “movimento dal basso” che porta all’evidenza e da forma a “parchi impliciti”. Ad esempio, se disegniamo su una carta del Veneto le “piste ciclabili ufficiali” ci ritroviamo con poche linee interrotte (qualche “pista” è stata realizzata negli ultimi anni ma sempre di poche linee, e spesso interrotte, si tratta), se però sulla stessa carta riportiamo tutti i tragitti percorsi dalle migliaia di persone che si muovono a piedi e ancora di più in bicicletta lungo le carrarecce, rive, strade bianche, sentieri, “troci e caresoni”, seguendo tracce gps e percorsi riscoperti e condivisi “dal basso”, ci ritroviamo con una trama assai più fitta e interessante. Una sorta di “labirinti di libertà”: una rete che molte persone usa e reiventano facendo jogging, passeggiando con il cane o a cavallo, a piedi o in bicicletta, ecc. trasformando in “parco” intere paesaggi (d’altronde, ad esempio, anche molti parchi di Londra sono nati così)⁶. Una trama interessante anche perché (e questo per me non è secondario) se la percorriamo ci permette di vedere la dispersione insediativa da un’altra angolazione, quasi dal “retro”, riscoprendo spazi e qualità ambientali ormai invisibili quando si percorrono in automobile le strade fiancheggiate di case e capannoni: ovviamente, ciò non annulla limiti e rischi (anche ambientali) di questo modello insediativo ma ci ricorda alcune sue qualità e potenzialità.

5. Perché è una mobilità che genera nuove ed interessanti economie.
Riflettendo su questi temi bisogna infatti riconoscere che l’esplorazione del territorio in bicicletta, le diverse forme di “cicloturismo” (dalla gita fuoriporta al cicloraduno, dalla vacanza in famiglia al viaggio d’avventura) stanno crescendo rapidamente e costituiscono ormai un importante strumento di valorizzazione (anche economica) di interi territori. Se pensiamo ai diversi settori coinvolti, dai negozi di biciclette e componentistica alle ciclofficine, dall’accoglienza (bicihotel, campeggi, agriturismi) alle guide, dall’editoria specializzata ai tour

operator, la mobilità ciclistica e il cicloturismo generano una rilevante economia⁷, spesso concentrata nelle regioni marginali se non addirittura nelle cosiddette aree “interne”, distribuendo non solo i “turisti” in bicicletta (non si va tutti a Roma, Firenze o Venezia) ma anche il reddito da questi generato. Riconoscendo che le “reti lunghe” (le ciclovie nazionali e la rete Eurovelo) hanno “bisogno”, si “nutrono” dei paesaggi che attraversano e di questi diventano parte indissolubile (cosa che ormai non fanno più le strade, sempre più tangenziali, circonvallazioni, secanti, passanti, ecc.: quando è stato realizzato l’ultimo viale?) e ci insegnano a “fare presa” sui valori presenti, facendo diventare la ciclabilità parte di un progetto di lettura, progettazione e valorizzazione del/dei paesaggio/i.

Mi interessa quindi riflettere su questi aspetti, spostando l’accento dalla mera “mobilità” alla effettiva “accessibilità” alle attrezzature, agli spazi urbani e al territorio, sulla base di un sistema di opzioni di movimento più integrate e in grado di garantire il “diritto di muoversi” a tutti i cittadini: a chi ha quarant’anni, un buon reddito e il relativo Suv, come a chi si trova in altre condizioni (bambino, ragazzo, anziano, genitore precario monoreddito, migrante, ecc.). Senza fare con ciò una “crociata contro l’automobile” ma riconoscendo che negli ultimi decenni l’automobile ha costituito una sorta di “paradigma” unico, che di fatto ha condizionato tutte le scelte relative alla mobilità, diventando punto di vista “monopolistico”, che ha ridotto le scelte, banalizzando il progetto delle strade e anche lo spazio urbano. Riconoscendo che spesso oggi, per muoversi o usare la strada, si può usare solo l’automobile: e questa allora non è più una “scelta” ma un obbligo. Mi interessa riflettere su questi aspetti spostando l’attenzione sul sistema di spazi (o reti di spazi) di accessibilità (alla casa, alla scuola, al parco, al lavoro, al negozio), riconoscendo la necessità di un sistema di mobilità/accessibilità plurale, fatta di opzioni tra le quali si possa veramente scegliere (auto, bus, metro, bicicletta, piedi) anche a partire dalle diverse fasce d’età, di reddito, di condizione sociale, ecc. Pensando che questo, di fatto, sia anche un grande “progetto sociale” entro una società che ha fatto della possibilità di muoversi (per lavoro, per necessità o per semplice piacere) un diritto da garantire ad ogni cittadino. Ciò significa tornare a ragionare concretamente anche sulla quantità e articolazione dello spazio pedonale e ciclabile, dello spazio

dove si può camminare, stare, pedalare, fermarsi; per garantire l'accessibilità a piedi o in bicicletta a tutti, attraverso spazi di dimensioni e forme adeguate. Certo, occorre andare oltre la nostalgia del passato, non si tratta qui di difendere la città "tradizionale" ma penso che garantire veramente libertà di scelta e un "tragitto" piacevole e sicuro tra gli edifici, garantire che lo spazio pubblico (della strada) sia percorribile e attraversabile in autonomia da parte delle diverse fasce d'età, condizioni fisiche e sociali, sia un progetto urbano e sociale di cui farsi carico.

Per quanto riguarda le reti lunghe, mi sembra possibile anche superare alcune false diatribe tra chi pensa che bisogna sempre fare piste complete e ben fatte ("con tutti i crismi") e chi invece pensa si possano riusare e adattare le innumerevoli strade bianche, tratturi, rive, sentieri, ecc. che attraversano il nostro paese, progettando a "partire da quel che c'è". Questo dibattito mi sembra poco interessante perché poco fertile, perché non porta da nessuna parte (se non a sterili contrapposizioni) e perché, arrivando da una lunga ricerca sull'idea che oggi sia ora e tempo di "riciclare" l'esistente mi sembra interessante sia scoprire e riusare, dare nuovo senso alla trama di segni minori che ci sono e che molte persone già utilizzano, sia progettare tratti ed elementi nuovi (ponti, sottopassi, passerelle, ecc.) quando e dove serve, riconoscendo che proprio l'attenta lettura del paesaggio, delle specificità di ogni territorio, rinvia alla necessità di un progetto "su misura", secondo strategie del e/e piuttosto che dell'o/o.

Penso cioè che si possa anche adottare ed accettare una prospettiva di sviluppo e realizzazione dei percorsi ciclabili di tipo "incrementale". Certo, fermo restando la continuità e un livello minimo di sicurezza, si può però accettare che la "pista" non sia "perfetta" (fondo, larghezza, illuminazione, ecc.) sapendo che comunque aprire nuovi percorsi e consentire nuovi passaggi può "creare la domanda", può fare "emergere" i ciclisti, invitare e invogliare all'uso della bicicletta e alla riscoperta di percorsi dimenticati⁸.

Anche per non "relegare" la bicicletta solo su "piste", dove già il termine mi sta stretto: per me la pista è quella che usa Valentino Rossi, e parlare di "pista" nella mobilità urbano/territoriale rischia di rafforzare quel processo di riduzione e banalizzazione concettuale della strada ad uso esclusivo dell'automobile di cui ho già parlato.

Riflettere su questi temi sapendo che dobbiamo imparare a tenere insieme la questione della ciclabilità urbana (associata ad "accessibilità

per tutti", ad un'idea di città e di urbanistica "per tutte le fasi della vita"⁸ (e non solo per l'uomo adulto, sano, patentato e automunito) con la valorizzazione e cura del paesaggio.

Ricordando sempre gli obiettivi imprescindibili della continuità e della sicurezza del percorso ma al tempo stesso riconoscendo che noi stessi, pedalando lungo le ciclovie, apprezziamo le articolazioni e differenze nel tracciato, nella larghezza, nel tipo di fondo e trattamento del bordo, nell'illuminazione, ecc. Perché solo così pedalare lungo le ciclovie significa anche attraversare paesaggi, riconoscendo la forza del contesto nel dare forma al percorso e nelle capacità del percorso di "integrarsi" nel paesaggio diventandone parte.

Esemplare per me è il caso della ciclovia Alpe Adria. Considerata e premiata come migliore ciclovia d'Europa nel 2017, ovviamente si presenta come percorso continuo (anche se a volte la continuità è garantita solo da cartelli di ridotte dimensioni che segnalano quale direzione prendere) e presenta forse un solo breve tratto pericoloso (l'entrata e l'uscita da Palmanova) ma di fatto è costituita da tratti assai vari (pista ciclabile urbana vera e propria, argini di fiumi, strade locali, sentieri, carrarecce, strade bianche, spazio di pertinenza nella strada segnalato a terra, ecc.). Forse proprio per questo però è interessante ed intrigante: non è una "pista" ma un attraversamento di paesaggi europei, dove il tratto più bello è forse quello italiano, non certo perché meglio segnalato ma perché più articolato e vario è il paesaggio: esemplare è l'intrigante percorso Venzona - Udine che, lambendo il Tagliamento, attraversando i paesi ricostruiti dopo il terremoto del 1976, ripercorrendo le colline moreniche e il profondo letto del torrente Cormor; pur con alcune criticità (segnalazione "minuta" e ridotta presenza di punti di ristoro) diventa un'entusiasmante cavalcata tra paesaggi cangianti.

Per tutto questo, ed in questa prospettiva, penso dunque sia utile fare ricerca su questi temi, sulla "ciclabilità". Sapendo che ci porta a riflettere sull'accessibilità ai servizi (da parte di tutti); a prestare attenzione alle pratiche sociali di formazione e ridefinizione dei "beni comuni" che, ad esempio, oggi tendono a rivendicare le rive dei fiumi, i boschi ripariali, le ferrovie di dismesse, la trama di strade bianche, carrarecce e sentieri agresti come spazi e materiali che svolgono al contempo un imprescindibile ruolo ecologico e collettivo (e che, in Italia, paradossalmente, possono essere attraversati liberamente dai cacciatori ma

non da bird watcher o escursionisti); a verificare le pari condizione e opportunità nell'utilizzo del primario spazio collettivo della strada; provando a dare concretezza all'idea di "mobilità equa" e di "giustizia spaziale" (almeno per quella parte che concerne il diritto alla mobilità), il tutto come parte di una riflessione più ampia sui paesaggi della vita quotidiana contemporanea.

Lavorando con "rapida lentezza", confrontando esperienze con curiosità e voglia di imparare, sapendo che nessuno ha ancora (e avrà mai) la ricetta valida ovunque perché ogni volta serve un "progetto su misura" del contesto, un progetto che deve garantire sicurezza e continuità, ma al tempo stesso deve essere capace di imparare dalle pratiche, dal territorio e "dall'uso che se ne fa", dando forma compiuta ai percorsi "potenziali" e riconoscendo che spesso sono già presenti ed in uso reti implicite, un progetto che può essere incrementale e dove l'innovazione avviene passo passo, imparando dal confronto e dall'esperienza.

In viaggio

Risalire le Alpi, attraversare la Drava, costeggiare i pascoli, ritrovarsi nel rombo del tunnel stradale o nel silenzio della galleria dismessa, sentire la ghiaia che scroccchia sotto le ruote, guardare il torrente, attraversare il vecchio ponte ferroviario che odora di ferro e ruggine, stare tra il mais e i salici, ascoltare il fruscio delle foglie secche, seguire il fiume, attraversare un confine che non c'è (più), sotto l'autostrada, lo sferragliare dei vagoni, notare vecchi parapetti e desueti paracarri, osservare la ricostruzione comparando le esperienze di Venzona e Gemona, immergersi nei magredi del Tagliamento, seguire il Cormor tra ripidi saliscendi, attraversare il borgo e la città, passare dal mondo delle canalette irrigue a quello dei fossi di scolo, ritrovarsi nella piatta pianura tra ordinati vigneti e lacerti di filari di Gelso, annusare la salsedine, raggiungere la laguna e il mare.

Pedalarci lungo un itinerario come l'Alpe Adria significa muoversi attraverso i paesaggi, osservare le "cose" avendo il tempo di riflettere sul loro susseguirsi, sui processi che le hanno prodotte, sul tempo che le attraversa, sulle parole per dirle: è come disegnare una lunga sezione che "tagliando" le Alpi ci permette di "toccare terra" e "misurare" il mondo.





Fotografie di S. Munarin

Fotografie di S. Munarin



Fotografie di S. Munarin

Fotografie di S. Munarin



Note

1. Tra queste, segnalerei: lo sviluppo delle reti ciclabili in diverse città dove, accanto alla “storica” esperienza di Ferrara altre città come Bolzano, Cesena, Mestre, Pesaro, Pordenone, hanno visto un aumento apprezzabile della rete e uno ancora più consistente del numero di “utenti”; l’esperienza di “Vento” (“caso studio” ricco di spunti di riflessione ed insegnamenti: vedi www.progetto.vento.polimi.it) la legge De Caro/Gandolfi 11 gennaio 2018, n. 2 che reca *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica* e “persegue l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative”.

2. Su questo punto rinvio a S. Munarin, M. C. Tosi, C. Renzoni, M. Pace, *Spazi del welfare*, Quodlibet, Macerata 2011 e S. Munarin, M. C. Tosi, *Welfare Space*, List, Trento/Barcellona 2014.

3. Su questo punto rinvio al sito della ricerca (www.recycleitaly.net) e ai volumi: S. Munarin, L. Fabian (a cura di), *Recycle Italy. Atlante*, LetteraVentidue, Siracusa 2017; S. Marini, G. Corbellini (a cura di), *Recycled Theory*, Quodlibet, Macerata 2016; E. Fontanari, G. Piperata (a cura di), *Agenda Re-Cycle*, il Mulino, Bologna 2017.

4. L’automobile è diventato un “paradigma” che ha informato di sé lo spazio urbano e la forma delle nostre strade (primario spazio pubblico e collettivo). Dalla larghezza ai raggi di curvatura, dalle pro-

tezioni laterali alla segnaletica, dal tipo di fondo alle modalità di illuminazione, dalla risoluzione degli incroci (pensiamo alle rotonde) ai limiti di velocità, tutto lo spazio della strada oggi è pensato e determinato per soddisfare chi va in automobile.

5. Labirinti di libertà è termine che ho ripreso da Robert Macfarlane (*Le antiche vie. Un elogio del camminare*, Einaudi, Torino 2013) anche per definire le escursioni e passeggiate che organizzano allo Iuav in qualità di delegato allo sport, amando entrambi i termini e lo straniamento, l’ambiguità che scaturisce dalla loro unione.

6. “Mentre il presidente nazionale di Confindustria, lamentandosi dello scarso sviluppo delle “grandi opere” rimprovera il governo accusandolo di “pensare solo alle piste ciclabili” (cosa tra l’altro assai discutibile) l’Italia ha esportato 1.729.948 biciclette... [e] anche il turismo in bicicletta ha numeri di tutto rispetto (44 miliardi di euro di ricadute in Europa nel 2012), ricadute economiche che, in Italia, potrebbero aumentare, di molto, se, realmente, si pensasse alle infrastrutture e ai servizi per la ciclabilità”. Estratto da: Bollettino Fiab, *Cycling Industries Europe: nasce l’associazione delle imprese che fanno PIL con la bicicletta*, ottobre 2018.

7. Numerosi ormai sono gli esempi di “reti ciclabili” cresciute a partire da limitate spinte iniziali, che però hanno “disvelato” potenzialità e quindi l’interesse dei cittadini e (di conseguenza) degli amministratori.

8. Cfr. L. Mumford, *Pianificazione per le diverse fasi della vita*, in “Urbanistica”, n. 1, 1949.

III. Sulla rigenerazione

Rigenerazione urbana e valorizzazione del territorio: forme di collaborazione tra amministrazioni e pubblico-privato

Micol Roversi Monaco, Gabriele Torelli¹

Introduzione

La rigenerazione urbana e la valorizzazione del territorio sono due attività che coinvolgono le problematiche più significative del governo del territorio: questioni ambientali, paesaggistiche, idrogeologiche, relative ai servizi pubblici, allo sviluppo economico, delle infrastrutture e del turismo.

La prima, la rigenerazione urbana², viene esercitata sia con specifici interventi puntuali a scelte pianificatorie avvenute³, sia con la programmazione strategica delle operazioni da sviluppare compiuta nel momento della definizione dei piani o delle loro varianti⁴. Oggi, infatti, la rigenerazione urbana è una finalità della pianificazione urbanistica⁵, poiché diverse Regioni, a fronte della mancanza di un testo normativo organico a livello nazionale⁶, si sono mosse nella direzione di limitare il consumo di nuovo suolo⁷ e di favorire le operazioni di rigenerazione urbana. Tra queste, anche la Regione Veneto, con la legge regionale n. 14/2017⁸.

La seconda, la valorizzazione del territorio⁹, può intersecarsi con la prima ma ha la finalità specifica di migliorare un contesto territoriale per attivarne le potenzialità culturali, turistiche e ricreative, economiche e infrastrutturali, ancora non del tutto espresse. Quest'ultima funzione, così come la funzione di rigenerazione urbana, viene esercitata dalle amministrazioni competenti in materia di governo del territorio, ma anche a livello centrale. Infatti, nel 2017 è stato istituito (dal D.P.C.M. del 3 luglio 2017) il Dipartimento "Casa Italia", struttura di supporto al Presidente del Consiglio dei Ministri, che esercita funzioni di indirizzo e coordinamento degli attori istituzionali, al fine di realizzare il progetto di cura e valorizzazione, del territorio, delle aree urbane e del patrimonio abitativo, anche con riferimento alla sicurezza e all'efficienza energetica degli edifici, denominato "Casa Italia" (di cui all'articolo 18 *bis* del decreto legge n. 8/2017)¹⁰.

La necessità di un'azione amministrativa improntata alla collaborazione emerge anche dalla lettura delle problematiche concrete che il territorio veneto presenta¹¹. Collaborazione, da un lato, tra diverse am-

ministrazioni che si occupano del territorio ma per ambiti limitati di competenza, che è necessario integrare al fine di realizzare interventi; tale forma di collaborazione può coinvolgere amministrazioni diverse ma anche amministrazioni dello stesso tipo, come ad esempio diversi Comuni. Dall'altro lato, si parla di collaborazione in chiave di sussidiarietà orizzontale, cioè con i privati, la cui partecipazione a processi rigenerativi e di valorizzazione del territorio è sempre più avvertita come fondamentale.

Sotto il primo profilo, è da rimarcare il fatto che il sistema giuridico italiano è caratterizzato dalla frammentazione delle competenze sul territorio, disegnate al fine di garantire che ad ogni attività e interesse pubblico sia preposta un'autorità amministrativa dotata delle capacità tecniche, economiche e politiche necessarie. Tale situazione ha inevitabilmente creato sovrapposizioni e l'intersecarsi degli ambiti spaziali di competenza di tali autorità. Ciò rende necessarie forme di interazione tra di esse, quando si vogliano realizzare sul territorio interventi che le coinvolgano, o perché interventi di ampia scala o perché interventi necessitanti l'esercizio di attività amministrativa da parte di diverse autorità. Il potere di governo della città, infatti, non coincide con il confine amministrativo del Comune, ma coinvolge livelli di governo superiori e centri di interesse al proprio interno, pertanto il livello locale deve coordinarsi con le altre amministrazioni e con gli altri soggetti, pubblici e privati, che siano interessati alle singole operazioni di rigenerazione o valorizzazione del territorio¹².

Nella Regione del Veneto¹³ questa necessità è molto evidente, rispetto ad altre realtà regionali, per la conformazione dell'urbanizzazione, caratterizzata dalla dispersione insediativa, dalla presenza di città "diffuse": questa situazione comporta la necessità di attuare interventi sul territorio a scala più ampia di quella comunale, per realizzare le "reti" di una "città estesa"¹⁴, pensabile come la dimensione territoriale più efficiente per gestire alcune attività e realizzare interventi, sia dal punto di vista delle economie di scala, sia dal punto di vista del maggior peso e importanza istituzionale nel dialogo con altri livelli territoriali. Sotto il secondo profilo, invece, ovvero quello della collaborazione pubblico-privato, si segnala che, negli ultimi decenni, il diritto amministrativo ha valorizzato in modo crescente questo istituto. Ciò non solo per dare attuazione al principio della sussidiarietà orizzontale prescritto dalla Carta costituzionale (articolo 118), ma anche per il ne-

cessario coinvolgimento del privato, delle sue conoscenze e capacità tecniche, dei suoi mezzi e delle sue risorse economiche, nello sviluppo dell'attività amministrativa, da attuare sotto l'imprescindibile supervisione pubblicistica.

Con la consapevolezza che l'organizzazione amministrativa deve essere strumentale agli interessi della collettività sociale di riferimento e all'attività amministrativa che deve rispondervi¹⁵, questo saggio analizza i predetti due diversi lati della collaborazione, focalizzandosi sulle possibilità fornite dal quadro normativo statale, regionale e locale, e dando conto di alcuni esempi innovativi di collaborazione attuati in Italia.

La collaborazione tra amministrazioni

Con il termine "collaborazione" si vuole fare riferimento agli istituti che sono stati tipizzati dalla scienza dell'amministrazione per attuare relazioni di coordinamento tra diverse amministrazioni o tra diversi uffici interni a una stessa amministrazione. Questi sono numerosi, a testimoniare la rilevanza del tema¹⁶.

Innanzitutto, il coordinamento può realizzarsi all'interno del procedimento amministrativo, laddove questo coinvolga interessi di cui sono portatrici diverse amministrazioni. Così, è previsto che esse possano rendere pareri; oppure si sono disciplinati strumenti di concertazione istituzionale come la conferenza di servizi (articoli 14 e seguenti della legge n. 241/1990). Quest'ultima ha il fine di accelerare il procedimento nel caso in cui l'adozione del provvedimento richieda atti di assenso di più amministrazioni o nel caso in cui sia opportuno un esame contestuale del punto di vista delle amministrazioni competenti per gli interessi pubblici coinvolti nel procedimento o in diversi procedimenti amministrativi connessi, riguardanti medesime attività o risultati.

Ancora, per l'emanazione di provvedimenti che coinvolgono esigenze collettive eterogenee di competenza di diversi enti si può procedere previo il raggiungimento di un'intesa, atto discrezionale di coordinamento tipico e generale del diritto pubblico, che non necessita, cioè, di essere specificamente previsto da una disposizione normativa per essere utilizzato¹⁷. Le intese, tuttavia, talora rischiano di aggravare l'iter procedurale, talora non assicurano una decisione realmente condivisa, ma una mera partecipazione alla decisione¹⁸.

Ci sono, poi, strumenti di coordinamento "stabili", ovvero che vincolano le amministrazioni che si vogliono coordinare ad agire, appunto,

in modo coordinato, comportando in alcuni casi anche la creazione di sedi o di nuovi enti per lo svolgimento di tale attività amministrativa. Tra questi strumenti può annoverarsi il piano di assetto del territorio intercomunale di cui all'articolo 16 della legge della Regione Veneto n. 11/2004: esso può essere adottato per disporre una disciplina edilizia ed urbanistica unitaria per ambiti intercomunalmente omogenei, definendo con una convenzione un'equa ripartizione dei vantaggi e degli oneri fra i Comuni interessati. Inoltre, volgendo l'attenzione agli strumenti di coordinamento tra enti territoriali minori, vi sono i consorzi (ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 267/2000), enti associativi tra enti territoriali con cui gestire in forma associata uno o più servizi o una o più funzioni. Oppure le Unioni di Comuni¹⁹, entità associative di secondo grado a tempo indeterminato, volte all'esercizio congiunto delle funzioni e dei servizi comunali. I Comuni, tuttavia, hanno mostrato preferenza per forme più flessibili di gestione associata – disciplinate sulla base di convenzioni e governate da semplici organi di coordinamento (comitati dei sindaci) – che non comportino la creazione di una nuova entità istituzionale di secondo grado. Questo, sia per l'elevata complessità delle procedure e dei processi decisionali per la loro costituzione, sia per la difficoltà di dover rispondere al proprio elettorato per decisioni prese da un livello istituzionale superiore, al cui interno vi sono le rappresentanze politiche dei Comuni associati. Tra gli atti di organizzazione di grande rilievo per un coordinamento tra soggetti pubblici, territoriali e non, per lo svolgimento di attività di rigenerazione urbana e valorizzazione del territorio, vi sono gli accordi, spesso chiamati convenzioni, volti a disciplinare lo svolgimento di attività comuni. Essi rientrano nella categoria dei “patti amministrativi”, cioè “patti con cui si regolano comportamenti futuri delle parti, ciascuna delle quali poi adotta gli atti normativi o i provvedimenti amministrativi che servono per dare attuazione a quanto determinato”²⁰. Con essi gli enti pubblici, anziché provvedere ciascuno per proprio conto, collaborano per un obiettivo di interesse comune, accordandosi per un'azione coordinata, talora per parti complementari, o unificata²¹. Gli accordi trovano base giuridica generale nell'articolo 15 della legge n. 241/1990, cui si aggiungono disposizioni di specie, quali l'articolo 30 del decreto legislativo n. 267/2000, dedicato alle convenzioni per lo svolgimento coordinato di funzioni e servizi e l'articolo 34 del medesimo testo normativo,

dedicato agli accordi di programma per la realizzazione di opere e interventi²².

Tali accordi sono possibili tutte le volte in cui vi è un potere di autor-organizzazione, e rappresentano un modo di concepire l'organizzazione come reticolo di relazioni funzionali tra centri di interessi amministrativi ordinati al soddisfacimento di interessi collettivi determinati (c.d. organizzazione per compiti) piuttosto che come individuazione di soggetti e assegnazione di attribuzioni²³. Essi sono importanti nel diritto amministrativo, poiché in presenza di una pluralità di pubblici poteri nessuno di essi vive isolato e agisce solitario, ma cerca accordi con altri pubblici poteri “poiché così facendo afferma sé stesso come pubblico potere”²⁴.

Essi, come è stato rilevato²⁵, hanno alla loro base la scontentezza per l'irrazionalità dei confini amministrativi e delle competenze, barriere a una amministrazione efficiente, a fronte della cultura attuale improntata alla nozione di rete: l'accordo può portare a superare una compartimentazione rigida e insensata.

Un esempio innovativo di accordo è quello che ha portato all'istituzione della “Associazione di Comuni della Toscana” (Piombino, Campiglia Marittima San Vincenzo nella provincia di Livorno; Massa Marittima, Monterotondo Marittimo e Montieri nella provincia di Grosseto), che si propone di sviluppare le attività di valorizzazione del territorio. La convenzione istitutiva dell'associazione articola le attività in “reti di servizio”, per i servizi da migliorare, e in “aree di business”, per le aree territoriali da valorizzare in quanto parte di itinerari produttivi, turistici o culturali. Per ognuna di esse i Comuni partecipanti si impegnano a formalizzare e sottoscrivere un regolamento organizzativo, che deve indicare strutture e procedimenti per il miglioramento del servizio pubblico o per il procedimento di valorizzazione. Ogni ente locale partecipante deve anche redigere un proprio atto interno, che indichi compiti e responsabilità per lo svolgimento delle attività previste. La convenzione prevede che l'attività di valorizzazione del territorio venga svolta da un'organizzazione territoriale, in cui un “Comitato guida”, composto dai sindaci dei Comuni associati, ha il compito di indirizzare e controllare le attività previste. Fanno parte dell'organizzazione gli “sponsor”, cioè gli amministratori competenti a verificare lo sviluppo del servizio o dell'area business, le “reti professionali”, costituite dall'insieme di tecnici che svolgono mansioni analoghe all'interno degli enti associati, e una “strut-

tura di ricerca e sviluppo” che esegue, per conto dell’associazione, i progetti di interventi per migliorare i servizi e promuovere lo sviluppo locale, ricerca i finanziamenti e realizza i progetti finanziati, coinvolgendo il personale dei Comuni associati. La convenzione prevede la possibilità per l’associazione di stipulare protocolli di intesa ed altre forme stabili di collaborazione con altre pubbliche amministrazioni, organizzazioni rappresentative degli interessi degli utenti dei servizi, organizzazioni ed enti indicati dagli specifici programmi di finanziamento a cui si concorre, il mondo delle imprese e delle loro associazioni, il mondo della ricerca e dell’Università.

Infine, una specifica tipologia di partenariato pubblico è ora prevista dal codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50/2016, d’ora in avanti “codice dei contratti pubblici”): si tratta delle “società pubbliche di progetto”. Esse possono essere istituite per coordinare i soggetti pubblici che intendano realizzare e gestire un’infrastruttura, e partecipare al suo finanziamento. Alla società pubblica di progetto sono attribuite le competenze necessarie alla realizzazione dell’opera e delle opere strumentali o connesse, all’espropriazione delle aree interessate, e all’utilizzazione delle stesse e delle altre fonti di autofinanziamento indotte dall’infrastruttura.

La collaborazione pubblico-privato

La promozione delle politiche di rigenerazione richiede (anche) un effettivo contributo da parte di privati: è, dunque, centrale la logica *bottom-up*, che si basa sull’iniziativa dei c.d. “cittadini attivi”. Questo contributo, per poter condurre a risultati concreti, richiede l’utilizzo di adeguati strumenti normativi.

Tra questi, si segnala innanzitutto il baratto amministrativo, disciplinato dall’articolo 190 del codice dei contratti pubblici, e ivi definito un “contratto di partenariato sociale”. Pensato come strumento per ripianare i crediti degli enti locali nei confronti dei contribuenti non in grado di sostenere il pagamento delle imposte comunali, il baratto amministrativo è di fatto utilizzato per consentire al privato di svolgere attività di pubblico interesse di vario tipo (pulizia, manutenzione e abbellimento di aree verdi, piazze o strade, ovvero la loro valorizzazione mediante iniziative a carattere culturale, interventi di decoro urbano di aree ed immobili inutilizzati).

La stipulazione del contratto di partenariato sociale avviene tramite

una delibera (generalmente di Giunta comunale, ma in alcune esperienze locali anche del Consiglio), con cui si definiscono criteri e condizioni dell’accordo.

I progetti possono essere presentati dal Comune o da cittadini singoli o associati, purché individuati in relazione ad un preciso ambito territoriale. Questa possibilità costituisce una importante novità rispetto al precedente regime giuridico del baratto amministrativo (*ex* articolo 24 della l. n. 164/2014), per cui le esenzioni fiscali erano prioritariamente riconosciute a cittadini costituiti in forme associative stabili. Oggi, al contrario, tali esenzioni possono essere concordate anche con il singolo individuo. A fini informativi, il Comune può pubblicizzare un avviso del baratto amministrativo sul sito internet istituzionale.

Alcune realtà locali hanno già definito i criteri della selezione del soggetto che svolgerà materialmente le operazioni. Ciò significa che, di regola, viene richiesto all’ente di svolgere una gara per individuare il vincitore; l’eventuale presentazione del progetto non comporta alcun diritto per il proponente, né compensi per le prestazioni che eventualmente effettuerà.

Tuttavia, dato l’utilizzo flessibile cui lo strumento si presta, pare legittima anche un’applicazione *ad hoc* del baratto amministrativo, in cui non solo l’oggetto dell’attività, ma anche il soggetto che debba svolgerla, siano predeterminati. E ciò sembra vero, a maggior ragione, in quanto le prestazioni svolte non sono generalmente appetibili a terzi dal punto di vista economico²⁶.

Circa il tema della responsabilità, è opportuno che il Comune fissi dispositivi di protezione, individuando un supervisore, e favorisca altresì la copertura assicurativa dei cittadini attivi attraverso la stipula di convenzioni quadro nel settore assicurativo a condizioni agevolate²⁷. Anzi, l’ente spesso assume gli oneri assicurativi a vantaggio del lavoratore, in quanto il baratto amministrativo è concepito come rimedio alternativo al pagamento delle imposte per soggetti non abbienti. Non sarebbe, dunque, del tutto coerente con lo spirito dell’articolo 190 del codice dei contratti pubblici, attribuire queste spese al privato. Ciò nonostante, date la flessibilità e le finalità di utilizzo dell’istituto, nulla esclude che questa impostazione possa essere rivista a vantaggio dell’amministrazione, secondo una logica compromissoria.

Nella Regione Veneto, si segnalano le esperienze dei Comuni di Belluno e di Sona (VR), che hanno adottato un apposito regolamento

comunale per la disciplina del baratto amministrativo, cui si rinvia per ulteriori specificazioni a carattere concreto.

Un secondo strumento di cooperazione pubblico-privato nelle attività di rigenerazione urbana sono i patti di collaborazione, disciplinati per la prima volta dal regolamento di Bologna sull'utilizzo dei beni comuni per la riqualificazione e rigenerazione urbana²⁸. Il modello è stato poi ripreso da molte realtà comunali di diverse dimensioni.

I patti di collaborazione sono degli accordi pubblico-privato in cui il Comune è beneficiario di un'attività lavorativa svolta a titolo completamente gratuito dai cittadini attivi, i quali sono dei volontari che si prodigano per garantire un maggiore benessere della comunità tramite la riqualificazione di aree e spazi urbani degradati.

Tra le analogie con il baratto amministrativo, si segnala che tali patti possono concepire prestazioni di vario tipo; inoltre, possono essere proposti sia dal soggetto pubblico sia da quello privato. Con riguardo, invece, alle differenze, i patti di collaborazione non pongono particolari oneri economici per l'amministrazione: ad esempio, i costi assicurativi sono generalmente in capo alla cittadinanza attiva, ossia ai soggetti che decidono autonomamente di offrire prestazioni lavorative; inoltre, il presupposto del loro utilizzo non è la mancata capacità contributiva del privato, bensì la sua intenzione di partecipare concretamente al recupero delle aree urbane in cui vive.

In altre parole, i patti di collaborazione sono estremamente vantaggiosi per le amministrazioni, le quali non devono rinunciare a somme di denaro per ottenere la prestazione né sono chiamate a versare contributi di alcun tipo.

Tuttavia, sono necessarie delle operazioni di *fundraising* per lo svolgimento delle attività di rigenerazione e recupero degli spazi urbani. Ai sensi del regolamento di Bologna, esistono due tipologie di sostegno economico: dirette ed indirette.

Circa le prime, l'articolo 15 del regolamento richiede un contributo economico, totale o prevalente, da parte dei cittadini attivi. Se il Comune ha a disposizione dei fondi, può concorrere alla copertura dei costi delle attività di rigenerazione, a condizione che ciò sia stabilito all'interno del singolo patto di collaborazione (*ex* articolo 24). L'articolo 24, comma 5, ricorda che la liquidazione del contributo è subordinata alla rendicontazione delle attività svolte e delle relative spese. Ancora tra le forme di finanziamento dirette, l'articolo 25 disciplina il

c.d. "autofinanziamento", per cui il Comune agevola le iniziative dei cittadini attivi volte a reperire fondi per le azioni di cura o rigenerazione dei beni comuni urbani, a condizione che sia garantita la massima trasparenza sulla destinazione delle risorse raccolte e sul loro puntuale utilizzo. In merito, il patto di collaborazione può prevedere: la possibilità per i cittadini attivi di utilizzare, a condizioni agevolate, spazi comunali per l'organizzazione di iniziative di autofinanziamento; la possibilità di veicolare l'immagine degli eventuali finanziatori coinvolti dai cittadini attivi; il supporto e l'avallo del Comune ad iniziative di raccolta diffusa di donazioni attraverso l'utilizzo delle piattaforme telematiche dedicate.

Tra le forme di finanziamento indirette, si segnala che l'articolo 20 qualifica le attività svolte nell'ambito dei patti di collaborazione di particolare interesse pubblico agli effetti delle esenzioni ed agevolazioni previste dal regolamento comunale per l'occupazione di suolo pubblico e per l'applicazione del relativo canone. L'articolo 20, comma 2, poi, specifica che, a tal fine, non costituiscono attività commerciale le raccolte pubbliche di fondi svolte tramite i patti di collaborazione a condizione che: si tratti di iniziative occasionali; la raccolta avvenga in concomitanza di celebrazioni, ricorrenze, o campagne di sensibilizzazione; i beni ceduti per la raccolta siano di modico valore. Al ricorrere di queste condizioni, sussistono le agevolazioni ed esenzioni dai tributi per l'occupazione di suolo pubblico.

Ulteriori forme di finanziamento indirette sono previste dall'articolo 21, per cui i cittadini attivi che ne facciano richiesta possono utilizzare temporaneamente spazi comunali per riunioni o attività di autofinanziamento.

In ultimo, si segnala che nella Regione Veneto, ad oggi, solo un numero esiguo di Comuni ha adottato il regolamento per la cura dei beni comuni, sulla scia del modello bolognese. Tra questi, si segnalano le esperienze dei Comuni di Verona, Treviso e San Donà di Piave (VE), che si sono recentemente dotati di un testo che appare completo e ben strutturato²⁹. Inoltre, si ricordano i regolamenti dei Comuni di Busso-lengo (VR), Pescantina (VR), Fumane (VR), e Quarto d'Altino (VE). Una terza forma di collaborazione pubblico-privata per la valorizzazione del territorio sono i c.d. contratti territoriali, di cui agli articoli 14 e 15, del decreto legislativo n. 228/2001, attraverso i quali l'ordinamento mira a coinvolgere un soggetto specializzato, l'imprenditore

agricolo, nella salvaguardia e valorizzazione di interessi sensibili, quali il paesaggio e l'ambiente.

L'articolo 14 disciplina i contratti di collaborazione tra la pubblica amministrazione e tale imprenditore, al fine di assicurare il sostegno e lo sviluppo dell'economia agricola locale, anche attraverso la valorizzazione delle peculiarità dei prodotti tipici del territorio. L'articolo 15, invece, disciplina le collaborazioni tra gli stessi soggetti, rivolte allo svolgimento di attività funzionali alla sistemazione ed alla manutenzione del territorio, nonché alla salvaguardia del paesaggio agrario e forestale.

In altre parole, i contratti territoriali costituiscono un incentivo per l'imprenditore agricolo per la tutela degli interessi paesaggistici ed ambientali con i quali viene inevitabilmente in contatto nello svolgimento della propria attività professionale.

Le due norme citate presentano, però, alcune differenze.

Mentre l'articolo 14 è rivolto *in primis* a garantire un sostegno economico alle eccellenze agricole del territorio, l'articolo 15 affida, tramite apposita convenzione, all'operatore il ruolo di gestore di servizi sul territorio da svolgere in luogo dell'amministrazione³⁰. Pertanto, le attività dell'imprenditore agricolo sono (anche) rivolte alla soddisfazione di interessi della collettività³¹.

L'applicabilità dei contratti territoriali potrebbe essere condizionata dalla disponibilità delle risorse pubbliche, spesso insufficienti. Tuttavia, questo appare un falso problema, quantomeno con riferimento all'articolo 15, del decreto legislativo n. 228/2001: la norma non stabilisce sostegni economici a favore dell'imprenditore agricolo; piuttosto, lo qualifica come esecutore di attività funzionali alla sistemazione, manutenzione e tutela delle aree verdi del territorio³², ruolo equiparabile a quello del gestore di servizi ambientali, appartenenti al *genus* dei servizi pubblici³³. Pertanto, la sua remunerazione non dovrebbe costituire un inutile dispendio di risorse pubbliche, in quanto l'amministrazione dovrebbe egualmente far fronte a delle spese per lo svolgimento delle medesime prestazioni.

Ancora, si segnala che l'imprenditore agricolo dovrebbe essere selezionato tramite procedura ad evidenza pubblica, in quanto l'accordo pubblico-privato, nel cui *genus* si iscrive l'articolo 15 del decreto legislativo n. 228/2001, non è in grado di derogare il principio di concorrenza, e dunque la gara, pretesa dalle istituzioni europee³⁴.

In ultimo, un ulteriore strumento normativo per incentivare il privato

a svolgere attività di rigenerazione e riqualificazione in ambito paesaggistico-ambientale sono i crediti edilizi, che nella Regione Veneto trovano la propria disciplina nell'articolo 36, della legge regionale n. 11/2004, che ne prevede la libera commerciabilità, fermo restando che al piano degli interventi è demandato il compito di individuare e disciplinare gli ambiti in cui ne è consentito l'utilizzo.

In merito, si osserva che, a seguito di un accordo tra il Comune ed il proprietario di un terreno, il piano degli interventi dispone una capacità di edificare in favore del privato, in cambio della demolizione di opere incongrue, dell'eliminazione degli elementi di degrado o della realizzazione di interventi di miglioramento della qualità urbana e delle zone agricole. In breve, il privato assume una prestazione di *facere*, che può consistere non solo nella demolizione o eliminazione di opere, ma anche in interventi di riqualificazione in senso ampio³⁵.

1. Il presente scritto è frutto di una riflessione comune. L'*Introduzione* è stata scritta da entrambi gli autori, Micol Roversi Monaco ha scritto *La collaborazione tra amministrazioni*, Gabriele Torelli ha scritto *La collaborazione pubblico-privato*.

2. In tema di rigenerazione urbana si vedano: A. Giusti, *La rigenerazione urbana*, Editoriale scientifica, Napoli 2018; E. Fontanari, G. Piperata (a cura di), *Agenda Re-Cycle. Proposte per reinventare la città*, il Mulino, Bologna 2017; F. Di Lascio, F. Giglioni (a cura di), *La rigenerazione di beni e spazi urbani*, il Mulino, Bologna 2017. Sia consentito il rinvio anche a G. Torelli, *La rigenerazione urbana nelle recenti leggi urbanistiche e del governo del territorio*, in "Istituzioni del federalismo", n. 3, 2017, p. 651 e ss., e a T. Bonetti, N. Marzot, M. Roversi Monaco, *Frammenti per un codice del riciclo urbano*, Aracne, Roma 2016.

3. Si tratta di interventi di contrasto al degrado realizzati attraverso strumenti di governo del territorio: cfr. P. L. Portaluri, *Le disuguaglianze sostenibili nell'urbanistica*, in F. Astone, M. Caldarera, F. Manganaro, A. Romano Tassone, F. Saitta (a cura di), *Le disuguaglianze sostenibili nei sistemi autonomistici multilivello*, Giappichelli, Torino 2006, pp. 71 e ss. Anche il legislatore ha promosso la riqualificazione del tessuto urbano, per diverse esigenze: cfr. P. Stella Richter, *I sostenitori dell'urbanistica consensuale*, in P. Urbani (a cura di), *Le nuove frontiere del diritto urbanistico*, Giuffrè, Milano 2013, pp. 21 e ss.

4. Sull'opportunità di sviluppare una strategia della rigenerazione all'interno degli strumenti di pianificazione: F. Cangelli, *Piani strategici e piani urbanistici. Metodi di governo del territorio a confronto*, Giappichelli, Torino 2012, pp. 187 e ss., e in particolare pp. 220 e ss.

5. Cfr. R. Dipace, *La rigenerazione urbana tra programmazione e pianificazione*, in "Rivista giuridica dell'edilizia", n. 5, 2014, pp. 237 e ss.; F. Follieri, *Dal recupero alla rigenerazione: l'evoluzione della disciplina urbanistica delle aree degradate*, in "Giustamm.it", n. 4, 2015; F. Gastaldi, *Processi e politiche di rigenerazione urbana delle città europee*, in "Quaderni regionali", n. 1, 2009, pp. 193 e ss.; G. Guzzi, *Rigenerazione urbana e valorizzazione dell'esistente*, in "Federalismi.it", n. 22, 2016, e in particolare §§ 1 e 2.

6. Il d.d.l. statale n. 2383, denominato "Contenimento del consumo del suolo e riuso del suolo edificato" è tuttora in corso di esame in commissione presso il Senato.

7. Sul tema del consumo di suolo si rinvia a W. Gasparri, *Suolo, bene comune? Contenimento del consumo di suolo e funzione sociale della proprietà privata*, in "Diritto pubblico", n. 1, 2016, pp. 69 e ss.; G. F. Cartei, L. De Lucia (a cura di), *Contenere il consumo di suolo. Saperi ed esperienze a confronto*, Editoriale Scientifica, Napoli 2014; G. F. Cartei, *Il problema giuridico del consumo di suolo*, in "Rivista italiana di diritto pubblico comunitario", n. 6, 2014, pp. 1261 e ss.; E. Boscolo, *Oltre il territorio: il suolo quale matrice ambientale e bene comune*, in "Urbanistica e appalti", n. 2, 2014, pp. 129 e ss.; P. Otranto, *Regolazione del*

consumo di suolo e rigenerazione urbana, in "Giustamm.it", n. 4, 2015. Inoltre, sia consentito il rinvio a M. Roversi Monaco, *Tutela dell'ambiente e riduzione del consumo di suolo nella legge regionale dell'Emilia-Romagna n. 24/2017*, in "Istituzioni del federalismo", n. 3, 2017, pp. 827 e ss.

8. Tra le altre normative regionali si segnalano: l. reg. Emilia-Romagna, n. 24/2017; l. reg. Lazio n. 7/2017; l. reg. Umbria n. 1/2015; l. reg. Toscana n. 65/2014; l. reg. Lombardia n. 31/2014.

9. Sulla nozione di valorizzazione del territorio si veda C. Danani, *Valorizzare il territorio: una nuova visione dell'urbanistica e della cultura*, in "Bene comune", 2017.

10. Inoltre il Dipartimento elabora linee guida per la promozione della sicurezza e per la valorizzazione del territorio, delle aree urbane e del patrimonio abitativo; monitora l'andamento degli investimenti pubblici nel settore di riferimento; individua le forme di finanziamento più adeguate per ridurre la pericolosità, la vulnerabilità e l'esposizione, a fronte di rischi naturali, del territorio, delle aree urbane e del patrimonio abitativo e propone misure di coordinamento e semplificazione dei diversi strumenti di finanziamento esistenti; elabora proposte e gestisce progetti per la cura e la valorizzazione del territorio; promuove attività di formazione e informazione nelle materie di competenza.

11. Questo saggio presenta alcune delle questioni che sono emerse in seguito a una ricerca sul quadro normativo e gli strumenti applicativi per la rigenerazione urbana, condotta presso l'Università Iuav di Venezia in collaborazione con quattro Comuni lungo il fiume Sile (Casale sul Sile, Casier, Roncade e Silea). L'ambito

di ricerca, caratterizzato dalla presenza del fiume, risorsa non solo per gli enti comunali, ma anche per una moltitudine di altri attori presenti sul territorio, sia pubblici sia privati, ha consentito di far emergere diverse difficoltà nelle operazioni di rigenerazione urbana e di valorizzazione territoriale dell'area fluviale, derivanti dalla mancanza di coordinamento dei soggetti amministrativi coinvolti.

12. F. Cortese, *Riuso e rigenerazione tra Stato, Regioni e autonomie locali*, in E. Fontanari, G. Piperata (a cura di), *Agenda RE-CYCLE. Proposte per reinventare la città*, il Mulino, Bologna 2017, pp. 46 e 50.

13. Si veda l'analisi svolta in AA.VV., *Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni*, Mimesis, Milano 2016.

14. Ivi, pp. 13 e ss.

15. Cfr. M. Nigro, *Studi sulla funzione organizzatrice della pubblica amministrazione*, Giuffrè, Milano 1966, p. 117; A. Pioggia, *La competenza amministrativa: l'organizzazione fra specialità pubblicistica e diritto privato*, Giappichelli, Torino 2001, p. 12; G. Sciullo, *L'organizzazione amministrativa: principi*, Giappichelli, Torino 2013, p. 22.

16. Sul tema: AA.VV., *Coordinamento e collaborazione nella vita degli enti locali (atti del V Convegno di studi di scienza dell'amministrazione, Varenna)*, Giuffrè, Milano 1961; V. Bachelet, voce *Coordinamento*, in *Enciclopedia del diritto*, X, Giuffrè, Milano 1962; G. Bazoli, *La collaborazione dell'attività amministrativa*, Cedam, Padova 1967; G. Amato, G. Marongiu (a cura di), *L'amministrazione della società complessa. In ricordo di*

Vittorio Bachelet, il Mulino, Bologna 1982; F. Piga, *Coordinamento (principio del)*, in *Enc. giur. Treccani*, vol. IX, Treccani, Roma 1988. Per un'analisi sistematica si veda F. Cortese, *Il coordinamento amministrativo. Dinamiche e interpretazioni*, FrancoAngeli, Milano 2012.

17. Corte cost., 15 novembre 1985, n. 286; Cons. Stato, Ad. Plen., 27 maggio 1985, n. 13, Cons. Stato, sez. I, 4 maggio 1984, n. 659. Cfr. G. Caia, *Oltre l'esclusività delle competenze: beni pubblici e leale cooperazione*, in "Le Regioni", n. 3, 1989, pp. 889 e ss.

18. Sulla frequente farraginosità delle procedure (in particolar modo legislative) causata dall'applicazione del principio di leale collaborazione: B. G. Mattarella, *Delega legislativa e principio di leale collaborazione*, in "Giornale di diritto amministrativo", n. 2, 2017, pp. 179 ss. M. Mancini, *La resistibile ascesa, l'inesorabile declino e l'auspicabile rilancio del principio di leale collaborazione*, in "Le Regioni", n. 5-6, 2013, pp. 994 e ss., evidenza che la giurisprudenza della Corte, anche con riferimento alle intese, ha spesso ritenuto che il principio di leale collaborazione sia rispettato nel momento in cui viene svolto il confronto, pur in difetto di una effettiva volontà di individuare una soluzione adeguata per ogni parte; di qui, la frequente inutilità dello strumento.

19. Sul tema si vedano: P. Bilancia, *Associazionismo obbligatorio dei Comuni nelle più recenti evoluzioni legislative*, in "Federalismi.it", 2012; F. Politi, *Dall'Unione alla fusione dei Comuni: il quadro giuridico*, in "Istituzioni del federalismo", n. 1, 2012, pp. 5 e ss.; B. Baldi, G. Xilo, *Dall'Unione alla fusione dei Comuni: le ragioni, le criticità, le*

forme, ivi, pp. 141 e ss.; G.C. Ricciardi, *L'antidoto avverso la frammentazione: fusione di Comuni, partecipazione e trasparenza nell'ottica del consolidamento amministrativo*, in "Federalismi.it", 2015; V. Tondi, *La riforma delle Unioni di Comuni tra "ingegneria" e "approssimazione" istituzionali*, in "Federalismi.it", 2012.

20. M. S. Giannini, *Diritto amministrativo*, Giuffrè, Milano 1993, p. 358. Sul tema: A. Pioggia, *op. cit.*, p. 15; R. Bin, G. Falcon (a cura di), *Diritto regionale*, il Mulino, Bologna 2012, pp. 52 e ss.; A. Reposo, *Profili dello Stato autonomistico*, Giappichelli, Torino 2005, p. 124; A. Cerri, *Il principio di leale collaborazione ed il mancato accordo*, in "Foro italiano", n. 11, 2012, pt. I, p. 2939.

21. M. S. Giannini, *op. cit.*, p. 860. Cfr. G. Sanviti, *Convenzioni e intese nel diritto pubblico*, Giuffrè, Milano 1978.

22. L'accordo di programma determina in automatico la variante urbanistica (comma 4), che deve essere ratificata dal Consiglio comunale (comma 5). L'approvazione dell'accordo di programma comporta la dichiarazione di pubblica utilità – presupposto necessario per eventuali procedimenti espropriativi – che cessa di avere efficacia se entro tre anni non sono stati avviati i lavori per la realizzazione delle opere. Sul tema: R. Damonte, *Accordi di programma e pianificazione urbanistica*, in "Rivista giuridica dell'edilizia", n. 1, 2003, pt. I, pp. 217 e ss.; D. Ponte, *Gli accordi di programma alla luce dell'art. 34 del Testo unico degli Enti locali*, in "I Tribunali amministrativi regionali", n. 9, 2002, pt. II, pp. 389 e ss.; N. Bassi, *Gli accordi di programma dopo un decennio abbondante di esperienza fra questioni ormai*

superate e problematiche ancora aperte, in "Il diritto dell'economia", n. 2, 2002, p. 287 e ss.; A. Contieri, *La programmazione negoziata*, Editoriale Scientifica, Napoli 2000; N. D'Amati, *Autonomie locali e programmazione territoriale*, in "Comuni d'Italia", n. 5, 2000, pp. 653 e ss.; G. Del Vecchio, *Gli accordi di programma tra enti pubblici*, in "Rivista amministrativa della Repubblica italiana", n. 11, 2006, pp. 1065 e ss.; R. Ferrara, *La programmazione negoziata fra pubblico e privato*, in "Rivista trimestrale di diritto pubblico", n. 3-4, 1999, pp. 429 e ss.; M. Antonioni, *Consensualità e tutela ambientale tra transazioni "globali" ed accordi di programma*, in "Diritto amministrativo", n. 4, 2012, p. 749 ss.; S. Pizzuti, *Gli accordi di programma*, in "L'amministrazione italiana", n. 5, 2006, pp. 672 e ss.; S. Piermonte, *Accordi di programma e deroghe alla disciplina in materia di ambiente*, in "Rivista giuridica dell'edilizia", n. 5, 2005, pt. II, p. 225 e ss.

23. G. Sciallo, *op. cit.*, p. 19.

24. M. S. Giannini, *op. cit.*, p. 858.

25. A. Predieri, *Gli accordi di programma*, in "Quaderni regionali", n. 4, 1991, p. 960.

26. Le forme di riduzione o esenzione dei tributi individuate tramite baratto amministrativo escludono la finalità lucrativa, come confermato dalla delibera della Corte dei conti sez. reg. controllo Emilia-Romagna, 6 marzo 2016, n. 27.

27. Alcuni regolamenti sul baratto amministrativo stabiliscono che il Comune stipuli la polizza assicurativa a proprio carico (ad esempio, i regolamenti dei Comuni di Milano, Rocca di Papa, Lim-

biato, Gavignano).

28. Il regolamento è disponibile all'indirizzo <http://comunita.comune.bologna.it/beni-comuni>. In particolare, i patti di collaborazione sono disciplinati all'art. 5.

29. Per la lettura del regolamento del Comune di Verona si rinvia al seguente indirizzo web: https://www.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=55920. Circa il regolamento del Comune di Treviso, il riferimento è: <http://www.comune.treviso.it/collaborazione-cittadini-amministrazione-la-cura-la-rigenerazione-dei-beni-comuni-urbani/>. Con riguardo, invece, al Comune di San Donà di Piave, si rinvia al seguente indirizzo: <http://www.labsus.org/wp-content/uploads/2016/04/RegolamentoCollaborazione.pdf>.

30. Concordano su questo aspetto F. Bruno, *La gestione "negoziata" dell'ambiente: i contratti territoriali e la politica di sviluppo rurale dell'Unione Europea*, in "Contratto e Impresa. Europa", n. 3, 2003, pp. 612 e ss. e L. Bragato, *Esempio di applicazione dell'art. 15 del d.lgs. 228/2001: i contratti territoriali*, in "Diritto e giurisprudenza agraria, alimentare e dell'ambiente", n. 12, 2006, pp. 719 e ss., e in particolare p. 724.

31. L. Bragato, *op. cit.*, pp. 722-727.

32. L'art. 15, d.lgs. 228 del 2001, non elenca espressamente le attività che l'imprenditore agricolo può svolgere. La mancanza è, forse, intenzionale, così da farvi rientrare un più ampio novero di servizi. A semplice titolo di esempio, nel novero potrebbero rientrare, tra le varie, le attività di piantagione e disboscamento di piante ed alberi, ovvero sfalcio dell'erba.

33. A. Marelli, *Le aziende di servizi am-*

bientali, Giappichelli, Torino 2005; E. M. Palli, *La (prorogata) soppressione delle Autorità d'ambito territoriale ottimale nei servizi pubblici ambientali*, in “Istituzioni del federalismo”, n. 4, 2012, pp. 881 e ss.; C. Galli, F. Pecci, G. Sacchini, *Gestione integrata dei servizi ambientali*, in “Verde ambiente”, n. 3, 1995, pp. 50 e ss.

34. In merito si veda Corte giust., 19 dicembre 2012, C-159/2011. Per una lettura più approfondita circa l'inderogabilità della procedura ad evidenza pubblica tramite accordi, sia consentito il rinvio a G. Torelli, *Strumenti giuridici di natura consensuale per la tutela e valorizzazione dell'area protetta: il caso dei contratti territoriali*, in “Rivista giuridica di urbanistica”, n. 4, 2017, pp. 672 e ss.

35. Cfr. P. Marzaro, *Credito edilizio, compensazione e potere di pianificazione. Il caso della legge urbanistica veneta*, in “Rivista giuridica di urbanistica”, n. 3, 2005, p. 648.

