

giacopo ascari + prof. ing. andrea rolando

DISEGNARE E CAMMINARE
le cinque città di Venezia tra
erranza, racconto
e progetto

prefazione di chiara dynys

uno. una disciplina che disegna e che cammina

1.1 I generi del disegno urbanistico. Note ed excursus storico

- 1.1.1 *Le origini dell'urbanistica e il genere iconico*
- 1.1.2 *La crisi e la comparsa di nuove forme di rappresentazione*
- 1.1.3 *Un cambiamento epocale*
- 1.1.4 *Un linguaggio speciale*
- 1.1.5 *Il genere convenzionale*
- 1.1.6 *Il genere convenzionale maturo e la critica a un sistema*
- 1.1.7 *Il ritorno di interesse verso il piano disegnato*
- 1.1.8 *Il genere convenzionale maturo e la critica a un sistema*
- 1.1.9 *Il ritorno di interesse verso il piano disegnato*
- 1.1.10 *Un genere misto*
- 1.1.11 *Nuove frontiere, nuove sfide*

1.2 Testare la dimensione “spostiva” dell'urbanistica

- 1.2.1 *L'esperienza dei Fori Imperiali di Leonardo Benevolo*
- 1.2.2 *Leggere e tracciare la struttura del paesaggio: Benevolo a Torino*
- 1.2.3 *Tavole analitiche risultato di sopralluoghi: la Ivrea disegnata di Piergiorgio Tosoni*
- 1.2.4 *Sperimentare, attraversare, rappresentare la dimensione dell'isolato: Gort Scott a Londra*
- 1.2.5 *Riconoscere le strutture paesistiche: il “fait sur terrain” di Laurent Chappis*

1.3 Camminare come atto di costruzione di nuovi paesaggi

- 1.3.1 *Dada e i luoghi banali della città*
 - 1.3.2 *Nuove frontiere ed esperienze psicogeografiche*
 - 1.3.3 *Camminare come atto di registrazione e modifica del paesaggio*
- riferimenti bibliografici

due. walking through come pratica proto-progettuale. una nota metodologica

2.1 Cronache di peregrinazioni intorno alla città metropolitana.

Camminare, pratica estetica e proto-progettuale

2.2 Un modello imprescindibile: “Il territorio che cambia”

2.3 5 itinerari attorno alla città metropolitana di Venezia

2.4 Autocoscienza del metodo. 3 passaggi

riferimenti bibliografici

tre. itinerario uno, padova

quattro. itinerario due, la riviera del brenta

cinque. itinerario tre, da marghera a Mestre

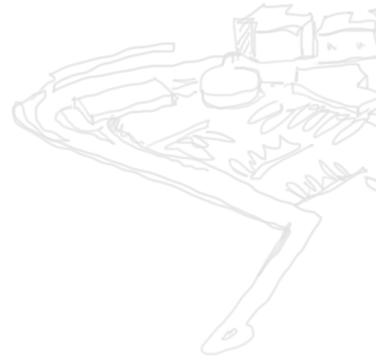
sei. itinerario quattro: da parco san giuliano all'aeroporto marco polo

sette. itinerario cinque: chioggia - pellestrina - lido - punta sabbioni

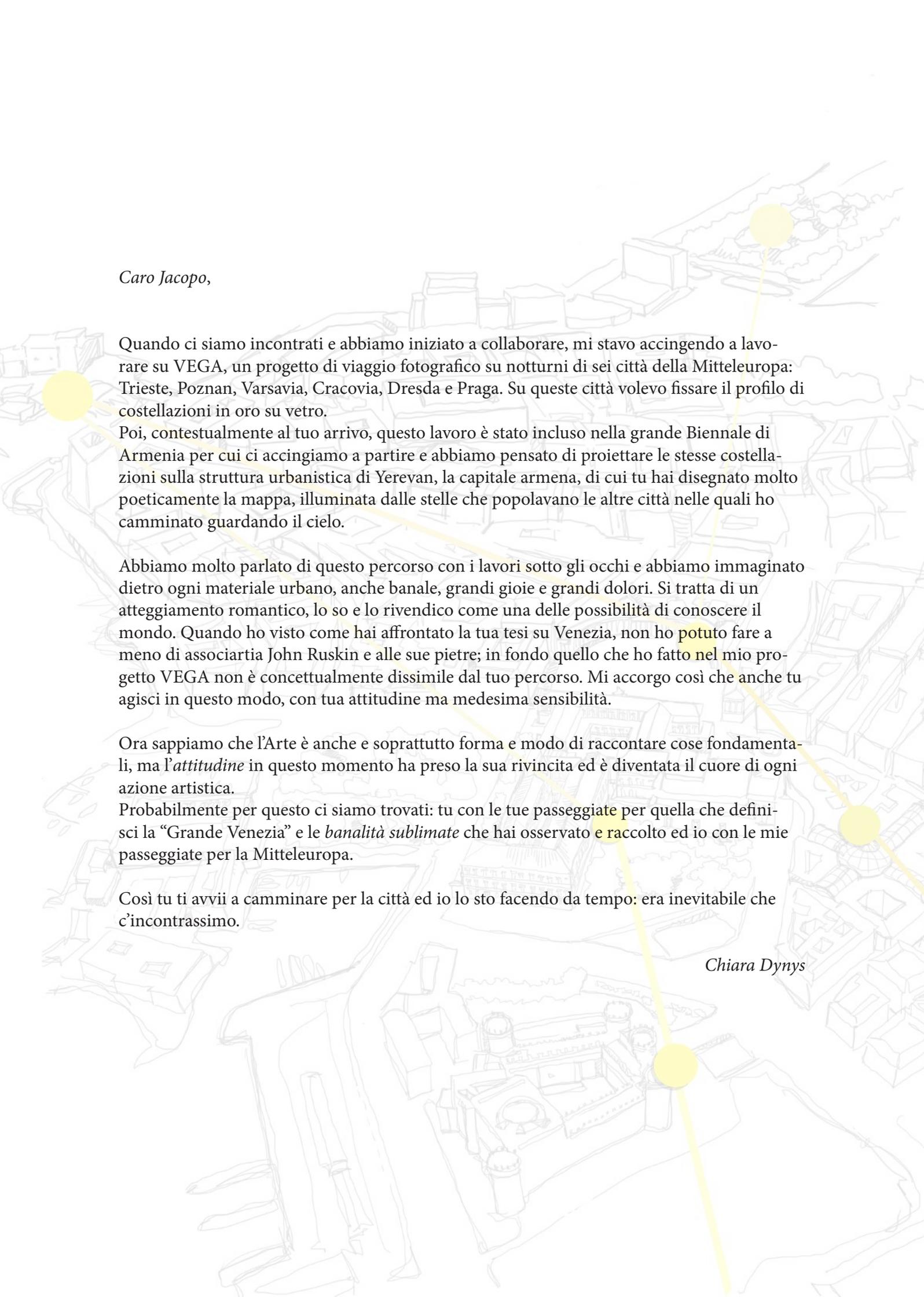
otto. venezia interrotta?

8.1 una sintesi (im)possibile: Venezia New Babylon

*l'indice non presenta volutamente il numero delle pagine. Questo poichè, trattando di erranza, si invita il lettore a fare lo stesso attraverso le pagine della tesi.



a tutte le donne della mia vita,
a mio padre, il più grande mistero della mia vita,
al futuro che sarà



Caro Jacopo,

Quando ci siamo incontrati e abbiamo iniziato a collaborare, mi stavo accingendo a lavorare su VEGA, un progetto di viaggio fotografico su notturni di sei città della Mitteleuropa: Trieste, Poznan, Varsavia, Cracovia, Dresda e Praga. Su queste città volevo fissare il profilo di costellazioni in oro su vetro.

Poi, contestualmente al tuo arrivo, questo lavoro è stato incluso nella grande Biennale di Armenia per cui ci accingiamo a partire e abbiamo pensato di proiettare le stesse costellazioni sulla struttura urbanistica di Yerevan, la capitale armena, di cui tu hai disegnato molto poeticamente la mappa, illuminata dalle stelle che popolavano le altre città nelle quali ho camminato guardando il cielo.

Abbiamo molto parlato di questo percorso con i lavori sotto gli occhi e abbiamo immaginato dietro ogni materiale urbano, anche banale, grandi gioie e grandi dolori. Si tratta di un atteggiamento romantico, lo so e lo rivendico come una delle possibilità di conoscere il mondo. Quando ho visto come hai affrontato la tua tesi su Venezia, non ho potuto fare a meno di associarti John Ruskin e alle sue pietre; in fondo quello che ho fatto nel mio progetto VEGA non è concettualmente dissimile dal tuo percorso. Mi accorgo così che anche tu agisci in questo modo, con tua attitudine ma medesima sensibilità.

Ora sappiamo che l'Arte è anche e soprattutto forma e modo di raccontare cose fondamentali, ma l'*attitudine* in questo momento ha preso la sua rivincita ed è diventata il cuore di ogni azione artistica.

Probabilmente per questo ci siamo trovati: tu con le tue passeggiate per quella che definisci la "Grande Venezia" e le *banalità sublimite* che hai osservato e raccolto ed io con le mie passeggiate per la Mitteleuropa.

Così tu ti avvii a camminare per la città ed io lo sto facendo da tempo: era inevitabile che c'incontrassimo.

Chiara Dynys

1. Una disciplina che disegna e che cammina

L'urbanistica è disciplina pratica finalizzata al progetto e, insieme a scrittura e relazione orale, lo strumento attraverso cui dà materialità a progetti e visioni è soprattutto il disegno, inteso come mezzo assolutamente unico che "rende visibile" ciò che diversamente non lo sarebbe.

Il disegno infatti consente di dare forma alle proprie idee e si costituisce come potente strumento di conoscenza che permette di rappresentare ed esprimere chiaramente ciò che la parola non riuscirebbe allo stesso modo.

*Immagine 1:
le tre dimensioni della
comunicazione
urbanistica:*

Disegno, scrittura (con il calcolo numerico) e infine la dimensione dell'espressione e della relazione orale sono i tre strumenti attraverso cui la disciplina urbanistica dà materialità a progetti e visioni. Lo strumento che questa tesi osserva maggiormente è quello del disegno.



In altre parole, in urbanistica il disegno consiste nella rappresentazione grafica dell'ideazione e della progettazione di un'area, di una città o di un territorio. Ma quali sono i luoghi del disegno propri degli urbanisti? E' possibile distinguere tre insiemi principali di documenti.

- 1) Tavole analitiche, planimetrie allegate alla redazione generale o ai rapporti di settore. Esse appaiono identiche a quelle degli altri studiosi che si occupano di territorio: geologia, topografia, idrografia, clima... Queste tavole, per la loro natura analitico-interpretativa possono essere considerate "descrizioni" del territorio.
- 2) Immediatamente conseguente alla definizione delle tavole analitiche, vi è la fase del sopralluogo, dove il disegno inteso come potente strumento di ricezione e comunicazione, trova la propria dimensione di strumento principe.
- 3) All'interno delle relazioni illustrative il disegno assume una componente esplicativa: il discorso è infatti potenziato dalle immagini. Schizzi, schemi, diagrammi, foto fanno parte di questo primo insieme e la loro frequenza dipende dalla strategia espositiva dell'autore. Immagini e testi insieme rendono efficace un percorso argomentativo.

Mentre non è semplice riferire un testo urbanistico a degli eventi, riportare parole e immagini alle cose, può essere utile per collegare una cultura urbanistica del periodo in cui è stato prodotto, in quanto esso appartiene alla sfera della comunicazione.

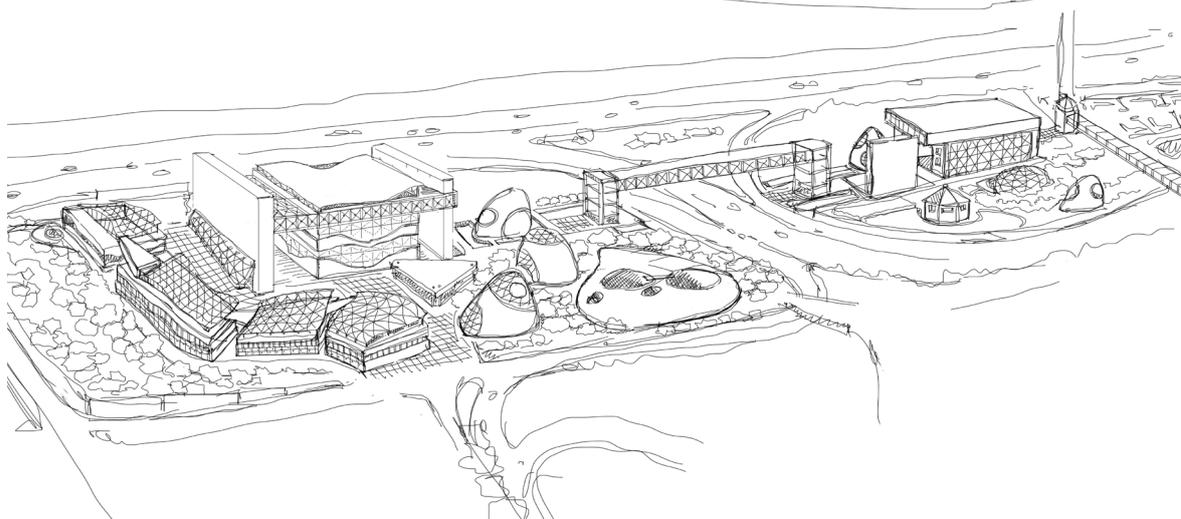
Questo ci consente infatti di compiere una prima, benché del tutto parziale, osservazione dei caratteri contemporanei del disegno urbanistico per osservare se sia possibile "codificarle" in categorie nuove e ricorrenti e contestualizzate alla fase che la disciplina sta attraversando, fase necessaria per "contestualizzare la metodologia che questa tesi si propone.



*Immagine 2:
disegnare per argo-
mentare il progetto di
comunità, di città e di
civiltà*

Nel progetto urbanistico, il disegno evidenzia, “quelle relazioni che la più alta accezione di “urbanistica”, intesa come organizzazione territoriale di una precisa idea di comunità, civiltà e società, si prefigge di ottenere.

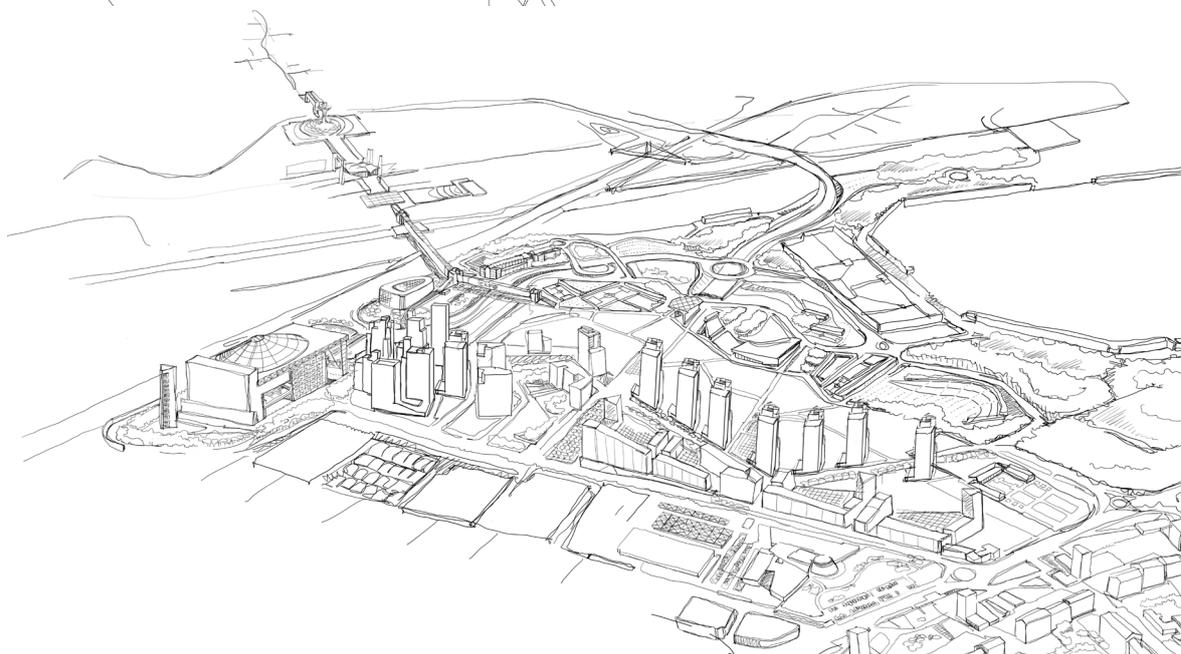
Nell'esempio, tratto dal progetto “NW Milan Greater Innovation Axis”, esito del corso “Urban Plans Studio”, AA 2017/18, si sceglie il linguaggio dei cartoons per rendere immediatamente comprensivo il disegno territoriale interno al progetto.

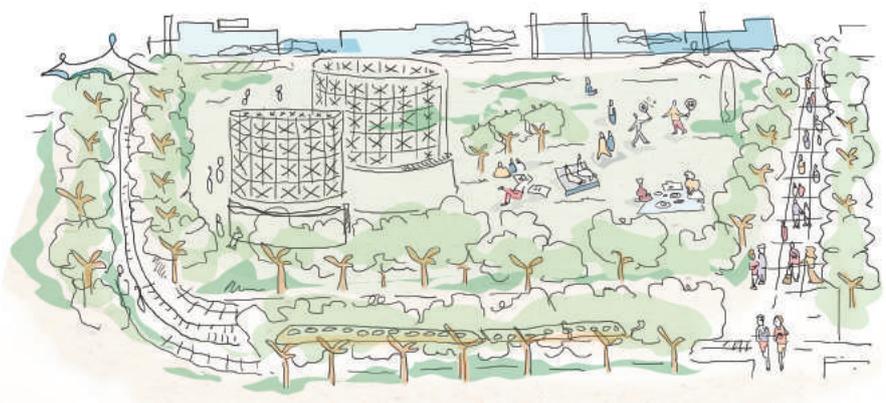
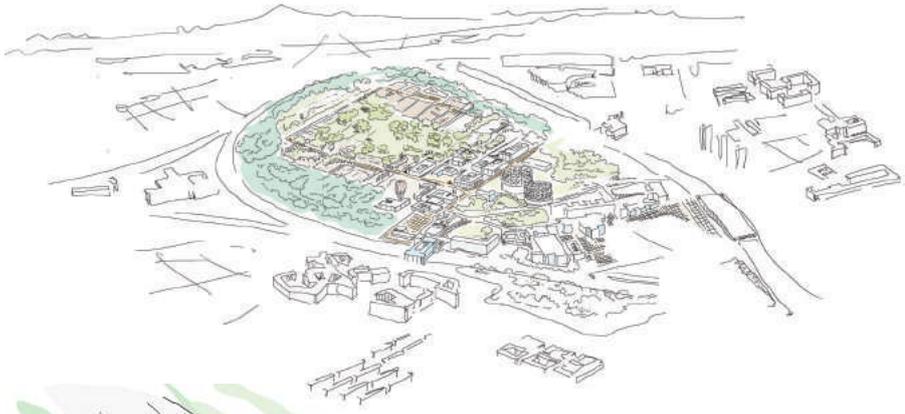


*Immagini 3,4 : disegna-
re per rendere visibile il
progetto urbanistico*

il disegno assume una componente esplicativa: il discorso è infatti potenziato dalle immagini.

Gli esempi, tratti dal progetto “NW Milan Greater Innovation Axis”, esito del corso “Urban Plans Studio”, AA 2017/18, mostrano due diversi punti di vista, scegliendo il punto di vista “bird’s eye” per rendere comprensibile e leggibile la dimensione fisica dell’insediamento.





Il disegno per rendere visibile il progetto urbanistico: il caso d Call for Bovisa

Nel caso di Call for Bovisa, esperienza progettuale di Politecnico e Comune di Milano del 2016 cui sono stato invitato a partecipare come illustrator artist nel team Arcidiacono - Mazzoleni - Vitillo, mi è stata fatta una richiesta specifica, esplicitiva del ruolo che il disegno urbanistico assume oggi nel progetto urbano. Il prof. Arcidiacono infatti, scegliendo di non dare un'immagine unitaria, prescrittiva e "rigida" come quella che una renderizzazione può richiedere, mi ha espressamente chiesto un linguaggio capace di lasciare aperte molte opzioni ma selezionare in modo chiarissimo le opportunità progettuali conseguenti al progetto di suolo proposto.

Un linguaggio ancora più pop è stato scelto per le viste esplicative di singoli ambiti: qui il linguaggio è quello dell'illustrazione pura, capace di evocare scenari ed il campo di senso del progetto, piuttosto che riportare con precisione fotografica la dimensione di un progetto che all'urbanista non compete.



1.1 I generi del disegno urbanistico. Note ed excursus storico

I disegni urbanistici possono definirsi “prodotti storici organizzati secondo criteri retorici, organizzati secondo un sistema di regole espressive ritenute soddisfacenti ed efficaci” (Gabellini, 1996, p. 27). Per comprenderli è necessario tenere conto della loro duplice natura storica e retorica.

Viene incontro a questa necessità il concetto di “genere”, come applicato nella critica letteraria e pittorica.

“Il principale problema della critica letteraria”, afferma Moretti nel 1987, “consiste nell’elaborare un sistema di concetti che siano allo stesso tempo storiografici e retorici tali da permettere di segmentare il continuum letterario diacronico (impresa storiografica) di testi letterari, ma segmentarlo secondo criteri formali che siano pertinenti a quel continuum e non ad altri (impresa retorica).”

Si tratta in effetti di individuare un contenitore che tenga insieme due dimensioni diverse ma non opposte, che permetta di orientarsi all’interno di macro-categorie e allo stesso tempo ne descriva i caratteri salienti.

Il genere consente una descrizione dei testi visivi sulla base della loro forma o della “maniera” in cui rappresentano gli oggetti al centro delle strategie di pianificazione. Il genere porta l’attenzione sui caratteri idealtipici del piano piuttosto che sull’individualità dell’opera (Gabellini et al., 1996).

Sempre secondo Moretti, “porta ad affrontare le convenzioni culturali generalizzate e i grandi accordi ideologici con cui ogni epoca si distingue dalle altre.” Il concetto di genere si presta a cogliere il sistema di regole intrinseche condivise in un determinato periodo finalizzato a costruire il passaggio d’informazioni tra autore e destinatario.

In questa fase l’autore “immette nel testo delle marche che rendono quest’ultimo riconoscibile secondo le attese del lettore. Individuando il genere, il lettore giunge a inferenze più probabili rispetto ad altre.”

Parlare di generi con riferimento ai piani urbanistici significa considerare il modo di trattare singolarmente il testo disegnato e di combinarlo con il testo scritto. D’ora in avanti con “generi di piano” ci si riferirà in primo luogo alle caratteristiche del disegno, tenendo conto delle implicazioni che esse hanno su quelle della parola e del numero.

1.1.1 *Le origini dell’urbanistica e il genere iconico*

I primi piani urbanistici moderni compaiono “quando la predisposizione di un progetto di trasformazione della città cessa di essere un caso eccezionale” (Gabellini, 1996, p. 35) e inizia a diventare materia regolata da apposite leggi e strumenti.

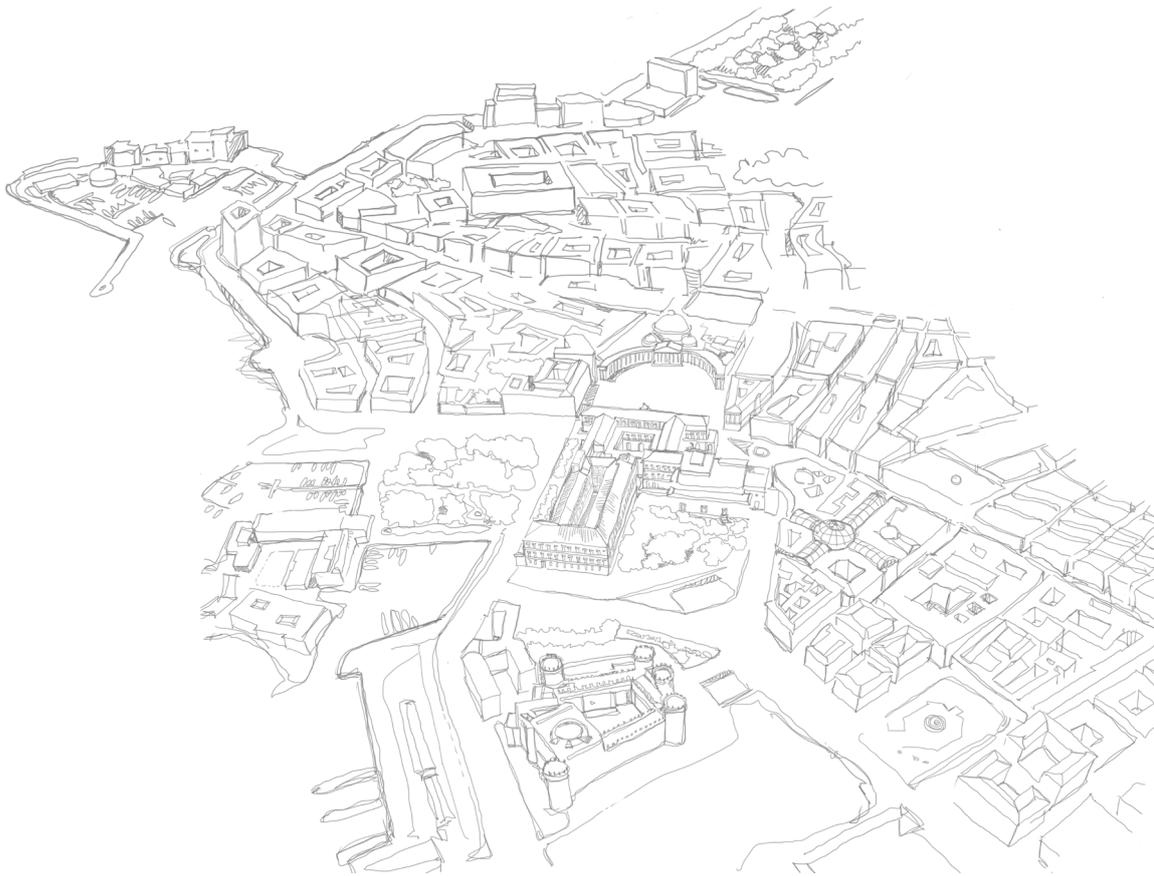
Questo delicato passaggio coincide in Italia con l’Unità nazionale e viene sancito da due leggi, quella sull’ “esproprio per pubblica utilità” del 1865 e quella “pel risanamento della città di Napoli” del 1885.

La prima definisce “piano regolatore edilizio” quel complesso di opere concernenti un diverso “decoro” per gli edifici capisaldi dello Stato unitario: stazione, posta, prefettura..

Il fine è quello di “adattare” la città esistente, mentre ad occuparsi dell’espansione verso la campagna circostante interviene un diverso strumento, il “piano di ampliamento.” Si tratta di piani composti essenzialmente di opere pubbliche, con una durata di 25 anni, che individuano con precisione le proprietà da espropriare, distinguendo competenze pubbliche e private.

La legge che tiene nel nome invece il capoluogo partenopeo viene varata dopo

l’epidemia di colera del 1884 -1885 e introduce criteri igienico-sanitari per



*Immagine 5:
Napoli, 1885:
l'urbanistica sposa il
genere iconico*

Il tipo di disegno che un importante provvedimento come il piano "per il risanamento della città di Napoli" del 1885 apre la strada per l'affermazione del genere iconico nel piano.

Il piano si componeva allora un gran numero di tavole illustrate, una concisa relazione illustrativa, poche norme.

interventi urbani. Questi piani sono tipicamente composti del disegno della rete fognaria e delle reti dell'acqua, dello sfollamento di ambiti giudicati malsani, della costruzione di nuovi quartieri per accogliere gli abitanti evacuati..

Benché questo strumento abbia specifiche caratteristiche tematiche, spesso il disegno urbano che ne consegue coincide con un profondo riassetto generale.

Quale idea di città, quale concezione dello sviluppo urbano si esprime in questo tipo di piani ? Tipicamente la città nuova nasce da:

- 1) Operazioni di ristrutturazione/ampliamento di quella esistente, dal semplice ritocco alla vera e propria rifondazione: sventramenti, abbattimento delle mura per creare anelli di circonvallazione, definizione di capisaldi urbani..
- 2) Nodi e reti di saldatura: luoghi costruiti attorno a monumenti con funzione celebrativa, parchi, giardini, piazze e larghi.
- 3) Opposizione decisa alla campagna: il confine è ancora chiaramente definito da viali di circonvallazione anziché dalle mura.
- 4) Grande attenzione al tema della bellezza urbana, inteso come interesse per la composizione di rettili e luoghi pubblici e la ricerca di un decoro generale assunto a valore da perseguire (Secchi, 1984).

La distinzione tra questi strumenti tende man mano a sfumare e i documenti che vengono prodotti assumono sempre più una forma simile: un gran numero di tavole illustrate, una concisa relazione illustrativa, poche norme.

Accanto a una rappresentazione bidimensionale lontana dalla verosimiglianza, le planimetrie vengono corredate con piante a scala più grande che consentono di dettagliare le sistemazioni previste al suolo e soprattutto con vedute pittoriche a volo d'uccello su quei luoghi che il piano individua come cardine del nuovo assetto urbano: luoghi monumentali, nuova sistemazione di monumenti, il disegno di aree verdi e piazze, nuova sistemazione di bastioni ed assi...

Si utilizzano a questo fine le tecniche del disegno d'architettura, prediligendo quei prodotti dallo spiccato carattere suadente, illustrativo, utile a creare consenso e attesa attorno alle trasformazioni scelte.

Attraverso queste "seducenti visioni", il piano di genere iconico tenta di rappresentare la città percepibile e mira ad avere un contenuto di verità poiché si fa delle aree ritratte una sorta di "amuleto urbano" di cui trovare una corrispondenza una volta realizzata l'opera.

In questo genere di piani le relazioni sono tipicamente molto contenute e costruite a ridosso delle immagini.

*Immagine 6:
Milano, progetto
di piano regolatore,
1884*

Un bell'esempio di disegno di genere iconico è costituito dal piano Beruto per Milano, sia nella sua prima versione del 1884 che nella seconda con cui generalmente lo si identifica del 1889.

Quest'immagine bidimensionale, rappresentante la versione 1884, mostra con efficacia ciò che stato descritto in precedenza: vediamo infatti in nero il disegno dei lotti edificati della città esistente. Con la precisione di un chirurgo,

l'urbanista propone alcuni sventramenti, interni al testo esistente: saltano subito all'occhio alcune proposte poi divenute realtà, come la definizione del rettilineo di Via Dante. Il colore utilizzato per segnalare tali interventi è l'arancione, immediato nel differenziarsi dalla struttura viaria esistente, disegnata in bianco.

Il rosso, colore predominante nella rappresentazione, indica le aree di nuova edificazione, pervase da nuovi assi stradali, disegnati anche con una certa libertà "creativa".

Ad un'attenta definizione del verde in progetto, i lotti edificati rispondono con una totale monocromia.

Sono infatti unicamente le grandi infrastrutture interne all'ampliamento ad essere con precisione segnate, correndo spesso il rischio di proporre visioni del tutto prive di significato.

Ciò che è extraurbano non viene minimamente interpretato, se non nel ridisegno della rete irrigua.



1.1.2 La crisi e la comparsa di nuove forme di rappresentazione

Le suddette modalità di rappresentazione del piano rimangono pressoché le stesse fino alla seconda metà degli anni Trenta.

A cavallo degli anni Venti e Trenta si osserva però un cambiamento che si rivelerà significativo: accanto alla planimetria generale, comincia a comparire una seconda tavola dedicata alla maglia viaria e alla viabilità. E' questo un importante passaggio per comprendere il superamento dell'ottica iconica: piazze e strade non sono più unicamente i luoghi del "bel vivere" e del decoro urbano, ma divengono spazi tecnici per le crescenti esigenze della mobilità e nondimeno occasioni per la valorizzazione dei suoli. Con la comparsa di una terza tavola a rappresentare diverse destinazioni funzionali tutti i limiti della planimetria generale come precedentemente intesa si mostrano.

Si osserva venir messo in crisi anche il rapporto tra parole e immagini: lo scritto si carica di argomenti eterogenei che la rappresentazione non riesce a illustrare.

La parola acquista così sempre più il ruolo di "protesi di un'immagine che da sola non è più in grado di simboleggiare città e piano" (Gabellini 1996, p. 83).

Se però prendiamo in mano tali documenti, può apparire inaspettato notare come in realtà il corredo d'illustrazioni sia più ampio in questi casi che nei precedenti.

Accanto alle tavole troviamo decine di viste, visioni, scorci dal carattere quasi lezioso, sicuramente accomunate dal "disperato" tentativo di sedurre il lettore.

Come spiegare questa contraddizione in termini?

Siamo davanti all'ultimo tentativo di tenere insieme urbanistica e architettura, di dare forma e immagine, forse "l'ultima grande immagine urbana, ai luoghi centrali della nuova città" (Villa 1979).

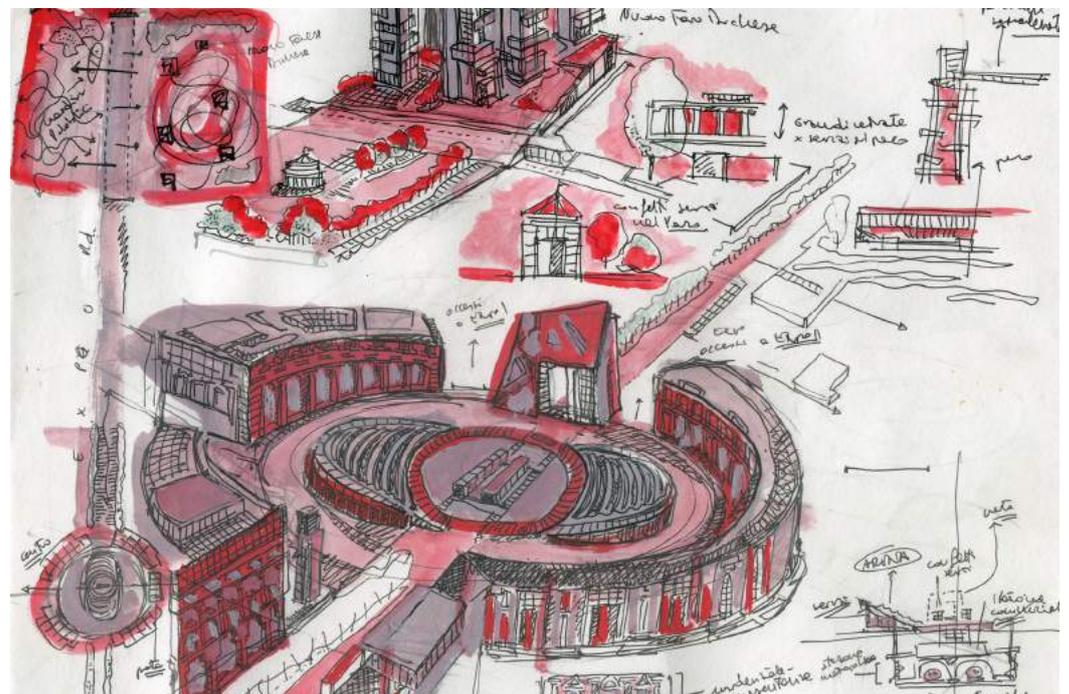
In realtà, molti sono concordi nel vedere il riempire il piano di vedute pittoresche una strenuo tentativo di resistere al crescente disagio per il carattere sfuggente e ormai ingovernabile della forma urbana.

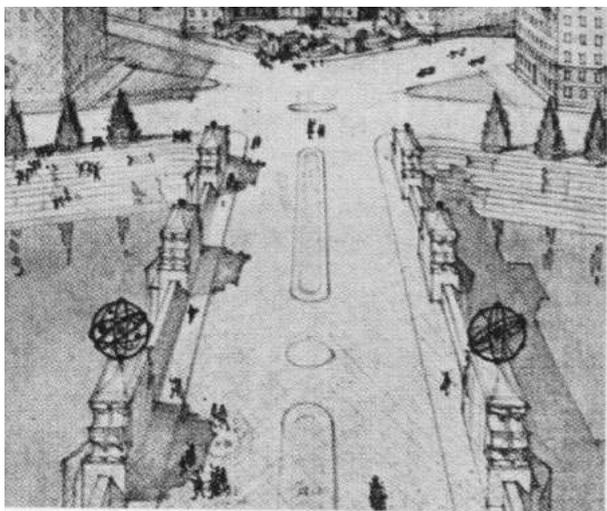
Ci si rende conto di come il piano non possa realmente controllare con pochi e riassuntivi segni un'organismo in rabbiosa espansione come la città, e il piano stesso reagisce quindi, prima di andare incontro a un radicale cambiamento, attaccandosi ancora di più a un'idea di città "rassicurante" fatta di belle viste e piazze ariose.

Si sta affacciando però un profondo sconvolgimento nella concezione della città e del piano e il disegno iconico come metodo di rappresentazione non potrà ancora a lungo opporgli resistenza.

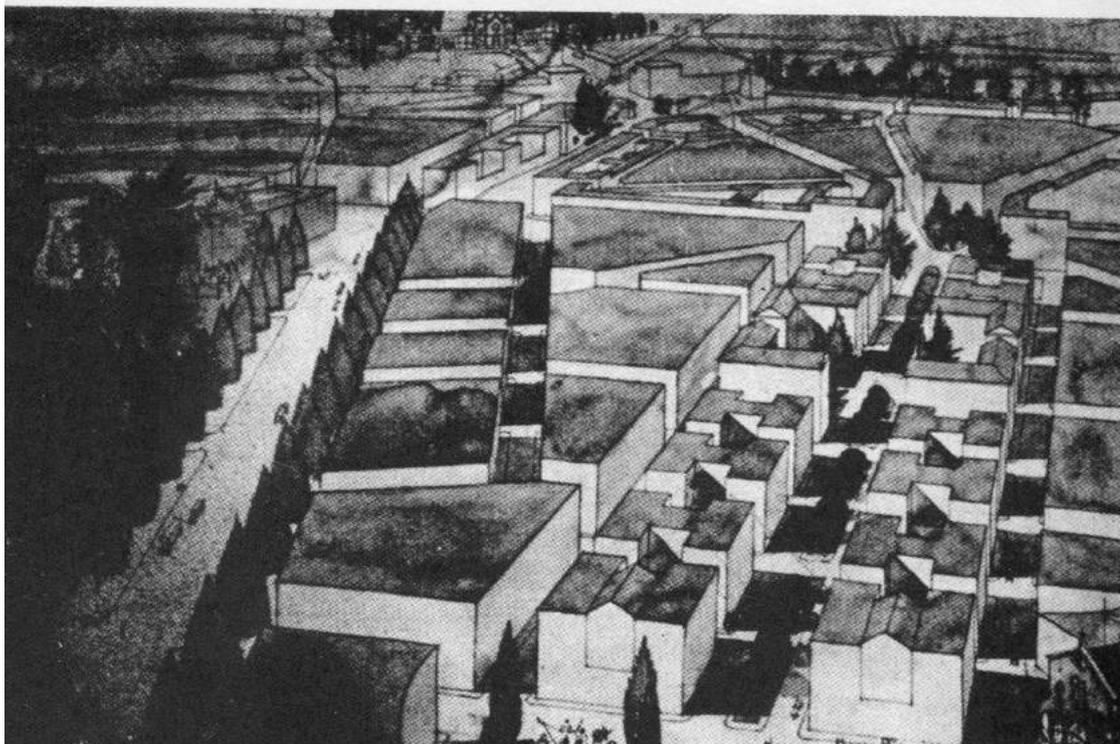
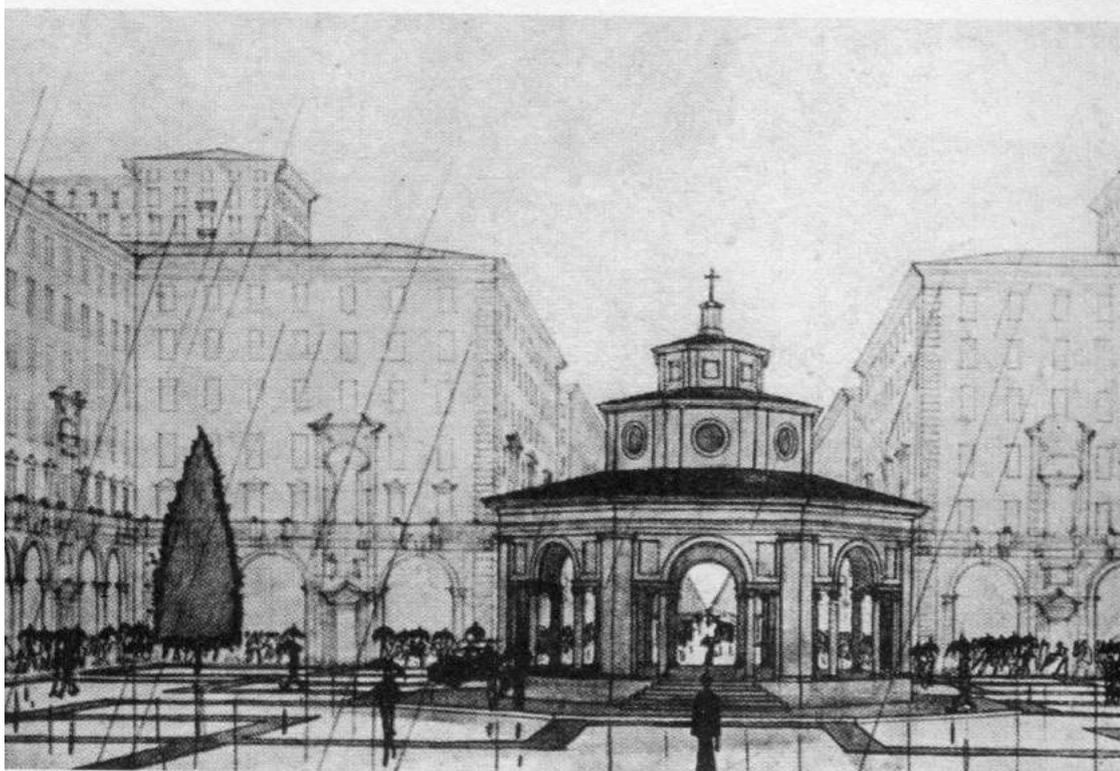
*Immagine 9:
Disegnare (solo)
per sedurre il lettore?*

Troviamo decine di viste, visioni, scorci dal carattere quasi lezioso, sicuramente accomunate dal "disperato" tentativo di sedurre il lettore. Come spiegare questa contraddizione in termini? Siamo davanti all'ultimo tentativo di tenere insieme urbanistica e architettura, di dare forma e immagine, forse "l'ultima grande immagine urbana, ai luoghi centrali della nuova città".





*Immagine 10:
P. Portaluppi e M.
Semenza, Progetto Ciò
per amor, 1927: il pon-
te sulla nuova Darsena
di Porta Ticinese, la
chiesa di San Carlo al
Lazzaretto, la zona tra
via Legnano e corso
Garibaldi*



Nel 1926 venne bandito un concorso nazionale per il progetto di massima del Piano regolatore e di ampliamento di Milano, che produrrà interessanti riflessioni sul futuro sviluppo urbano benché non abbia esiti immediati. In questo caso appare di sicuro interesse poiché costituisce un buon esempio per mostrare la tendenza di cui sopra. A vincere tale concorso fu la proposta di Portaluppi e Semenza conosciuto come *Ciò per amor*, che si basava su un approccio radicale rispetto alla viabilità: il tessuto esistente infatti veniva tagliato da grandi arterie create ex novo, senza particolare riferimento a quelli esistenti. Questo interesse per la viabilità è, si è detto, un sintomo importante che qualcosa si sta muovendo. Ma in particolare questo progetto è ricordato per la quantità impressionante di magnifici disegni a corredo, autografi dello stesso Portaluppi. Questi nuovi quadri urbani si spingono fino alla simulazione architettonica. Citando Villa, "siamo davanti all'ultimo tentativo di tenere insieme architettura e urbanistica, forse l'ultima grande immagine urbana".

1.1.3 Un cambiamento epocale

In qualità di redattore capo, Giovanni Astengo propone nel 1949 sul primo numero della nuova serie di "Urbanistica" il progetto di una simbologia urbanistica unificata.

Alla base di questo cambiamento epocale l'assunto che la rappresentazione grafica del piano non può unicamente essere costituita dalla proiezione planimetrica bidimensionale, "ma esige l'integrazione di questa mediante grafici e simboli affinché si possano in modo immediato leggere gli elementi quantitativi e qualitativi del piano" (Gabellini, 1996, pag. 93).

Nelle parole dello stesso Astengo, "l'unificazione dei simboli è prospettiva indispensabile per la facile leggibilità dei testi poiché sono noti a tutti gli inconvenienti da improvvisazione e uso personale dei simboli."

Con queste parole viene in modo definitivo sancita l'insufficienza delle forme di rappresentazione del piano viste fin qui: lo strumento di pianificazione non è più assimilabile infatti né a mero disegno degli assi stradali, né a mera prefigurazione di luoghi e del loro assetto fisico. Nei concetti espressi da Astengo è perfettamente riassunto l'imbarazzo verso una disciplina ormai incapace di dare risposta ai suoi compiti primari.

Con questa riflessione vengono poste le basi per un diverso modo d'intendere il campo d'azione del piano e il ruolo della disciplina e definite le basi per un grande passo in avanti nella diffusione della cultura urbanistica.

Nello stesso scritto che accompagna le schede della "simbologia", Astengo enuncia i presupposti che danno senso ai segni convenzionali e individua tre categorie di piani urbanistici, quelli indicati dalla legge del 1942 (piani regionali di coordinamento, piani comunali e piani particolareggiati) e quattro successive fasi nello studio e nell'attuazione di ciascuna categoria (analisi geotopografica, analisi urbanistica della situazione di fatto, progetto delle trasformazioni urbane, esecuzione).

Tale ordinamento scalare dei piani e la suddivisione dell'attività di pianificazione in quattro fasi ben distinte consente di definire teoricamente dodici diversi tipi di rappresentazione per ognuna delle funzioni individuate all'interno della quattro fasi.

In realtà non tutti i dodici tipi della rappresentazione sono così diversi da costituire una categoria a sé e spesso vengono tralasciati i simboli relativi alla fase d'attuazione, ma è Astengo stesso a citare il numero dodici come unicamente un riferimento per una più razionale rappresentazione del piano.

Accanto alla determinazione grafica dei segni, sono fissate con matematica precisione le regole di combinazione. In base a tali norme quattro colori precisamente e irrevocabilmente stabiliti fissano a loro volta quattro classi di zonizzazione.

Rosso corrisponde d'ora in poi a residenza, marrone ad industria, azzurro ad attrezzature collettive e verde al verde pubblico. Per specificare la gamma delle attrezzature vengono utilizzati simboli d'immediata lettura e ad ogni segno deve corrispondere una lettera coincidente a richiami alle norme relative a tale ambito.

In questo documento non sono espressamente richiamate considerazioni sulla funzione evocativa e sulla restituzione complessiva del disegno ma, se si osserva un piano che porta la sua prestigiosa firma come il PRG di Bergamo del 1956, egli distingue l'importanza di non perdere la dimensione comunicativa del colpo d'occhio all'interno del "piano quadro", il disegno che deve immediatamente restituire l'ossatura della città.

La viabilità ad esempio dovrà essere ritratta con un unico tratto nero deciso senza distinguere l'esistente dal progetto, al fine di permettere all'occhio di abbracciare più facilmente la rete viaria.

Accanto alla determinazione grafica dei segni, sono fissate con matematica precisione le regole di combinazione. In base a tali norme quattro colori precisamente e irrevocabilmente stabiliti fissano a loro volta quattro classi di zonizzazione.

Rosso corrisponde d'ora in poi a residenza, marrone ad industria, azzurro ad attrezzature collettive e verde al verde pubblico. Per specificare la gamma delle attrezzature vengono utilizzati simboli d'immediata lettura e ad ogni segno deve corrispondere una lettera coincidente a richiami alle norme relative a tale ambito.

In questo documento non sono espressamente richiamate considerazioni sulla funzione evocativa e sulla restituzione complessiva del disegno ma, se si osserva un piano che porta la sua prestigiosa firma come il PRG di Bergamo del 1956, egli distingue l'importanza di non perdere la dimensione comunicativa del colpo d'occhio all'interno del "piano quadro", il disegno che deve immediatamente restituire l'ossatura della città.

La viabilità ad esempio dovrà essere ritratta con un unico tratto nero deciso senza distinguere l'esistente dal progetto, al fine di permettere all'occhio di abbracciare più facilmente la rete viaria.

Benché il suo contributo sia stato decisivo, già prima di Astengo era stata espressa la necessità di porre fine all'improvvisazione e di procedere verso la costruzione di un linguaggio comune, base necessaria per la fondazione di una "scienza urbanistica".

Dobbiamo a Plinio Marconi, commentando nel 1929 su "Architettura a Arti decorative" i progetti per i piani regolatori di Arezzo e Bolzano, la chiarissima considerazione che "fantastiche scenografie e vistosi simboli grafici vanno a scapito della comprensione", mentre gli "innumerevoli problemi tecnici investiti dall'urbanistica come traffico e zonizzazione danno luogo a soluzioni che sarebbero espresse più celermente con simboli e notazioni convenzionali, ma su di esse dovrebbe intervenire un accordo preciso, com'è delle notazioni adottate dalle altre discipline, per evitare l'arbitrio e l'empirismo".

Nel 1941 inoltre, l'INU avanza una proposta di unificazione dei segni grafici all'interno dei piani regolatori sulla base di valori quali chiarezza, semplicità, facile riproducibilità dei disegni e maggior diffusione della scienza urbanistica e delle sue applicazioni.

E' un passaggio importante questo poiché contiene implicitamente la considerazione che la scientificità è fonte di legittimazione per una disciplina che disperatamente cercava capacitazione e visibilità, indicativa dell'aspirazione di questa comunità culturale a superare definitivamente la fase della vaghezza creativa a favore della limpidezza di un linguaggio matematizzante.

Immagine 11:
Astengo G., tavole
IV-V da "Simbologia
urbanistica", Urbanisti-
ca n.1, 1949 - estratto

Quello che si definisce a ragione "cambiamento epocale" consiste nelle tavole allegate al numero 1 della nuova serie di "Urbanistica" diretta da Giovanni Astengo nel 1949. Il grande urbanista sancisce la fine del disegno urbanistico a discrezione dell'autore, ponendo le basi per un linguaggio universale e capace di dotare la materia di un'universalità e una credibilità propria delle scienze matematiche. L'intero corpus, definito "Simbologia urbanistica", distingue tre linguaggi specifici per i tre strumenti individuati dalla legge del 1942 (piani regionali di coordinamento, piani comunali generali e piani particolareggiati). Se si osserva il documento relativo ai PCG ci appare una tabella dove a voci di legenda inequivocabili corrispondono disegni semplici, composti di pochi elementi grafici, tratti, sovrapposizioni, composizioni, pattern bicromi o policromi così facilmente riproducibili da divenire, appunto, simboli.

		Idem con indicazione schematica degli edifici: a case medie Ditto with rough indication of different buildings: medium houses Idem avec l'indication schématique des bâtiments: à maisons moyennes			
		Idem con indicazione schematica degli edifici: a case alte Ditto with rough indication of different buildings: tall buildings Idem avec l'indication schématique des bâtiments: à maisons hautes			
R	R6	Zone da completare secondo i regolamenti vigenti: zone estensiva Zones to be completed according to existing building regulations: low density Zones à compléter selon les règlements en vigueur: zones extensives			
		Idem: zone semiestensiva Ditto: medium density Idem: zones semintensives			
		Idem: zone intensive Ditto: high density Idem: intensives			
R	R7	Zone miste abitazione e artigianato Zones including both dwellings and craftsmen's workshops Zones mixtes d'habitation et d'artisanat			

1.1.4 Un linguaggio speciale

Il linguista e glottologo De Mauro in “Minisematica” afferma come possiamo parlare di linguaggio speciale “ogni qual volta vi sia un tentativo di servirsi dei materiali della lingua per uscire fuori della storia, della durata e della fluttuante massa parlante, per arrivare a costruire testi valevoli oltre il tempo e la contingenza in cui dapprima si produssero”.

Ancora, afferma come l'esigenza di un linguaggio speciale si produca ogni qual volta sia radicata la convinzione di possedere un patrimonio di conoscenze consolidato e riconoscibile, di avere un'identità e un ruolo sociale.

Possiamo allora a tutti gli effetti parlare di ricerca di un linguaggio speciale riferendoci alle suddette “pulsioni”. Questa consapevolezza emerge negli anni Quaranta con l'affrancamento dell'urbanistica dall'arte urbana.

Il linguaggio proposto da Astengo può definirsi del tutto “speciale” poiché propone un codice fatto di un repertorio di simboli inconfondibili perché distinti l'uno dall'altro, combinabili secondo regole definite, eventualmente corrispondenti in modo certo e biunivoco a determinati risultati.

La proposta del 1949, benché, come si è detto, fortemente debitrice a quelle precedenti, riuscì ad imporsi come unanimemente riconosciuta perché erano ormai salde alcune premesse: era ormai condivisa la teoria funzionale che interpreta la città per zone ed era diffusa una cultura positivista che induce a linearizzare il processo decisionale, a riconoscere distinte fasi del piano (nelle parole di Astengo “conoscere, comprendere, giudicare, intervenire”).

Era inoltre presente un quadro legislativo che, sancendo la pianificazione per livelli gerarchici e imponendo lo zoning come tecnica di progettazione, sembra favorire naturalmente l'imporsi di questo linguaggio speciale (Gabellini, 1991). Va quindi detto che Astengo segna un cambiamento epocale, ma ciò è reso possibile dalla pervasività di alcune condizioni e dalla nuova condizione istituzionale dell'urbanistica.

1.1.5 Il genere convenzionale

Come appare quindi il tipico disegno del piano di genere convenzionale?

Si è detto dell'importanza che mantiene, nonostante grandi modificazioni, il disegno di un'ossatura territoriale facilmente leggibile per garantire il “colpo d'occhio”.

In particolare è opportuno rendere riconoscibile il sistema della viabilità esistente e in progetto, presenti entrambe nello stesso disegno: è dall'incrocio di questi tratti infatti che riesce ad emergere la “spina dorsale” urbana.

Vi sono poi le macchie cromatiche ad indicare le zone funzionali, in cui il disegno della maglia viaria interviene talvolta a definire la distribuzione sul territorio delle stesse.

L'alternarsi delle macchie di colore indicanti residenza, industria, attrezzature e verde risponde a criteri che trovano spiegazione nel principio di razionalità, che tende a sua volta ad identificarsi col buon funzionamento di ciascuna parte e del tutto. La “macchina per abitare” è dotata di misure e funzioni precise, connesse le une alle altre in modo necessario.

A definire con inequivocabile corrispondenza le infrastrutture, sono sovrapposte alle macchie cromatiche i simboli appositi.

Nei piani degli anni Cinquanta, di cui un buon esempio è la Siena immaginata da Piero Bottoni nel 1954 (da “Urbanistica 23”), il rapporto con l'illustrazione non è del tutto svanito. Accanto al disegno in scala 1:50000 rispondente alle suddette caratteristiche, per accompagnare la tavola in scala 1:5000 relativa alla viabilità interna in cui erano ancora proposti interventi di sventramento, per meglio definire la natura e le ragioni di tali interventi, accanto alla fotografia dello stato di fatto, sono proposti splendidi primi esempi di fotomontaggio e illustrazioni di come alcuni luoghi della città appariranno successivamente all'attuazione delle prescrizioni.

1.1.6 Il genere convenzionale maturo e la critica a un sistema

Sarà soltanto più avanti infatti che nei disegni e nei piani si perderà definitivamente il rapporto con lo spazio percepibile, con quella forma fisica della città che rimaneva presupposta nell'azzeramento solo funzionale e che da esso in qualche modo veniva suggerita in virtù di un rapporto stabile tra funzione e tipo edilizio.

Definiamo questa fase come "genere convenzionale maturo" poiché non dice nulla di più del territorio futuro.

A definire un modo quasi "brutale" nel rifiutare la prefigurazione dello spazio fisico sono anche le prospettive relative all'idea di città comune in quegli anni. Ormai gli obiettivi dell'urbanistica sono ben lontani dal creare la "bella vista" o la piazza monumentale, ormai gli obiettivi rispondono al contenimento delle espansioni insediative e decentramento delle funzioni congestionanti, ridefinizione del sistema della mobilità, ristrutturazione delle aree degradate e riqualificazione del tessuto urbano, difesa delle attività produttive, aumento della dotazione di servizi, valorizzazione delle zone centrali della città e di interesse storico-ambientale.

Questi obiettivi non sono affidati a politiche che trovano riscontro in un particolare assetto fisico della città, quanto prediligono la definizione di "zone di competenza" dalla definizione libera.

Portando alle estreme conseguenze la progressiva equivalenza tra parola e immagine, si potrebbe affermare che "piani di tal genere potrebbero esser anche soltanto raccontati" (Secchi, 1984).

Questo modo di (non) disegnare induce contraddizioni tali da mettere in discussione il contenuto di verità della raffigurazione. In un certo senso queste macchie di colore divengono tanto astratte da rendere impossibile la comprensione dei valori e degli obiettivi che hanno spinto a una scelta piuttosto che un'altra.

La tavola di piano è stratificata e il disegno si sovrappone a una base: inevitabilmente la lettura investe i due strati, cioè considera insieme

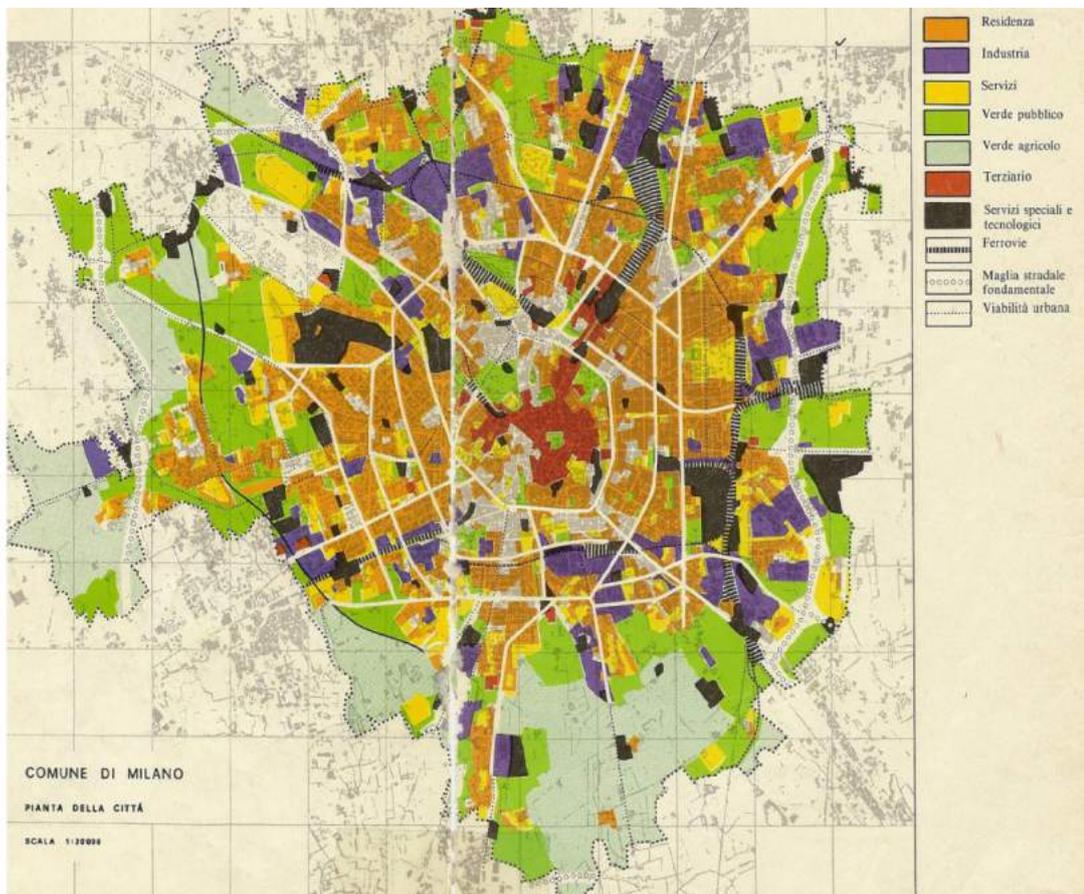


Immagine 12:
Milano, variante generale al piano regolatore, 1976

Il disegno della variante generale 1976 del PRG di Milano è un chiaro esempio di cosa s'intende con genere convenzionale maturo. La tavola principale del piano diviene una "mappa delle regole che regolano gli interventi, delle procedure che occorre osservare per poter trasformare lo spazio" (Gabellini, 1996).

La pianta bidimensionale dell'esistente è campita con diversi colori corrispondenti alle funzioni da localizzare, ma la dimensione del disegno finisce qui. E' una rappresentazione povera, "brutale" nel rifiutare la prefigurazione dello spazio fisico e una buona testimonianza della direzione intrapresa dall'urbanistica di quegli anni.

informazioni topografiche e prescrizioni urbanistiche.

La coesistenza di questi linguaggi però rende di difficoltosa lettura l'elaborato, poiché "nega la capacità di richiamare cose visibili della prima e la componente evocativa della seconda" (Secchi, 1984).

E' chiaro che ormai un linguaggio convenzionale, nato con i migliori auspici per dare credibilità scientifica ad una materia altrimenti dalla incerta definizione, a cavallo tra arte urbana, architettura e ingegneria, è finito per cadere nella stessa trappola da cui voleva fuggire: un'eccesso di autoreferenzialità e impasse totale sulla comunicazione.

Carlo Gasparrini a ragione definisce questa fase quella della "tragica impotenza dell'urbanistica": in questi anni si radicalizza la tradizionale figura dell'urbanista che si colloca in un'esclusiva dimensione di "giustizia allocativa", animata da un "criterio distributivo indipendente" per il quale il piano è altro non è che la sede in cui l'operatore pubblico è tenuto ad applicare tale criterio distributivo. La figura dell'urbanista è assimilabile allora a quella di un "giudice" che individua nell'eliminazione della rendita e nella regolamentazione del regime dei suoli lo strumento centrale per il raggiungimento di una città "giusta". Questo atteggiamento porta indissolubilmente all'appiattimento su una burocratizzazione che ne impoverisce i contenuti tecnici e disciplinari (Gasparrini, 1994).

Possiamo citare tre autori influenti nella loro critica a questo programma, le cui posizioni sono propense a coniugare codificazione e processo di oggettivazione con riduzione e banalizzazione. Giancarlo De Carlo già nel 1965 discute l'idea del "discreto" insita nella zonizzazione di un territorio diviso in unità specializzate aventi una loro autonomia. Con riferimento al continuum che caratterizza la città, ormai divenuta città-regione, pone l'accento sull'incapacità del concetto e della tecnica di rappresentare la novità dei processi in atto.

Qualche anno più tardi, nel 1978, è Franco Mancuso a disvelare la natura ideologica dello zoning, inquadrato ormai come uno strumento di controllo sociale e unicamente di valorizzazione economica, che ormai guarda alla città solo come a suolo.

Più fine la critica di Bernard Huet, che considera l'idea stessa di spazio funzionale astratto, di percorso anziché di strada, di spazio verde anziché di parco o giardino una pericolosa mistificazione: secondo il maestro francese insomma la città intesa come collezione di involucri predefiniti rischia di dare vita ad un'anti-idea di città.

La critica di Huet identifica lo zoning con il disegno convenzionale e condanna senza appello un modo di disegnare del tutto incapace di restituire la complessità dello spazio urbano e di trattenerne i valori simbolici più attuali.

1.1.7 Il ritorno di interesse verso il piano disegnato

Ben riassume Bernardo Secchi nell'editoriale di "Urbanistica" numero 89 intitolato appunto "Disegnare il piano": "Per un lungo periodo la questione della rappresentazione è stata dominata da una preoccupazione del tutto particolare: gli sforzi degli urbanisti sono stati diretti verso l'unificazione terminologica e grammaticale, verso la codificazione dei simboli e dei temi delle diverse tavole, verso l'elenco, l'ordinamento e la sequenza di questi ultimi. L'apporto di ciascuna esperienza si è collocato sulla linea del completamento e della precisazione: aggiungere ciò che era sfuggito all'attenzione, rendere più chiaro, distinguere, ciò che appariva oscuro e confuso."

Ma qualcosa sta cambiando, un qualcosa che farà sì che torni ad apparire una certa dimensione iconica della rappresentazione.

Lo stesso Secchi parla di "nuova prospettiva", titolo tra l'altro di un editoriale comparso su "Urbanistica" n. 81 nel 1985. L'innovazione che stava imponendosi "silenziosa" non riguardava tanto i temi della qualità urbana, della riqualificazione delle periferie, del contenimento della sua espansione, del riuso e della ristrutturazione, ormai già da anni al centro dell'agenda. Ciò che fa parlare di "nuova prospettiva" sono le profonde trasformazioni culturali "che hanno dislocato in modo diverso dal passato le relazioni tra le singole parti del piano, tra sezioni e gruppi configurandone in modo innovativo i caratteri complessivi.

1.1.8 Il genere convenzionale maturo e la critica a un sistema

Sarà soltanto più avanti infatti che nei disegni e nei piani si perderà definitivamente il rapporto con lo spazio percepibile, con quella forma fisica della città che rimaneva presupposta nell'azzeramento solo funzionale e che da esso in qualche modo veniva suggerita in virtù di un rapporto stabile tra funzione e tipo edilizio.

Definiamo questa fase come "genere convenzionale maturo" poiché non dice nulla di più del territorio futuro.

A definire un modo quasi "brutale" nel rifiutare la prefigurazione dello spazio fisico sono anche le prospettive relative all'idea di città comune in quegli anni. Ormai gli obiettivi dell'urbanistica sono ben lontani dal creare la "bella vista" o la piazza monumentale, ormai gli obiettivi rispondono al contenimento delle espansioni insediative e decentramento delle funzioni congestionanti, ridefinizione del sistema della mobilità, ristrutturazione delle aree degradate e riqualificazione del tessuto urbano, difesa delle attività produttive, aumento della dotazione di servizi, valorizzazione delle zone centrali della città e di interesse storico-ambientale.

Questi obiettivi non sono affidati a politiche che trovano riscontro in un particolare assetto fisico della città, quanto prediligono la definizione di "zone di competenza" dalla definizione libera.

Portando alle estreme conseguenze la progressiva equivalenza tra parola e immagine, si potrebbe affermare che "piani di tal genere potrebbero esser anche soltanto raccontati" (Secchi, 1984).

Questo modo di (non) disegnare induce contraddizioni tali da mettere in discussione il contenuto di verità della raffigurazione. In un certo senso queste macchie di colore divengono tanto astratte da rendere impossibile la comprensione dei valori e degli obiettivi che hanno spinto a una scelta piuttosto che un'altra.

La tavola di piano è stratificata e il disegno si sovrappone a una base: inevitabilmente la lettura investe i due strati, cioè considera insieme informazioni topografiche e prescrizioni urbanistiche.

La coesistenza di questi linguaggi però rende di difficoltosa lettura l'elaborato, poiché "nega la capacità di richiamare cose visibili della prima e la componente evocativa della seconda" (Secchi, 1984).

E' chiaro che ormai un linguaggio convenzionale, nato con i migliori auspici per dare credibilità scientifica ad una materia altrimenti dalla incerta definizione, a cavallo tra arte urbana, architettura e ingegneria, è finito per cadere nella stessa trappola da cui voleva fuggire: un'eccesso di autoreferenzialità e impasse totale sulla comunicazione.

Carlo Gasparrini a ragione definisce questa fase quella della "tragica impotenza dell'urbanistica": in questi anni si radicalizza la tradizionale figura dell'urbanista che si colloca in un'esclusiva dimensione di "giustizia allocativa", animata da un "criterio distributivo indipendente" per il quale il piano è altro non è che la sede in cui l'operatore pubblico è tenuto ad applicare tale criterio distributivo. La figura dell'urbanista è assimilabile allora a quella di un "giudice" che individua nell'eliminazione della rendita e nella regolamentazione del regime dei suoli lo strumento centrale per il raggiungimento di una città "giusta". Questo atteggiamento porta indissolubilmente all'appiattimento su una burocratizzazione che ne impoverisce i contenuti tecnici e disciplinari (Gasparrini, 1994).

Possiamo citare tre autori influenti nella loro critica a questo programma, le cui posizioni sono propense a coniugare codificazione e processo di oggettivazione con riduzione e banalizzazione. Giancarlo De Carlo già nel 1965 discute l'idea del "discreto" insita nella zonizzazione di un territorio diviso in unità specializzate aventi una loro autonomia. Con riferimento al continuum che caratterizza la città, ormai divenuta città-regione, pone l'accento sull'incapacità del concetto e della tecnica di rappresentare la novità dei processi in atto. Qualche anno più tardi, nel 1978, è Franco Mancuso a disvelare la natura ideologica dello zoning, inquadrato ormai come uno strumento di controllo sociale e unicamente di valorizzazione economica, che ormai guarda alla città solo come a suolo.

Più fine la critica di Bernard Huet, che considera l'idea stessa di spazio funzionale astratto, di percorso anziché di strada, di spazio verde anziché di parco o giardino una pericolosa mistificazione: secondo il maestro francese insomma la città intesa come collezione di involucri predefiniti rischia di dare vita ad un'anti-idea di città.

La critica di Huet identifica lo zoning con il disegno convenzionale e condanna senza appello un modo di disegnare del tutto incapace di restituire la complessità dello spazio urbano e di trattenerne i valori simbolici più attuali.

1.1.9 Il ritorno di interesse verso il piano disegnato

Ben riassume Bernardo Secchi nell'editoriale di "Urbanistica" numero 89 intitolato appunto "Disegnare il piano": "Per un lungo periodo la questione della rappresentazione è stata dominata da una preoccupazione del tutto particolare: gli sforzi degli urbanisti sono stati diretti verso l'unificazione terminologica e grammaticale, verso la codificazione dei simboli e dei temi delle diverse tavole, verso l'elenco, l'ordinamento e la sequenza di questi ultimi. L'apporto di ciascuna esperienza si è collocato sulla linea del completamento e della precisazione: aggiungere ciò che era sfuggito all'attenzione, rendere più chiaro, distinguere, ciò che appariva oscuro e confuso."

Ma qualcosa sta cambiando, un qualcosa che farà sì che torni ad apparire una certa dimensione iconica della rappresentazione.

Lo stesso Secchi parla di "nuova prospettiva", titolo tra l'altro di un editoriale comparso su "Urbanistica" n. 81 nel 1985. L'innovazione che stava imponendosi "silenziosa" non riguardava tanto i temi della qualità urbana, della riqualificazione delle periferie, del contenimento della sua espansione, del riuso e della ristrutturazione, ormai già da anni al centro dell'agenda. Ciò che fa parlare di "nuova prospettiva" sono le profonde trasformazioni culturali "che hanno dislocato in modo diverso dal passato le relazioni tra le singole parti del piano, tra sezioni e gruppi configurandone in modo innovativo i caratteri complessivi (...). Ciò ha spostato il centro dell'area problematica dell'urbanistica verso la modifica e trasformazione dell'esistente, delle sue dimensioni fisiche, sociali ed economiche, piuttosto che verso la costruzione del nuovo."

D'accordo con Secchi a partire dai primi anni Ottanta, si è testimoni dello spostamento del centro tematico del piano, che rimette al centro lo spazio. Se tra le due dimensioni determinanti, spazio e tempo, di uno strumento che aspira a indurre trasformazioni dall'orizzonte medio-lungo, il piano convenzionale aveva di gran lunga proposto la centralità della dimensione temporale, ora le cose sembrano cambiare. Ci si accorge di come un obiettivo che non possa essere identificato con esempi concreti, del quale non è immediatamente accertabile la realizzazione, rischi di rimanere vago e debole. Un concetto già di per sé difficilmente afferrabile come quello di "qualità urbana" necessita di uno sforzo di traduzione in "qualità dello spazio".

Questa semplificazione porta con sé l'idea che la "la domanda sociale di territorio, la valorizzazione dei suoli e dei luoghi, la rifunzionalizzazione, la nuova edificazione, la riconoscibilità e l'identità dei luoghi siano direttamente riconducibili ai caratteri morfologici di ciascuna parte del territorio piuttosto che ai processi economici o politici in grado di determinarli."

Il discorso sulla qualità ha finito così per applicarsi alla forma fisica della città, qualcosa di noto, esplorabile e tangibile.

Acquisita attenzione permanente e preminente alla dimensione fisica della città e ai caratteri visibili dello spazio, ne consegue che la disciplina deve tornare ad occuparsi del progetto di architettura e di ingegneria. Si torna ad occuparsi di morfologia e il linguaggio dev'essere coerente.

Negli anni Settanta inoltre, periodo decisivo per preparare i grandi cambiamenti di un decennio successivi, l'urbanistica necessita di recuperare "trasparenza", intesa come "evidenza del senso comune". Si sente la necessità di riacciare un rapporto più immediato coi destinatari del piano: si ritiene quindi che per fare ciò ci si debba lasciare alle spalle la comunicazione in codice, ormai indissolubilmente accostata a un'eccessiva burocratizzazione delle scelte, per sposare una rappresentazione maggiormente iconica.

Una lettura consapevole del cambiamento allora ancora in atto ci viene fornita da Patrizia Gabellini su "Urbanistica" numero 82. Gabellini afferma che "alcuni piani contemporanei si discostano decisamente dall'esperienza del disegno convenzionale oppure ne ridefiniscono significativamente i connotati."

Ancora "mi sembra che le novità relative alle modalità di rappresentazione vengano introdotte nei progetti tendenti a conferire continuità, unità e riconoscibilità al sistema degli spazi collettivi con l'obiettivo, più o meno dichiarato, di ridare struttura alla città. Oggetti privilegiati del "nuovo" disegno sono allora le strade col loro corredo di attrezzature, gli spazi non edificati, edifici per attività collettive, edifici senza specifica destinazione ma interessanti perché con la loro forma e posizione consentono di ricostruire un tessuto lacerato.

In alcuni piani il disegno convenzionale viene abbandonato, o meglio limitato alle tavole richieste per l'approvazione del piano. Si ripropone pian piano la dimensione esemplificativa, ambiguamente pervasiva e pragmatica del disegno mimetico. Se è così, la planimetria generale può venir corredata da altre a scala maggiore e da disegni atti a rendere evidente il grado di definizione raggiunto o a restituire il colpo d'occhio" (Gabellini, 1986).

"Una lunga pratica di disegno ha lasciato tracce profonde, anzi l'astutezza dei segni rispetto alle forme sembra ancora ai più motivo di identità disciplinare, di individuazione dello specifico urbanistico. Essa sembra avere la peculiarità di distinguere il progetto urbanistico da quello di architettura urbana e la riproposizione di una planimetria iconica, forse ancor più di altri tipi di rappresentazione, sembra un indiscutibile passo indietro." (Gabellini, 1986).

In questo interessante passaggio tratto dal suddetto editoriale, è contenuta tutta la tensione propria di quegli anni, provocata dalla difficoltà di superare in qualche modo un genere la cui codifica aveva richiesto l'intervento di alcune tra le più grandi firme italiane e per imporsi aveva richiesto numerosi anni. Il problema era però lasciare il genere convenzionale, ma per cosa? Certamente un ritorno all'iconismo sarebbe apparso antistorico e difficilmente proponibile. Dove guardare allora?

L'autrice individua due tendenze: da un lato si tenta la traduzione in forma arbitraria di elementi desunti da disegni analogici il cui significato non è un'operazione bensì una forma fisica.

Dall'altro, si usano i segni convenzionali per significare requisiti generali che i manufatti realizzati dovranno sostituire.

1.1.10 Un genere misto

Nel concreto, di che tipo di documenti grafici e immagini si compongono tali piani?

Il genere misto coincide con l'ibridazione dei segni e al rapporto tra immagine e parola, che torna ad essere d'integrazione anziché di equivalenza.

Emerge da subito una profonda diversità: compaiono documenti preliminari, bozze, schemi strutturali che anticipano e coordinano le scelte, album di esemplificazioni progettuali, legende dense di enunciati eterogenei, norme talvolta completate da grafici.

Ma il tipico elaborato, quasi un simbolo dell'urbanistica di questi anni, è la rappresentazione bidimensionale dall'evidente carattere analogico, tesa a conferire continuità, unità e riconoscibilità alla città o al territorio. I nuovi oggetti e le aree al centro dell'attività di trasformazione appaiono disegnati sulla carta dell'esistente, ma propriamente sbiadita a determinare un "rammendo" che rende immediatamente leggibili le strategie.

Accanto a questa planimetria compaiono disegni iconici tridimensionali, in pianta o in alzato. Disegni non dell'intero territorio ma riferiti a luoghi particolari, vicini al disegno d'architettura, quasi un ritorno alle prefigurazioni premoderne.

Il rapporto tra piano e disegno d'architettura è ora meglio definito, svolgendo questi ruoli diversi e compatibili.

Il disegno dell'architettura e del progetto urbano significa l'assunzione-ratifica di una domanda attivata, di un bisogno inespresso che trova nella scelta di piano una possibile risoluzione. Il disegno indicato dal piano è la maniera che l'urbanista ritiene, ma è ovvio che sarà poi responsabilità di altri la definizione del progetto da realizzarsi. Il piano mantiene la chiara dimensione proiettiva, mentre compito dell'architetto o dell'ingegnere sarà rispondere a quella contingente.

"Il progetto è suggestione-guida, e dev'esser capace di sollecitare ed eccitare una visione collettiva di futuro, ma può anche essere esplorazione-valutazione della propensione di un luogo alla trasformazione fisica, economica e sociale." (Gabellini, 1995).

Questo è un passaggio delicato e importante poiché siamo davanti ad un completo cambiamento dei caratteri del piano: il progetto di luoghi si candida ora a divenire il dispositivo fondamentale di costruzione del piano urbanistico. Il termine protagonista assoluto del genere misto può a ben vedere essere "struttura".

Mai come ora compaiono schizzi e schemi finalizzati a restituire la "visione sintetica" di come funzionerà il corpo urbano, di quali elementi si comporrà questa macchina ben oliata. E' inoltre questa espressione del peso di nuovo assunto dall'autore, divenendo quasi una firma.

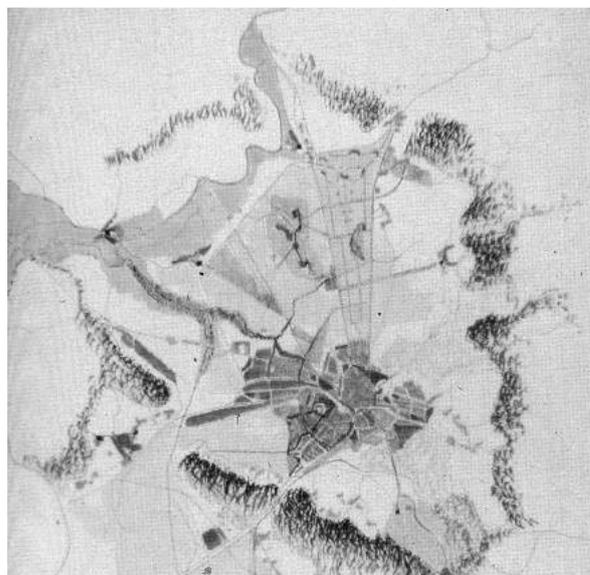


Immagine 13:
Arezzo, piano di struttura, piano regolatore, 1987

E' questo un buon esempio di disegno di genere misto: se confrontato con lavori di semplicemente 20 anni prima, lo scenario è del tutto cambiato: per prima cosa in questo disegno si nota la rilevanza conferita alle forme naturali (Gabellini, 1996). La definizione della corona verde che circonda la città toscana potrebbe con più facilità venir definita da aloni monocromi verdi, ma la scelta dell'autore è quella di rappresentarlo in maniera più iconica, per fare "sentire" al lettore la consistenza di questo ambito.

Il discorso sulla qualità ha finito così per applicarsi alla forma fisica della città, qualcosa di noto, esplorabile e tangibile.

Acquisita attenzione permanente e preminente alla dimensione fisica della città e ai caratteri visibili dello spazio, ne consegue che la disciplina deve tornare ad occuparsi del progetto di architettura e di ingegneria. Si torna ad occuparsi di morfologia e il linguaggio dev'essere coerente.

Negli anni Settanta inoltre, periodo decisivo per preparare i grandi cambiamenti di un decennio successivi, l'urbanistica necessita di recuperare "trasparenza", intesa come "evidenza del senso comune". Si sente la necessità di riallacciare un rapporto più immediato coi destinatari del piano: si ritiene quindi che per fare ciò ci si debba lasciare alle spalle la comunicazione in codice, ormai indissolubilmente accostata a un'eccessiva burocratizzazione delle scelte, per sposare una rappresentazione maggiormente iconica.

Una lettura consapevole del cambiamento allora ancora in atto ci viene fornita da Patrizia Gabellini su "Urbanistica" numero 82. Gabellini afferma che "alcuni piani contemporanei si discostano decisamente dall'esperienza del disegno convenzionale oppure ne ridefiniscono significativamente i connotati."

Ancora "mi sembra che le novità relative alle modalità di rappresentazione vengano introdotte nei progetti tendenti a conferire continuità, unità e riconoscibilità al sistema degli spazi collettivi con l'obiettivo, più o meno dichiarato, di ridare struttura alla città. Oggetti privilegiati del "nuovo" disegno sono allora le strade col loro corredo di attrezzature, gli spazi non edificati, edifici per attività collettive, edifici senza specifica destinazione ma interessanti perché con la loro forma e posizione consentono di ricostruire un tessuto lacerato.

In alcuni piani il disegno convenzionale viene abbandonato, o meglio limitato alle tavole richieste per l'approvazione del piano. Si ripropone pian piano la dimensione esemplificativa, ambiguamente pervasiva e pragmatica del disegno mimetico. Se è così, la planimetria generale può venir corredata da altre a scala maggiore e da disegni atti a rendere evidente il grado di definizione raggiunto o a restituire il colpo d'occhio" (Gabellini, 1986).

"Una lunga pratica di disegno ha lasciato tracce profonde, anzi l'astrettezza dei segni rispetto alle forme sembra ancora ai più motivo di identità disciplinare, di individuazione dello specifico urbanistico. Essa sembra avere la peculiarità di distinguere il progetto urbanistico da quello di architettura urbana e la riproposizione di una planimetria iconica, forse ancor più di altri tipi di rappresentazione, sembra un indiscutibile passo indietro." (Gabellini, 1986).

In questo interessante passaggio tratto dal suddetto editoriale, è contenuta tutta la tensione propria di quegli anni, provocata dalla difficoltà di superare in qualche modo un genere la cui codifica aveva richiesto l'intervento di alcune tra le più grandi firme italiane e per imporsi aveva richiesto numerosi anni. Il problema era però lasciare il genere convenzionale, ma per cosa? Certamente un ritorno all'iconismo sarebbe apparso antistorico e difficilmente proponibile. Dove guardare allora?

L'autrice individua due tendenze: da un lato si tenta la traduzione in forma arbitraria di elementi desunti da disegni analogici il cui significato non è un'operazione bensì una forma fisica.

Dall'altro, si usano i segni convenzionali per significare requisiti generali che i manufatti realizzati dovranno sostituire.

Immagine 14:
Aosta, schema struttu-
rale, 1990

Non è la prima volta che compaiono schemi: questi infatti erano già diffusi nella stagione convenzionale. Questo linguaggio ha il fine di corredare i piani per riassumere l'idea guida e sono tentativi di ricondurre le scelte a una visione unitaria.

Ora, rispetto alla stagione convenzionale, lo schema tenta e riesce a diventare icona della città fisica.

E' inoltre il più potente strumento espressivo dell'autore, che in pochi tratti riesce a confezionare una "firma".

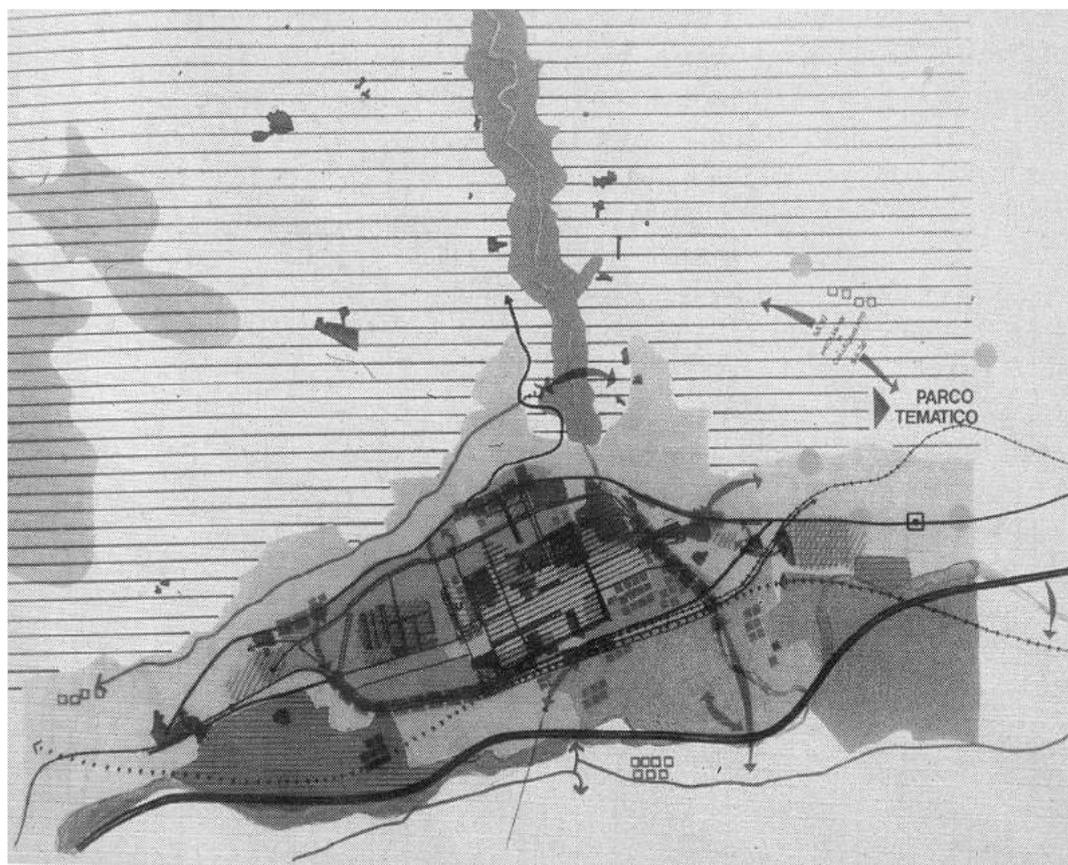
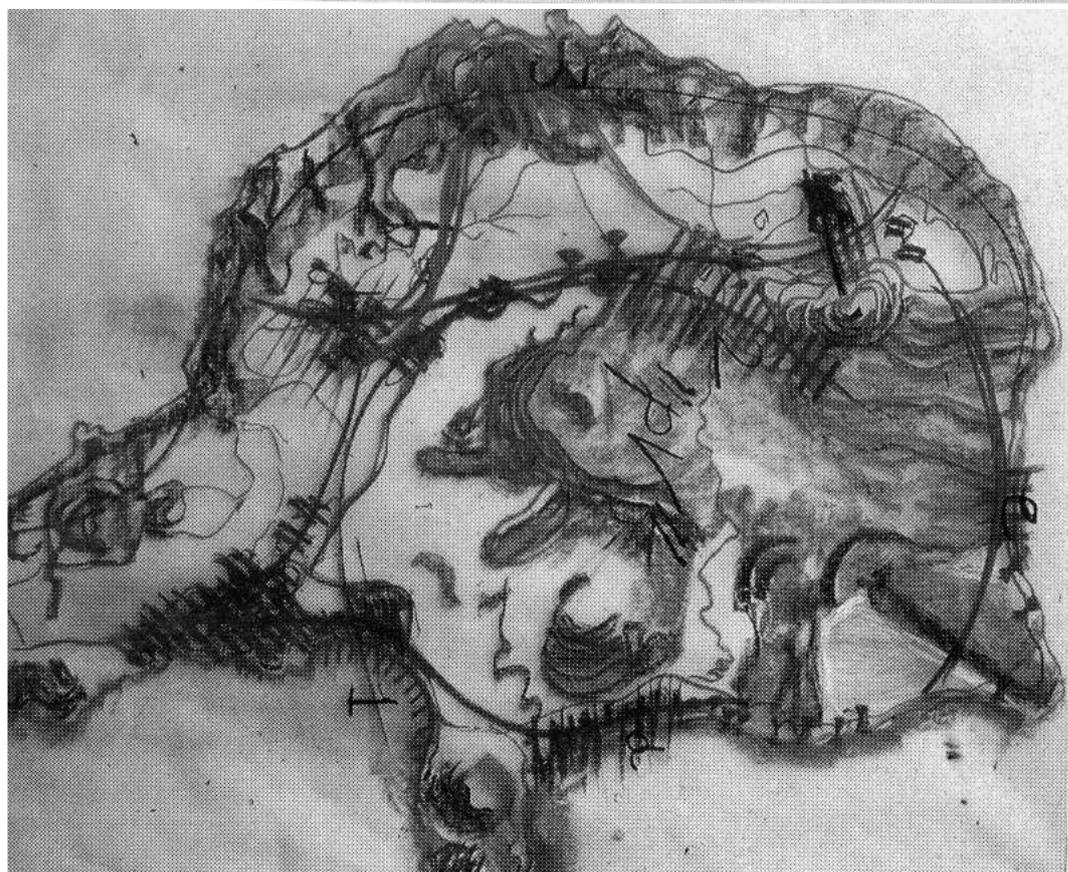


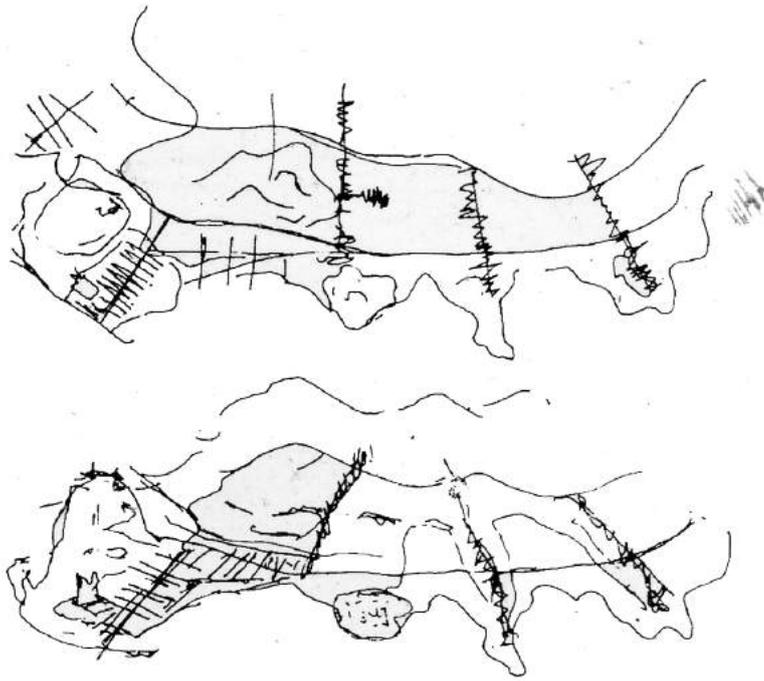
Immagine 15:
Lipari,
piano regolatore, 1992

La firma dell'urbani-
sta può spingersi fino
a toccare corde più
espressive e "pittori-
che". Questo disegno
per il piano dell'isola
siciliana ne è un perfer-
to esempio.

Con tratti evocativi
e potenti vengono
individuati pochi
elementi, in assenza
della base topografica e
si lascia al disegno del
sistema della mobilità
e del verde il compito
di ridisegnare ciò che
è si lascia indovinare
(Gabellini 1996).

La mano libera torna
a trovare una sua
dimensione privilegiata
all'interno dei prodotti
finali del piano, accan-
to però alla planimetria
rigorosamente esatta.





*Immagine 16:
Rovereto, La Spezia,
schizzi di studio per il
piano regolatore*

Lo strumento principe e protagonista di questa nuova fase, che più di altri diviene testimone di una svolta è lo schizzo come strumento di studio. In realtà tale tecnica è sempre stata il primario strumento di studio, ma durante la fase convenzionale non è mai capitato che abbiano varcato le soglie degli studi privati dei progettisti: ora accompagnano invece le planimetrie e le tavole, diventando parte integrante dei documenti che compongono il piano. Il luogo dove trovano il loro posto è spesso la relazione illustrativa.

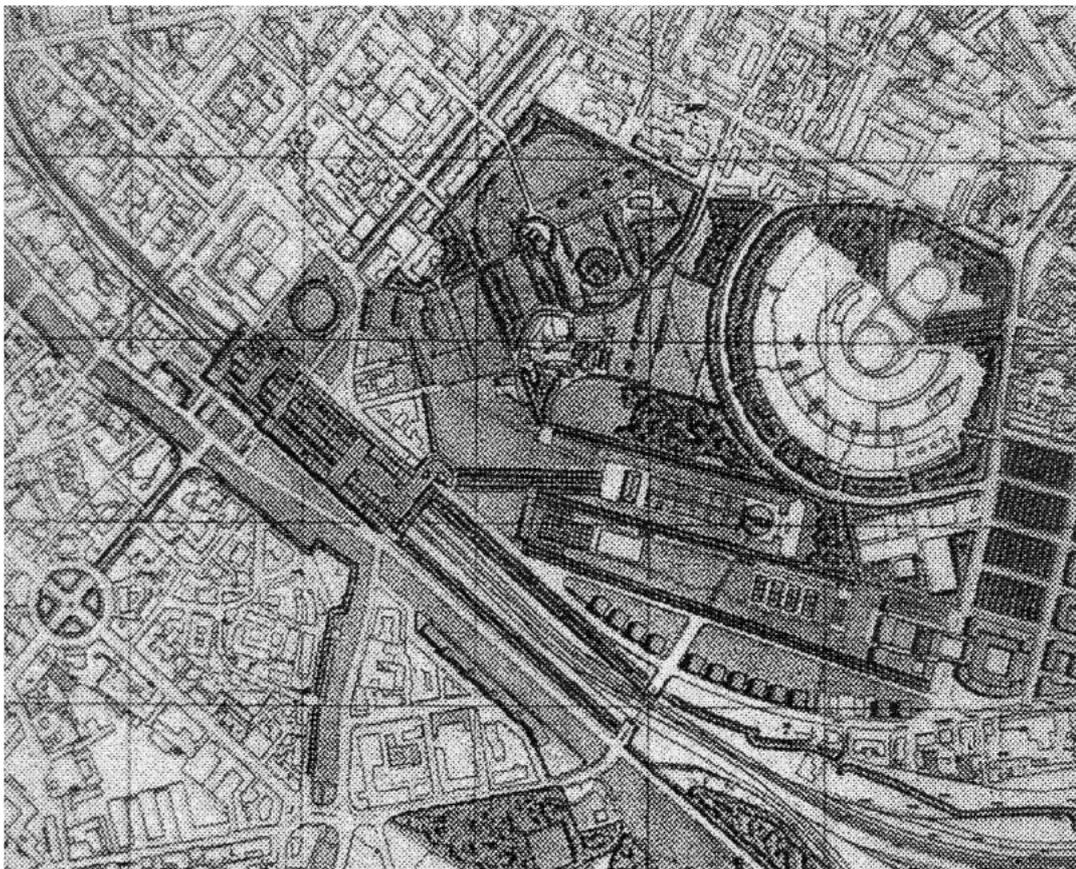


Immagine 17:

*Arezzo, piano regolatore,
1987*

Una gamma diversificata di rappresentazioni iconiche che unisce schizzi a sezioni tecnicamente pertinenti viene utilizzata per prefigurare uno ad uno i singoli interventi del progetto. E' una novità profonda questa convivenza tra linguaggi ritenuta "necessaria". Questi progetti vanno intesi come "guida" per il progetto che andrà poi effettivamente realizzato, prefigurazioni che sono "studio" delle possibilità dei luoghi e "suggestioni" necessarie per tornare a comunicare.

1.1.11 Nuove frontiere, nuove sfide

Si è detto che il disegno iconico, indispensabile quando si scelgono di restituire immediatamente le intenzioni del piano, diventa inadeguato quando si debba “congelare” la proposta. Questo tipo di rappresentazione non può in nessun modo assumere valore prescrittivo. Eppure una dimensione prescrittiva è iscritta nella ragione d'essere del piano, ragione per cui gli urbanisti esponenti di questo genere “misto” dovettero inventarsi altro.

Accanto ai disegni esempio, compaiono i disegni norma, linguaggio adatto a garantire la flessibilità e nel contempo a trattenere gli elementi formali che il piano di genere misto percorre.

Questo tipo di strumenti garantisce la libertà del progettista e allo stesso tempo richiama a un'unità formale di scala urbana capace di selezionare requisiti fondamentali e di coerenza.

Compaiono accanto alla norma figurata gli abachi, tipica forma espressiva verbo-visivo-numerica.

Essi hanno prerogativa d'esser “idealtipici”, cioè accolgono rappresentazioni generali e non specifiche, veri e propri “incentivi” ad esplorare le variazioni su un tema. Sono “radicali” poiché hanno lo scopo esclusivo di veicolare in maniera efficace informazioni e concetti e sono “decontestualizzati” poiché prescindono dal luogo in cui debbono calarsi.

Depotenziamento normativo, ricerca di un linguaggio visivo nuovo, ricorso all'abaco: appaiono questi i caratteri di un piano nuovo e della rappresentazione che lo contraddistingue.



1.2 Testare la dimensione “spostiva” dell’urbanistica

Ciò che rende assolutamente unica la dimensione urbanistica rispetto al progetto architettonico è la scala ampia o amplissima delle scelte che vengono proposte o prese. Tale dimensione necessita di un adeguato strumento d’indagine, un potente medium capace di incorporare attraverso i sensi nell’esperienza progettuale una certa “pratica” dei luoghi, un’ esperienza fisica dello spazio, che assume qui valore non soltanto di sopralluogo/relazione illustrativa ma anche di necessario passaggio di supporto al progetto.

In quest’ottica sono assolutamente rilevanti gli esempi forniti dai disegni di Leonardo Benevolo, uno dei massimi storici dell’architettura e dell’urbanistica europei, che accompagna spesso ai suoi libri e ai suoi progetti alcuni semplici disegni, con l’accurata geometria propria di diagrammi esplicativi, ma che in realtà contengono precise considerazioni sulla dimensione territoriale dei progetti studiati.

Tale atteggiamento emerge con particolare interesse laddove Benevolo collabora direttamente con architetti, nella veste di consulente/critico.

Particolarmente interessante in quest’ottica mi appare l’esempio del “Progetto di massima dei servizi e degli accessi alle aree archeologiche e museali dei Fori Imperiali di Roma”, commissionato dalla Soprintendenza a Vittorio Gregotti e Leonardo Benevolo nel 1985-86 e mai realizzatosi.

1.2.1 L’esperienza dei Fori Imperiali di Leonardo Benevolo

L’idea di progetto di Leonardo Benevolo parte dall’assunto che l’area dei Fori Imperiali è stata al centro di una significativa successione di fatti, che ne hanno integralmente ridefinito il significato primo. Lo stato attuale della zona archeologica appare così determinato da questa successione di fatti:

- la sopravvivenza del “centro direzionale” di Roma antica in una zona marginale della Roma medievale e moderna, ove le rovine degli edifici antichi hanno campeggiato per molti secoli in un ambiente suburbano,

- il ciclo delle acquisizioni e degli scavi condotti dall’epoca napoleonica alla prima guerra mondiale, che hanno individuato una “zona archeologica” protetta nel pieno centro della città moderna.

- gli interventi fascisti tra le due guerre, che hanno da un lato ampliato l’area archeologica, dall’altro vi hanno sovrapposto una rete di grandi strade di parata, poi divenute arterie di comunicazione primarie del traffico motorizzato.

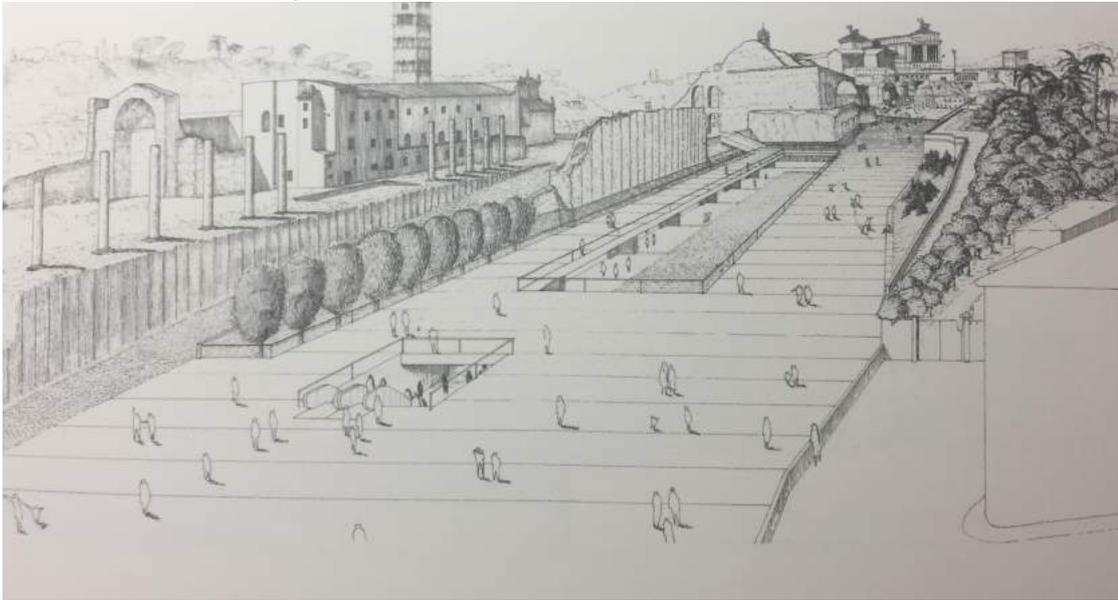
La considerazione, a partire da una definizione puntigliosa e precisa e da uno studio molto avanzato sulle trasformazioni urbanistiche nell’area dei Fori, è accompagnata da una serie di tavole illustrate. Nella relazione di progetto, pubblicata in occasione della mostra “FORMA. La città moderna e il suo passato” (Colosseo, Roma; 2 luglio 2004 - 9 gennaio 2005; cat. Electa), Benevolo parla espressamente del processo che lo ha portato a testare sul campo la dimensione estesa dei Fori Imperiali, non solo “un’ area archeologica, ma un campo di senso unico al mondo, definibile soltanto attraverso uno studio della sua complessa definizione spaziale”. (“FORMA. La città moderna e il suo passato”, catalogo della mostra; Colosseo, Roma; 2 luglio 2004 - 9 gennaio 2005; cat. Electa, pag. 72).

“Io e Vittorio (Gregotti ndr) abbiamo speso intere giornate su e giù per i Fori, alla ricerca di un senso del e nel progetto, che già questo luogo possiede: il percorrerne le direttrici aiuta ad assumere un campo di senso che, anche se parziale, rende perfettamente chiaro e quasi “naturale” la scelta di un’opzione piuttosto che di un’altra.”

In queste parole Benevolo pone l’attenzione sul tema del passaggio attraverso i luoghi di progetto, sottolineando come questi quasi irradiano spunti che sta al progettista più sensibile cogliere.

Il progetto Gregotti-Benevolo, che qui non staremo a descrivere nel dettaglio, prevede una reinterpretazione complessa dell’area dei Fori e del Velabro, con l’eliminazione delle due strade celebrative e la ridefinizione della “conca” del Colosseo, ricollocando il monumento all’interno di un prato archeologico più attento ai dettami storici espressi dal contesto.

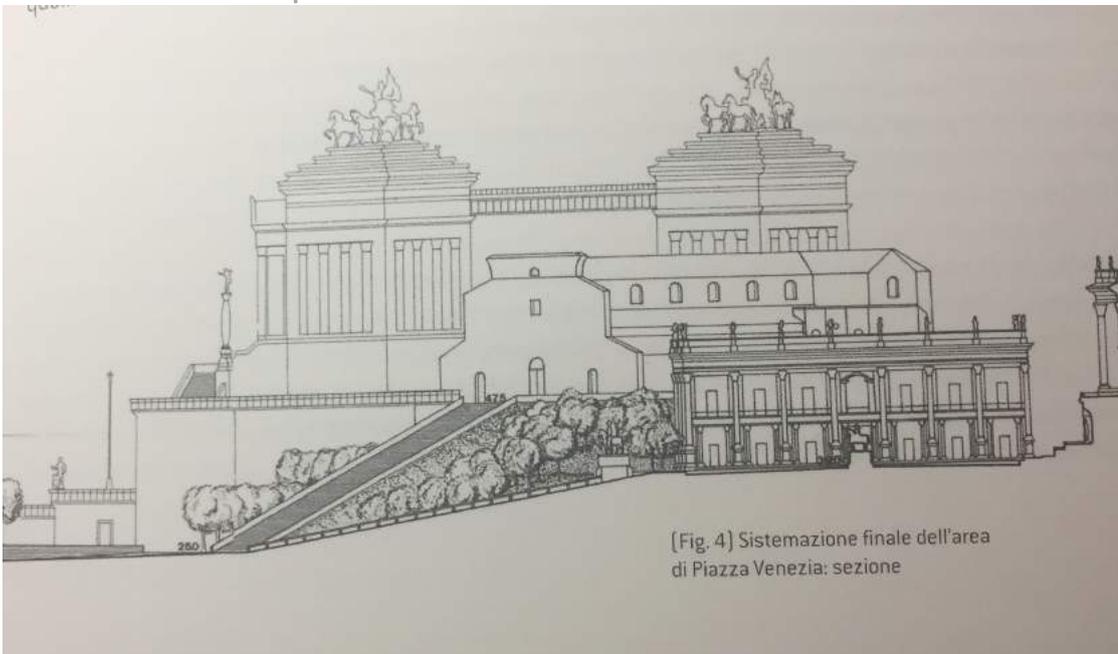
Immagine 18:



Vittorio Gregotti e Leonardo Benevolo, "Progetto di massima dei servizi e degli accessi alle aree archeologiche e museali dei Fori Imperiali di Roma"; sistemazione di Via dei Fori Imperiali, sezione assonometrica

Adattando lo stile di disegno proprio di Gregotti Associati, il disegno introduce alcuni spunti che, nelle parole di Benevolo stesso, sono emersi dallo studio delle trasformazioni storiche dei luoghi, ma anche dalla sperimentazione fisica del "genius loci" dei Fori stessi.

Immagine 19:



Vittorio Gregotti e Leonardo Benevolo, "Progetto di massima dei servizi e degli accessi alle aree archeologiche e museali dei Fori Imperiali di Roma"; sistemazione finale dell'area di Piazza Venezia; sezione

Leggendo il contesto come un palinsesto di segni e stagioni, il Progetto riafferma alcuni stilemi irrevocabili della proposta progettuale.

1.2.2 Leggere e tracciare la struttura del paesaggio: Benevolo a Torino

Esperienza tra le più interessanti della cosiddetta stagione di disegno del piano "misto", il PRG di Torino 1988 vede la partecipazione di Leonardo Benevolo in veste di consulente per ciò che riguarda lo studio delle stratificazioni storiche della forma urbana torinese.

Nel definire una rigorosa e dettagliatissima relazione sull'evoluzione della città. Benevolo definisce una serie di disegni relativi alla struttura che regge la forma del paesaggio, così come configurato negli anni di massimo splendore della corte sabauda. Si tratta di schemi e disegni doppiamente interessanti poichè uniscono al rigore della ricerca storica, la chiara sensazione che tali tracciati siano stati effettivamente percorsi più e più volte, anche grazie ad un sistema di restituzione grafica immediato, semplice appure ricchissimo di suggestioni.

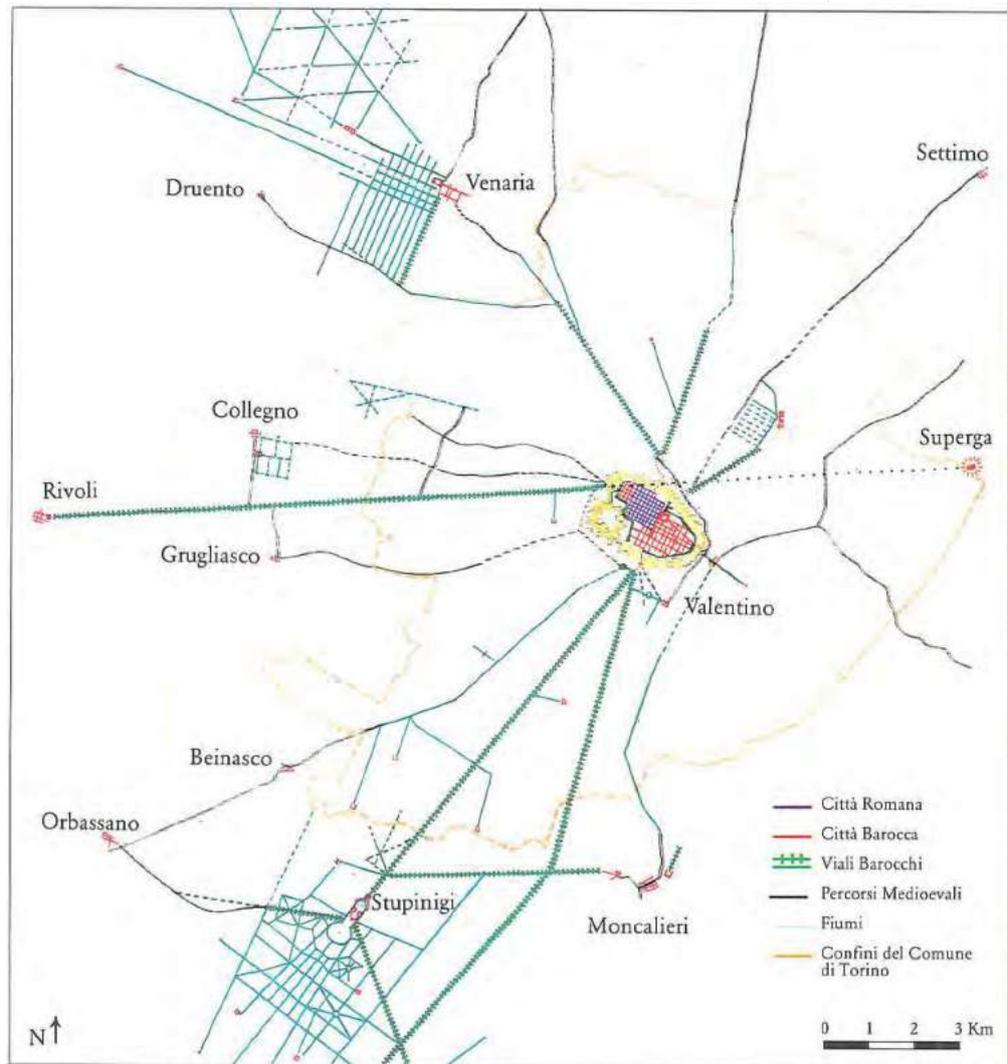
Dai disegni di Benevolo, risulta chiaramente la matrice dei grandi assi barocchi che mettono in relazione il centro della città romana e barocca con il sistema della corona di delizie formata dalle residenze extraurbane.

Come già detto, la selezione simbolica di tali tracciati non può prescindere dallo studio della carta storica, ma anche dall'esperienza in sè dello spazio, consolidando così un nuovo esempio di "urbanistica spostiva"

Immagine 20:

Leonardo Benevolo,
Disegno delle principali
strutture del paesaggio
urbano di Torino,
studio preparatorio
alla redazione del PRG
Torino 1988 - Gregotti
& Associati

Il disegno di Leonardo Benevolo esprime in modo inequivocabile il sistema di relazioni tra il centro della città e le residenze reali a corona, collegate da un vero e proprio "cannocchiale prospettico" lungo più di venti chilometri. Non a caso Benevolo, commentando questi disegni e la sua relazione al piano parlerà della forma urbana di Torino come della "scoperta dell'infinito".

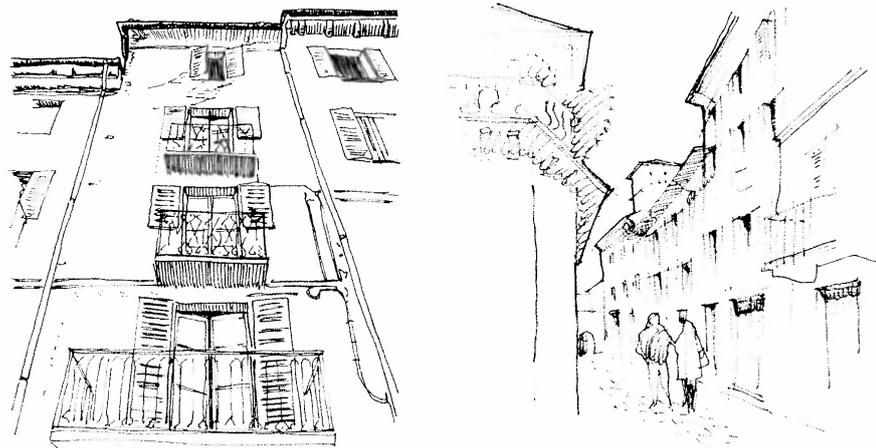


1.2.3 Tavole analitiche risultato di sopralluoghi: la Ivrea disegnata di Piergiorgio Tosoni

Le tavole analitiche o prescrittive possono anche basarsi apertamente sulla fase di sopralluogo. Chiamato a curare i criteri progettuali per il recupero dei manufatti del centro storico del PRG di Ivrea 2000 firmato da Federico Oliva, Piergiorgio Tosoni definisce un preciso e dettagliato catalogo di tutti i tipi edilizi presenti nel centro storico della città, basandosi espressamente ed unicamente sulla registrazione e restituzione degli stessi tramite lo strumento del disegno. Il suo è un approccio che denota un atteggiamento quasi "romantico" verso una delicata fase del piano spesso vista come "tecnica e dura". Osservando tali disegni, è possibile notare come la dimensione dell'esplorazione possa anche costituire la base per documenti analitici.

Immagine 21:

Il preciso lavoro di Piergiorgio Tosoni emerge dalla restituzione sotto forma di urban sketches del centro storico di Ivrea. Il "walking through" diviene così uno strumento per la redazione di documenti analitici e tecnici.



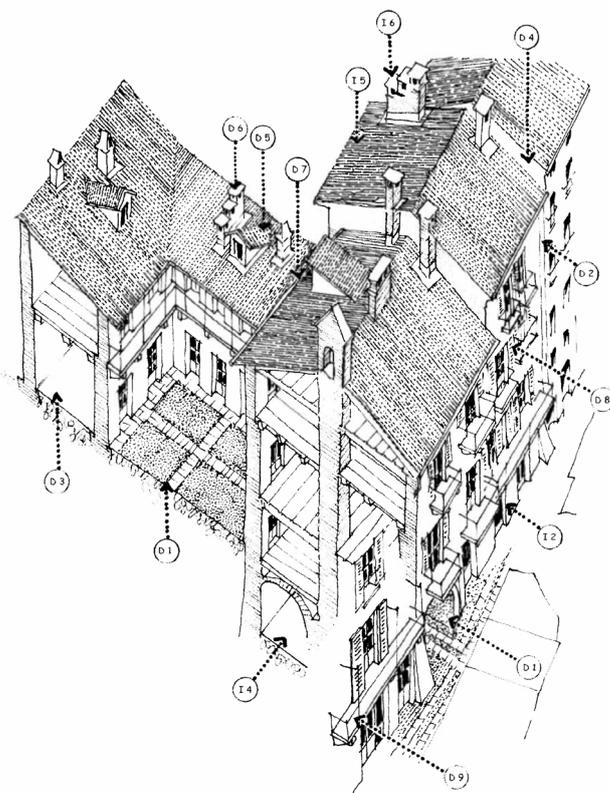


Immagine 22:

Sulla base della fase di “esplorazione analitica”, Piergiorgio Tosoni ha realizzato uno spaccato assometrico per tipo edilizio presente nel centro di Ivrea per presentare gli interventi consentiti o meno in tale tessuto storico.

1.2.4 Sperimentare, attraversare, rappresentare la dimensione dell’isolato: Gort Scott a Londra

Absolutamente rilevante in quest’ottica è lo splendido esercizio di osservazione - sperimentazione - rappresentazione che Gort Scott Architects ha portato alla Biennale Architettura 2012, la complessa e discussa edizione curata da David Chipperfield.

La mostra, intitolata “London streets and skies”, presentando due prospettive molto diverse della stessa area di Londra (nella mostra era coinvolto Renzo Piano che a sua volta presentava il suo *Shard*), chiede al visitatore di prendere in considerazione diversi modi di leggere la città, per poi incamerarne l’immagine, facendo sì che possa esprimersi una condizione di pianificazione “spostiva”. Insieme, questi punti di vista esplorano il “common ground” (anche definibile “città banale”) di una delle più grandi e complesse metropoli del mondo.

Una serie di disegni di Fiona Scott, mostrano altrettanti isolati urbani, sorti lunguna delle strade principali che parte da Borough, nel centro di Londra vicino al Tamigi e si dirige a sud-est verso l’Outer London. Le attente osservazioni sulla mescolanza di usi e sulle forme degli edifici danno l’idea dell’importanza e della varietà delle high stress di Londra, ritratte con uno sguardo sempre partecipe e che non giudica gli elementi, spesso ordinari e persino brutti, che compongono i pochi spazi davvero pubblici di Londra.

In tale processo è realmente importante la realtà spostiva, poichè gli isolati sono ritratti con una tale precisione scientifica che ogni singolo edificio e/o attività commerciale è cristallizzata da uno sguardo onnivoro e complice.

Tale sforzo, nella pratica di Gort Scott, non è mai fine a sè stesso, ma direttamente finalizzato alla genesi di nuovi spunti e/o idee progettuali.

1.3 Camminare come atto di costruzione di nuovi paesaggi

L'ipotesi qui presentata segue una costruzione molto diversa dai classici progetti urbanistici e alla loro rappresentazione. Si è deciso infatti di presentare una breve storia del disegno urbanistico per definire un campo di senso all'interno del quale la disciplina ha dibattuto e dibatte ancora.

La tesi però si organizza attorno al tema del camminare nel paesaggio come pratica estetica, di costruzione di un'idea differente e parallela del paesaggio stesso e da ultimo come pratica proto-progettuale, come i diversi casi appena presentati propongono nel dibattito sulla disciplina.

Al centro di questa tesi vi è il racconto di una mappatura visiva ed esperienziale dei luoghi, per portare alla definizione di un "sentiero luminoso" (Wu Ming 2, 2016), che deve soltanto essere reso riconoscibile alla popolazione.

Il camminare è il fulcro assoluto del discorso. Afferma Gilles Tiberghien che "in ogni tempo il camminare ha prodotto architettura e paesaggio. (...) Questa pratica, quasi del tutto dimenticata dagli architetti stessi, è stata ripristinata dai poeti, dai filosofi e dagli artisti, capaci di vedere quello che non c'è per farne scaturire qualcosa.

Questo breve capitolo va oltre la dimensione prettamente progettuale-operativa per osservare spunti dalla filosofia, l'arte e la letteratura, assolutamente necessari perchè si consolidi l'atteggiamento giusto con cui ho affrontato il mio viaggio.

1.3.1 Dada e i luoghi banali della città

Nel 1921 Dada si dà appuntamento per inaugurare una serie di visite ai cosiddetti "luoghi banali" della città, in pieno spirito dadaista di unione del sublime al quotidiano. Sono loro i primi artisti contemporanei a vedere il camminare come un'arte, o meglio come un anti-arte. Per la prima volta il moto passa dall'essere rappresentato all'essere sperimentato dalle avanguardie stesse.

Nel 1958 il primo numero del bollettino dell'Internazionale Situazionista definisce un termine che verrà utilizzato più volte in questa tesi: *psicogeografia*.

Si tratta infatti dello "studio degli effetti precisi dell'ambiente geografico, disposto coscientemente o meno, che agisce sul comportamento affettivo degli individui." I situazionisti basano la loro visione della città sull'esperienza del camminare come *deriva* nella città, vista come il territorio delle emozioni e dell'inconscio. Un inconscio però che vuole diventare collettivo e trasformare la lettura soggettiva della città in indagine oggettiva della realtà, realtà su cui agire direttamente.

Queste derive danno origine a vere e proprie guide turistiche e mappe di città esplose in pezzi, *unità di ambiente* connesse solo da frecce che cambiano a seconda dello stato d'animo provato percorrendole.

Immagine 25

Dada a Saint-Julien-le-Pauvre, Parigi, 14 aprile 1921

Nel volantino distribuito ai passanti relativo alla loro "passeggiata psicogeografica", si afferma: "I dadaisti di passaggio a Parigi, volendo rimediare all'incompetenza di guide e sospetti cicero-ni, hanno deciso d'intertraprendere una serie di visite (...) nei luoghi che non hanno alcuna ragione d'esistere.



Oltre a mappare lo spazio, i situazionisti si prefiggono l'obiettivo di modificarlo attraverso le *situazioni*, in cui il gioco, il movimento nello spazio, è utilizzato per riappropriarsi del territorio, per trasformare lo spostamento funzionale della città contemporanea in un'avventura.

1.3.2 Nuove frontiere ed esperienze psicogeografiche

Dall'esperienza del situazionismo, e soprattutto dalla visione della città come territorio ludico, scaturiscono i progetti di Constant per la *New Babylon*. Constant dà forma forma tridimensionale alla deriva situazionista tramite una città costruita per una nuova umanità nomade che può dedicare la propria vita al gioco, all'esplorazione e alla trasformazione del paesaggio che la circonda, paesaggio relazionale basato sul nomadismo e la partecipazione.

Nelle mappe di Constant, la città esplosa dei situazionisti si ricompone in una città intesa interamente come spazio dell'andare: le placche urbane e lo spazio della deriva non sono più separati. La deriva, i quartieri e lo spazio vuoto diventano quindi unità, un'unità fatta di città diverse e di culture eterogenee da scoprire, uno spazio unitario e allo stesso tempo differenziato, ideale luogo della deriva continua.

*Immagine 26:
La città situazionista:
accostamenti e derive,
città diverse che fanno
unità*

Per meglio comprendere la lezione di New Babylon, ho deciso di accostare in modo casuale schizzi e disegni relativi a progetti diversi: quello che ne deriva è uno spazio unitario fatto di culture eterogenee, ideale luogo della deriva continua



Altra interessante esperienza è quella del gruppo Stalker/Osservatorio Nomade, fondato a Roma nel 1995, che prende le mosse dalla psicogeografia per dare vita a un' esplorazione degli spazi allo stesso tempo banali e sconosciuti, dei meandi ignorati della città. Un' esplorazione che viene definita *transurbanza* in quanto si sviluppa tra i tratturi urbani, che compongono il grande mare degli spazi dell' *andare*, punteggiato qua e là dalle isole dello *stare*. Uno spazio dell'andare, un vuoto che è anche spazio degli abusi impreveduti.

Francesco Careri, membro del gruppo Stalker e autore del libro *Walkscapes*, presenta una breve storia dell'erranza come arte e architettura del paesaggio. L'erranza diviene, aggerma l'autore, pratica prototipo-progettuale nel momento in cui trasforma in modo simbolico prima ancora che fisico, lo spazio e i suoi significati, rendendolo un *luogo*.

Il camminare viene quindi inteso come strumento architettonico ma ancor prima strumento conoscitivo e progettuale, un modo per mappare una nuova geografia e sviluppare nuove modalità d'intervento sugli spazi pubblici metropolitani, per investigarli e renderli così *visibili*.

Un progetto quindi che deve colmare il vuoto di significati prima ancora che di cose.

Esistono, secondo Careri, due diversi tipi di vuoti: i vuoti più grandi sono sempre affiancati da vuoti più minuti, che creano un sistema complesso che si insinua nella città, nel territorio costruito, dando vita a una città parallela, che la cultura architettonica pare aver scoperto soltanto negli ultimi anni. Careri non dimentica l'ambito progettuale: "progettare una città nomade sembrerebbe una contraddizione in termini. Forse lo si dovrebbe fare alla maniera dei neobabilonesi: trasformarla ludicamente dal suo interno, modificarla durante il viaggio, ridare vita alla primitiva attitudine al gioco delle relazioni."

Sono queste parole importantissime per l'esplorazione che ho io condotto, la cui metodologia, profondamente influenzata e ispirata dalle parole appena riprodotte, verrà di seguito indicata.

1.3.3 Camminare come atto di registrazione e modifica del paesaggio

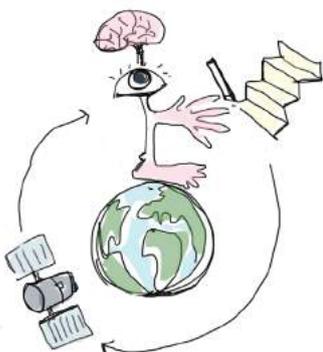
Due sono tipicamente i modi di "registrare" il paesaggio, il primo imprimendo una sezione, un "taglio" nel territorio, non allontanandoci dalla precisione di quello che viene osservato da avanzati mezzi tecnologici come i satelliti. Si tratta del "looking from above" che, adottando un punto di vista zenitale, ci permette di vedere il paesaggio nella sua oggettiva conformazione.

Esso però non basta, come insegnano gli autori e le esperienze presentate lungo l'intero capitolo, per restituirci il "senso" di un ambito territoriale. Per fare tutto questo, si è detto, è necessario camminarvi all'interno.

Camminare è un atto complesso che può dirsi la pratica attraverso cui il singolo fa esperienza dei luoghi, utilizzando i sensi e la mente. La percezione del singolo influisce direttamente sulla rappresentazione dall'alto dei luoghi, dando vita, confermando quello che affermava Kevyn Lynch, secondo cui l'immagine della città è data dalla somma degli atti di *looking from above* e *walking through*. Ad oggi infatti i sistemi di tracciamento GPS possono riportare l'uomo al centro del processo di registrazione e di scrittura. L'uomo è immerso nello spazio e "cammina" (come Thoreau o Chatwin) e registra, disegnandoli direttamente, gli elementi notevoli che "compongono" lo spazio circostante. È rilevante quindi non sottovalutare l'influenza che i *location based services*, permettendo la registrazione delle proprie tracce ed impronte, hanno sulla percezione dello spazio contemporaneo. Benché la tesi non utilizzi questo potente strumento di conoscenza, è comunque necessario essere coscienti di quanto questo apra in futuro possibili suggestioni ed ambiti di ricerca (Rolando, A., Scandiffo, A., 2013).

Immagine 27:
"Homunuculus
geographicus" come
metafora dell'odierno
metodo di registrazione

Quest'immagine riassume in modo semplice ed immediato come la percezione visiva influisca e sia influenzata a sua volta dai moderni sistemi GPS.



Riferimenti bibliografici

Sulla storia del disegno urbanistico:

- Astengo G., *Simbologia urbanistica*, in "Urbanistica", n.1, 1949, p.s.n.
ID., voce *Urbanistica*, in Enciclopedia Universale dell'Arte, Istituto per la collaborazione culturale, Venezia-Roma 1966, vol. XIV, pp. 541-642
Benevolo L., *I progetti nel piano*, in "Casabella", n. 536, 1989, pp. 34-6
De Carlo G., *Questioni di architettura e di urbanistica*, Argalia, Urbino 1965
Gabellini P., *L'interesse per la città fisica*, in "Urbanistica", n. 95, 1989, pp. 15-8
ID., *Il disegno del piano*, in "Urbanistica", n. 82, 1986, pp. 108-27
ID., *Nuovi piani: questioni aperte*, in "Urbanistica", n. 95, 1989, pp. 39-42
ID., *Il progetto di piano*, in "Urbanistica", n. 99, 1990, pp. 32-50
ID., *Astengo e la codificazione del linguaggio visivo*, in F. Indovina (a cura di), *La ragione del piano. Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, Franco Angeli, Milano 1991, pp. 199-25
ID., *Descrizioni visive. schizzi e schemi dell'urbanista*, relazione al secondo convegno internazionale di urbanistica, Descrivere il territorio, Prato 30-31 mar./ 1 apr. 1995.
ID., *Il disegno urbanistico*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1996
Gasparrini C., *L'attualità dell'urbanistica*, Etaslibri, Milano, 1994
Huet B., *La città come spazio abitabile*, in "Lotus", n. 41, 1984, in "Urbanistica Informazioni" n. 92, 1987
Macchi Cassia C., *Note per un "progetto urbanistico"*, in "Urbanistica", n. 76/77, 1984, pp. 33-34
ID. (a cura di), *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1991
Moretti F., *Segni e stili del moderno*, Einaudi, Torino 1987
Secchi B., *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino 1984
ID., *Disegnare il piano*, in "Urbanistica", n. 89, 1987, in Id., *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1989, pp. 265-83
ID., *Dispersione normativa*, in "Urbanistica", n.91, 1988 in Id., *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1989, pp. 265-83
ID., *Codificare, ridurre, banalizzare*, in "Urbanistica", n. 91, 1988, in Id., *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1989, pp. 265-83
ID. *L'urbanistica di Giovanni Astengo*, in F. Indovina (a cura di), *La ragione del piano. Giovanni Astengo e l'urbanistica italiana*, Franco Angeli, Milano 1991, pp. 145-65
Sitte C., *L'arte di costruire le città*, trad. it. Jaca Book, Milano 1981 (ed. or. 1889)
Villa A., *L'architettura novecentista e le trasformazioni del centro*, Casabella 451/452, 1979

Sulla dimensione "spostiva" dell'urbanistica

- Abrahms J., Hall P., (a cura di), *Else/Where: Mapping: New Cartographies of Networks and Territories*, University of Minnesota Design Institute, Minneapolis 2006
Appleyard D., Lynch K., Myer J., *The View from the Road*, MIT University Press, Cambridge 1964
Augé M., *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Payot-Rivage, Parigi 1997 (trad. it., *Dinseyland e altri non luoghi*, Bollati Boringhieri, Torino 1999)
Betsky A., *Landscrapers: Building with the Land*, Thames & Hudson, Londra 2002
Benevolo L., *La cattura dell'infinito*, "PRG - quaderno del Piano Regolatore di Torino, supplemento a "Torino Notizie", a. XXI, n. 3, pp. 4-11, 1988
Careri F., *Walkscapes*, Einaudi, Torino 2006
Chappis L., *Ma montagne ... du rêve à la réalité*, Facim, Chambéry 2005
Frey P. A., *Eugène Viollet-Le-Duc: l'invenzione del Monte Bianco*, quaderni d'arte della Val d'Aosta n.3, 1989
Halprin L., *Sketchbooks of Lawrence Halprin*, Process Architecture, Tokyo 1981
Lynch K., *The Image of the City*, Institute of Technology at Harvard College, 1960 (trad.it. *L'immagine della città*, Marsilio, Padova 1964)
Rolando A., *Forma, geometria, struttura*, Città Studi edizioni, Novara 2008

ID., *Metodologia di rilievo multiscala tra architettura e paesaggio: il quadro metodologico*, in *Il rilievo dei beni architettonici per la conservazione, atti del Convegno Internazionale di Roma*, 16-18 novembre 2000, Kappa, Roma 2005, pp. 444-449

Ruskin J., *The Elements of Drawing*, Smith Edler & C., Londra 1857

Cataloghi di mostre:

Chipperfield D., a cura di, *COMMON GROUND*, catalogo della XIII Mostra Internazionale d'Architettura della Biennale di Venezia, 29.08 - 25.11 2012, Venezia, Marsilio Padova 2012

La Regina A., Fuksas M., Mandrelli Fuksas D., a cura di, *FORMA. La città moderna e il suo passato*, catalogo della mostra al Colosseo, 2 luglio 2004 - 9 gennaio 2005, Electa Milano 2004

Sul camminare come atto di costruzione del paesaggio

Bassetti N., Matteucci S., *Sacro Romano GRA*, Quodlibet Humbolt, Milano 2013

Biondillo G., *Passaggio a Nord-Ovest*, Terre di Mezzo, Milano 2016

Biondillo G., Monina M., *Tangenziali. Due viandanti ai bordi della città*, Guanda, Parma 2010

Manfredi S., *Esplorazioni, mappature e percorsi tra gli spazi aperti condivisi di Milano*, tesi di laurea triennale in Scienze dell'Architettura, relatore Prof. Ing. Andrea Rolando, Politecnico di Milano, 2016

Rolando, A., Scandiffio A., 2013, "*Milan-Turin: a bundle of infrastructures to access a network of places, between cultural heritage and landscape*" In Atti del IX Convegno S.A.V.E. HERITAGE, Capri.

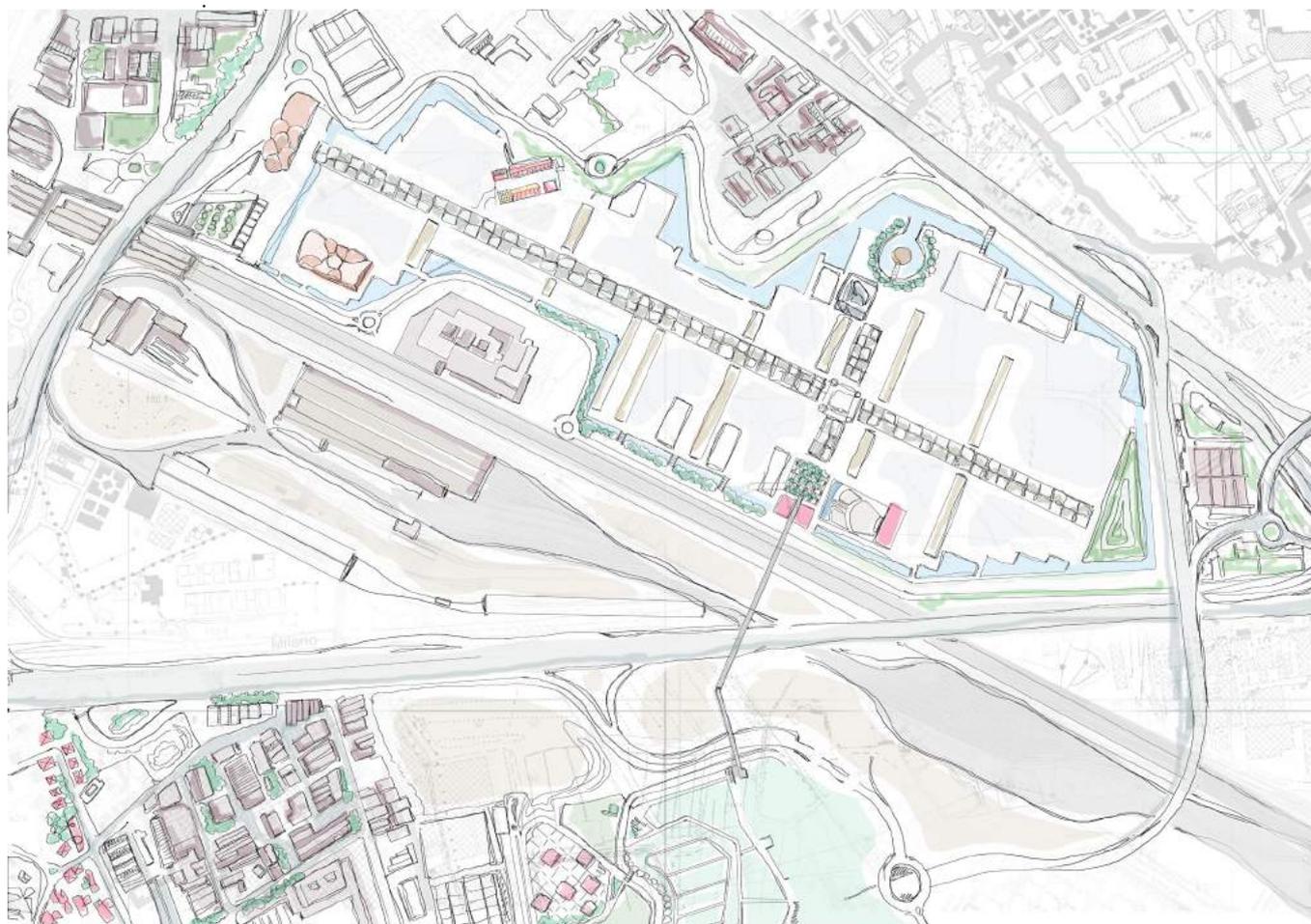
Rolando A., Scandiffio A., 2013, "*Mobile applications as tool for exploiting cultural heritage in the region of Turin and Milan*". In *International Archives of the Photogrammetry, Remote sensing and Spatial Information Sciences*, Volume XL-5/W2, pp. 525-529.

Sinclair I., *London Orbital. A piedi intorno alla metropoli*, Il Saggiatore, Milano 2003

Wu Ming 2, *Il sentiero luminoso*, Ediciclo, Portogruaro 2016

Immagine 22:
Ridisegno dell'area
Expo Milano 2015 e
riconoscimento della
struttura territoriale che
ne regge il disegno di
suolo.

Disegno dell'autore, da
"NW Milan Greater
Innovation Axis", esito
del corso "Urban Plans
Studio", AA 2017/18



2. Walking through come pratica proto-progettuale.

Una nota metodologica

Pare necessario introdurre subito la metodologia “scientifica” che ho seguito nella definizione del tema al centro di questa tesi, degli itinerari prescelti, nella prefigurazione di un’immagine mentale precedente all’esplorazione vera e propria e alla definizione poi di una metafora territoriale che “agganci” i temi al territorio e costituisca un irrinunciabile punto di partenza per il progetto.

2.1 Cronache di peregrinazioni intorno alla città metropolitana.

Camminare, pratica estetica e proto-progettuale

L’obiettivo primo della tesi è quello di sperimentare il “cambio di scala” che i sistemi urbani hanno sperimentato negli ultimi 30 anni. La fase della “metropolizzazione” del territorio coincide con la comparsa del processo di “costruzione della città (con funzioni e relazioni tipicamente urbani) in ambiti non urbani; fino a concludersi con una fase (...) in cui la città diffusa ha continuato ad arricchirsi di oggetti e relazioni determinando un uso dell’area vasta equivalente all’uso della città tradizionale.” [Fior, Salata, 2012]

Può così definirsi campagna urbanizzata, città diffusa, Anticittà, città infinita o arcipelago metropolitano [Indovina, 1990; Bonomi, 2004; Indovina, 2009; Boeri, 2011] questo processo di esplosione del sistema insediativo ben oltre i confini amministrativi delle principali realtà urbane, continuando a “crescere con grande intensità rompendo lo schema tradizionale di allargamento progressivo espansioni insediative” [Fior, Salata, 2012] ma assumendo una forma dispersa, a bassissima intensità e generando pattern, visti dall’alto, di uso del suolo discontinui e variegati “a macchia di leopardo.” [Boeri, 2011]

L’urbanistica tende a disconoscere o criticare alacramente questo tipo di sviluppo e la conseguente traduzione territoriale che ne deriva: “le metropolizzazione delle città comporta seri problemi di sostenibilità, al punto che la si può definire brutta col significato di una città che, non per motivi estetici ma funzionali e qualitativi, non risponde più alle esigenze per cui gli uomini, millenni fa, hanno cominciato a raggrupparsi in piccole comunità per soddisfare i loro bisogni primari di assistenza reciproca e socialità. [Oliva, 2010].

Stefano Boeri calca ancor più la mano sull’insufficienza estetica di tali luoghi, incapaci perciò di generare quel fenomeno di inclusione, cultura e crescita proprio della città. Per tali ragioni arriva a definire l’Italia dall’alto come “paesaggio a macchie sfumate, (...) i cui connotati geografici sono stati ritoccati da una grana liquida di materia urbana”. Il tipo di urbanità che ne deriva è presto definito come il trionfo della mediocrità e dell’ordinaria ripetizione nello spazio di pochi modelli abitativa: la casa unifamiliare al centro del lotto, il capannone, la villetta a schiera, la palazzina, il centro commerciale. (...) Realtà che escludono di per sé una relazione di necessità, (...) generando una diluizione delle relazioni urbane.” [Boeri, 2011]

Ma cosa significa realmente esplorare queste realtà? Come appaiono? Cosa ci dicono e dove ci portano? Da questa semplice domanda nasce un’altrettanto semplice considerazione: per capire realmente come si articola e come si manifesta la città infinita, questa va percorsa, sperimentata ed osservata con attenzione e curiosità. Come? A piedi, esattamente come si percorrerebbero le minuzie di un centro storico, ma attraverso un sistema di relazioni espressamente disegnato per gli spostamenti in automobile.

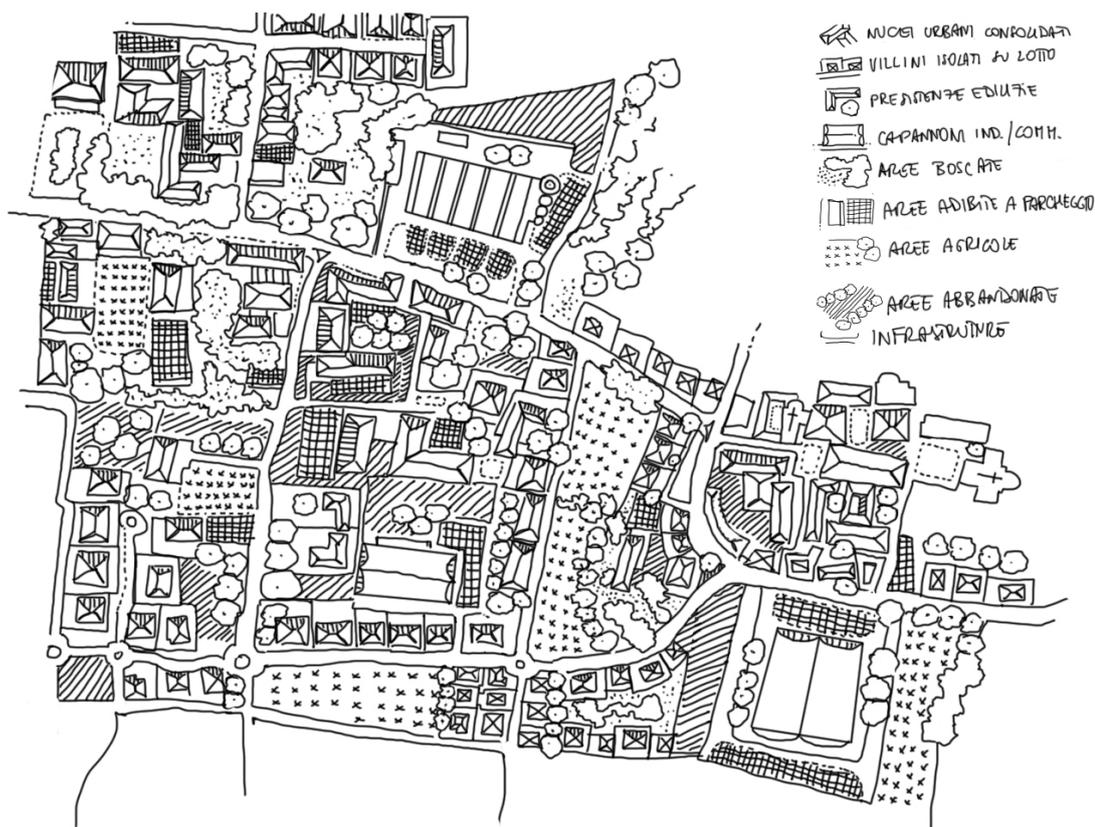


Immagine 28:
diluizione, moltitudine,
monocultura

Quella che Stefano Boeri definisce come “Anticittà” cresce “nei processi di diluizione delle relazioni urbane”. (...) L’Anticittà sta edificando immense città senza confini e sparse nel territorio, composte da una moltitudine di isole monoculturali e disinteressate al funzionamento dell’organismo geografico e antropologico a cui pur appartengono.

[Boeri, 2011]

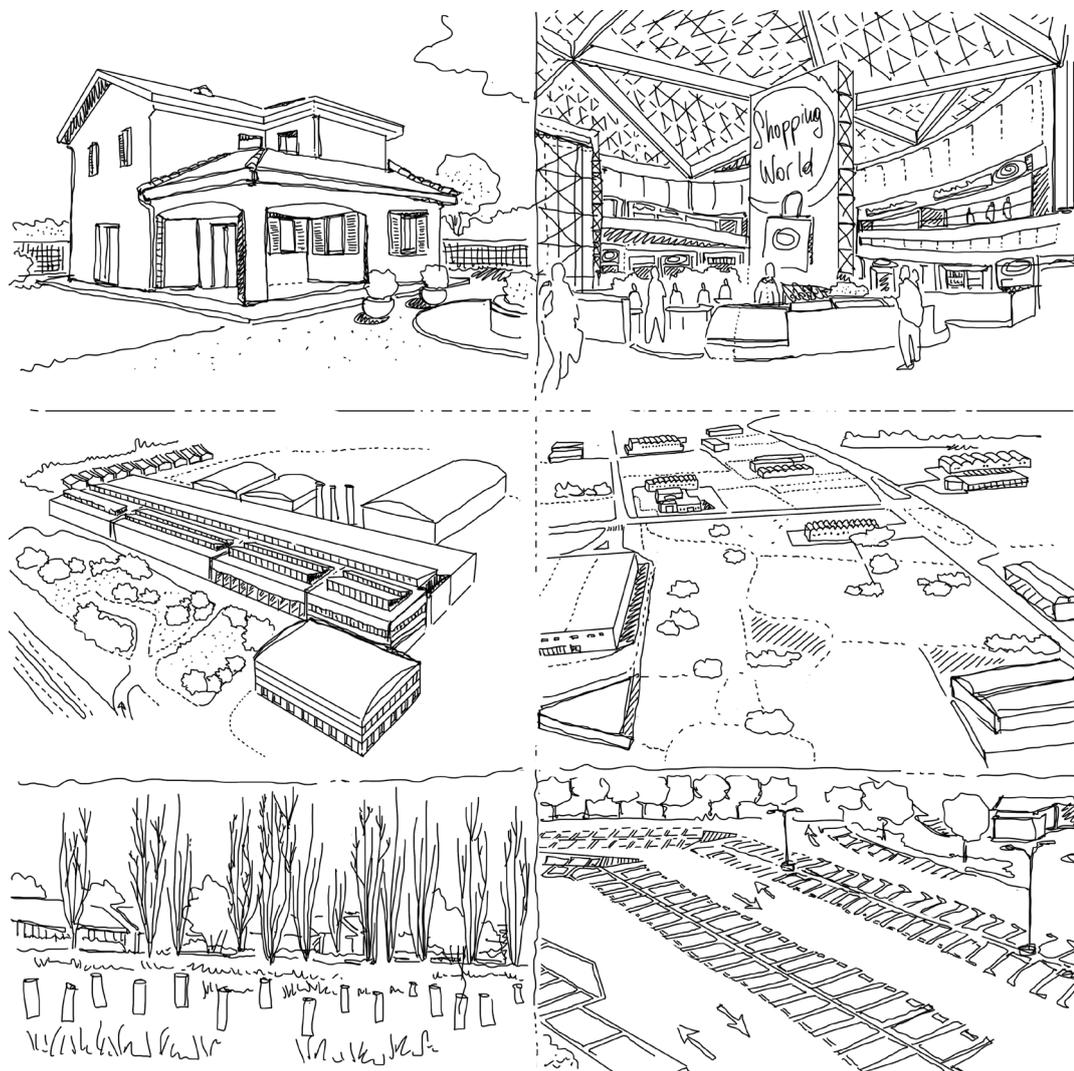


Immagine 29:
scenari da Anticittà
Il paesaggio dell’Italia contemporanea, la sua cifra, “sono l’addizione e l’accostamento di una ridotta gamma di edifici solitari : il capannone, la villetta, la palazzina, il contenitore commerciale, l’autolavaggio, lo spazio-giochi, il multiplex. Le combinazioni tra le diverse funzioni generano manufatti individuali: la villetta-capannone, la villetta-centro vendita, il centro commerciale multisala...”

[Boeri, 2011]

In realtà questo tipo di “peregrinazione esplorativa” risponde al nome di “psicogeografia”, un “mix tra psicologia e geografia, un modo d’intendere il viaggio come deriva, vagabondaggio, spesso legato (...) a luoghi con molte storie da raccontare e infinite possibilità di cambiamenti di marcia.” [Biondillo, Monina, 2010]

L’obiettivo però del mio lavoro non è quello semplicemente di sviluppare “racconti di territorio” col rischio di generare semplicemente una narrazione “romantico-nostalgica” ma vi è la chiara volontà di ragionare sulle pratiche, agganciando ad uno specifico ambito pratiche territoriali predominanti, vera e propria anticamera di un ipotetico sviluppo progettuale.

Camminare nel paesaggio non solo come pratica estetica e “strumento critico, modo di guardare il paesaggio e forma emergente di un certo tipo di architettura (...) vicino ai situazionisti, col gusto per l’investigazione urbana e la sensibilità per le trasformazioni contemporanee” [Careri, 2006], ma come lettura esplorativa finalizzata alla definizione di occasioni progettuali.

2.2 Un modello imprescindibile: “Il territorio che cambia”

Nel 1993 Stefano Boeri, Arturo Lanzani ed Edoardo Marini compiono un importante studio sulla regione urbana milanese, ponendo l’attenzione per la prima volta in modo chiaro sul fatto che l’urbanizzazione della stessa abbia ormai “debordato”, rendendo francamente insensato tentare di disegnarne i confini.

La ricerca nasce da un’ipotesi ancora più fine: i materiali urbani così concepiti influiscono profondamente sugli usi *sociali* di un territorio. Tale vita sociale è profondamente influenzata dalle forme del territorio e al tempo stessa ne determina continuamente variazioni. Per riconoscere tali dimensioni, la ricerca riconosce due differenti ritmi evolutivi del territorio: oltre al ritmo lento che ai nostri occhi sembra aver scandito la costruzione di segni permanenti e di tradizioni locali nel territorio, il ritmo assai più rapido che accompagna la realizzazione e la vita dei fatti urbani contemporanei, quelli che determinano “in tempo reale” il mutamento dello spazio.

La ricerca dei tre, allora giovanissimi, tenta e riesce ad unire le forme del cambiamento, allora in furibonda evoluzione, ai principali cambiamenti della società, istituendo tre “aree di ricerca” riassumibili in tre voci, tre “campi semantici”:

- a) *ambienti*: annotazioni sulla nuova fisionomia che la regione milanese sembra(va) destinata ad assumere.
- b) *paesaggi*: ricorrenti esperienze dell’abitare nell’ osservazione dei suoi spazi.
- c) *modi di cambiare* del territorio

Così facendo gli autori definiscono una utilissima lista di “tipi ideali”, ancora oggi una non superata analisi della “città nuova” milanese.

Ben lungi dal voler (o saper) riprodurre questo perfetto meccanismo metodologico e di ricerca sulla regione metropolitana veneziana, “*Il territorio che cambia*” rimane però un riferimento di primaria importanza, tenuto in considerazione lungo l’intero percorso.

2.3 5 itinerari attorno alla città metropolitana di Venezia

La “città diffusa” al centro dell’esercizio è Venezia.

La scelta di Venezia è personale, avendo io passato mesi bellissimi e straordinariamente istruttivi presso il dipartimento di Architettura e Arti Visive prima e Cinema poi della Biennale di Venezia.



Immagine 30:
Nomadismo urbano

Psicogeografia: un mix tra psicologia e geografia, un modo d'intendere il viaggio come deriva, vagabondaggio, legato a luoghi con molte storie da raccontare.

“Un percorso simile a quello dei naviganti su Internet, che passano da un link a un altro e si trovano spesso a visitare siti a sei gradi di separazione”.

Teorizzato circa cinquant'anni fa da Guy Debord, questa corrente di pensiero è stata portata avanti da scrittori come Iain Sinclair, Peter Ackroyd, James Ballrd e Stewart Home.



Mesi in cui mi sono trasferito ovviamente in loco e, grazie ad alcuni amici veneziani, sono stato invitato ad andare oltre la perfezione indiscutibile della città storica, addentrandomi in un territorio, la “terraferma”, complesso, che culturalmente e per vocazione identitaria ruota ancora intorno al “pesce” di Tiziano Scarpa. [Scarpa, 2000]

Angela Vettese afferma: “Non si sa bene cosa sia questa città, peraltro, agglomerato umano nato dal caso e dalla necessità e probabilmente anche dalla follia, dal momento che nessuna categoria urbanistica è adatta a contenerla. (...) Il suo volto è cangiante: è vivace o depressa, pallida o sanguigna, grigia o rosa, fredda o calda, colorita o esangue, come notava Henry James nel 1882. Venezia è egocentrica: ti chiede sempre di guardarla meglio.” [Vettese, 2017]

Inoltre la Venezia storica è la città che più di ogni altra si può conoscere soltanto a piedi e che pare essa stessa concepita per ospitare pratiche psico-geografiche. Continua Vettese: “andare per Venezia significa un continuo andirivieni: dal presente al passato, dal grande al piccolo; dal recto al verso, dalle cose anomale a quelle normali. Non c'è regola se non essere curiosi”.

L'idea alla base degli itinerari è quindi quella di assumere lo stesso punto di vista di chi compie una peregrinazione in centro storico ma trasporta alla nuova dimensione metropolitana di Venezia, “pesce che abocca alla lenza” di un territorio altamente urbanizzato che Paola Viganò ha descritto alla Biennale Architettura 2016 come “metropoli orizzontale, ossimoro che coniuga l'idea tradizionale di metropoli (centro di un vasto territorio, gerarchicamente organizzato, prodotto per polarizzazione come la Venezia storica è) all'orizzontalità (l'idea di una condizione urbana più diffusa, isotropica, in cui sfuma la distinzione tra centro e periferia)” [Viganò, 2016]. La Venezia assunta alla scala contemporanea occupa un territorio che condensa le province di Padova, Venezia, Treviso e una parte di quella di Rovigo, con oltre un milione di abitanti e un tessuto economico tra i floridi più d'Europa [Istat e Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, 2015].

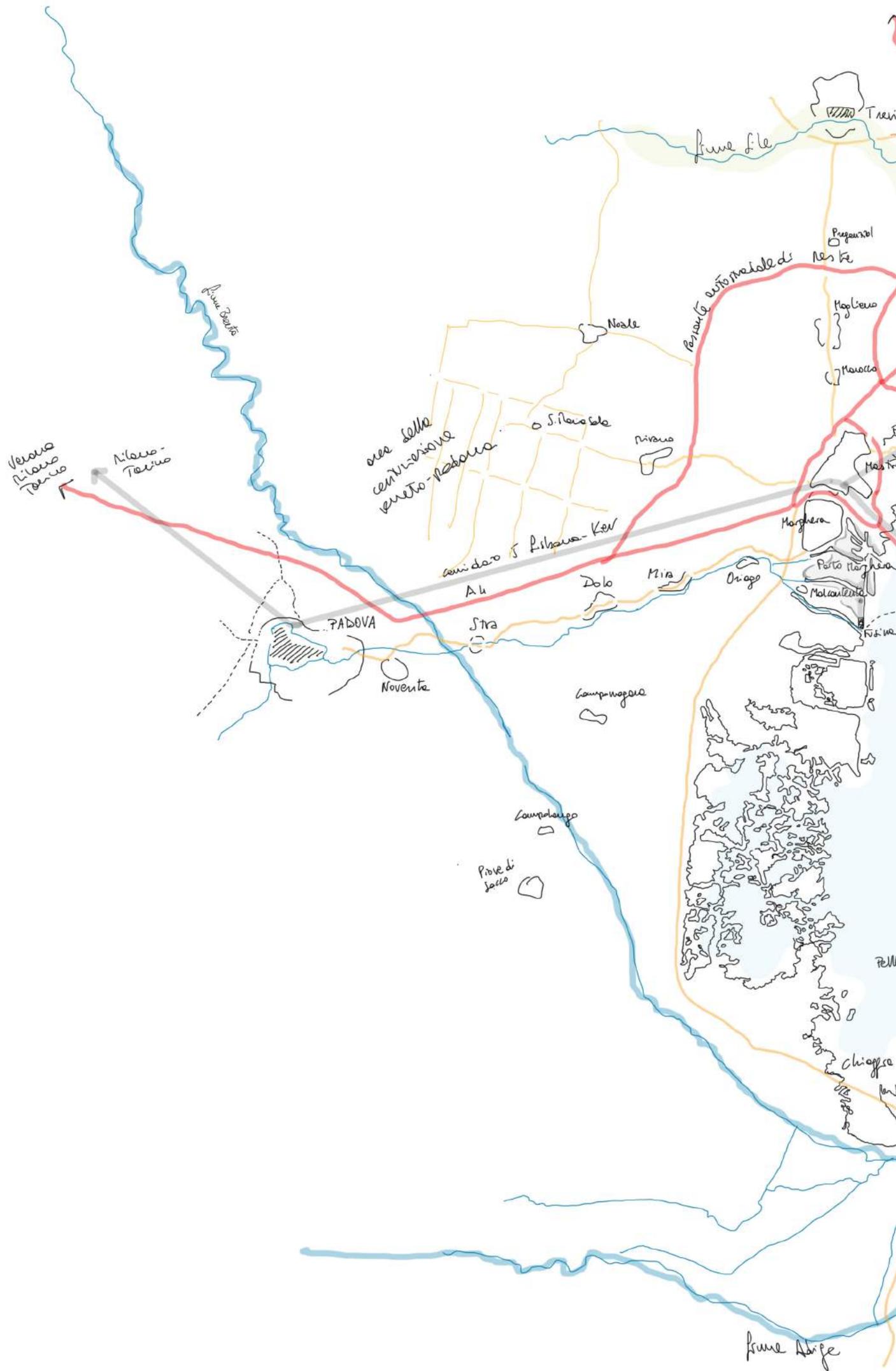




Immagine 31:
La vera dimensione
territoriale di Venezia

Nel definire la vera dimensione metropolitana di Venezia, è necessario ridefinirne i confine. Venezia è al centro di una densa e complessa rete di relazioni territoriali, sociali ed economiche tra Terraferma e Laguna.

I 5 itinerari scelti e svolti quasi sempre a piedi e/o in bicicletta toccano temi di rilevanza primaria per la morfologia territoriale di un territorio tanto complesso, quale lo sperimentare diversi i metodi di accesso alla città storica.

Sono così definiti 5 itinerari lineari, di scala diversa ma attenti a dilatare o restringere il punto d'osservazione:

- 1) Padova: tra città nobile e città banale
- 2) La Riviera del Brenta: luoghi di delizia di ieri, luoghi di delizia di oggi
- 3) Marghera e Mestre: distopie di Terraferma?
- 4) Mestre - aeroporto Marco Polo: vedere ma non toccare Venezia
- 5) Chioggia - Punta Sabbioni: lungo le isole soglia

Gli stessi saranno analizzati mediante tre livelli d'interpretazione, tre strumenti utili ex ante e post la fase del walking through, necessari per la definizione finale della figura territoriale utile al progetto.

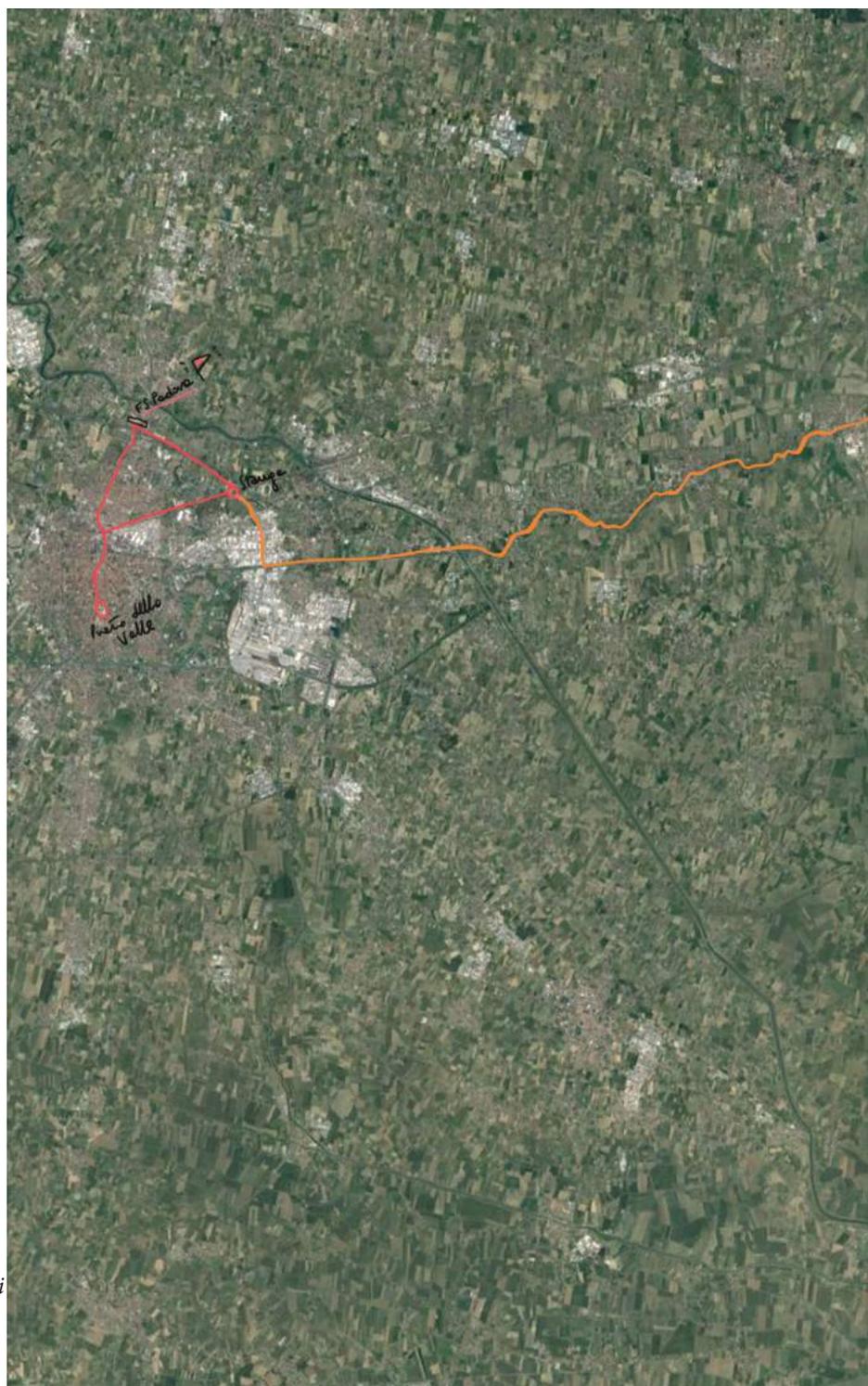


Immagine 32:
I 5 itinerari

Tematizzati e studiati in Atelier, i tracciati sono stati quindi tracciati su mappa come semplici "indirizzi di tensione".

- Itinerario 1: Padova
- Itinerario 2: Riviera del Brenta
- Itinerario 3: Marghera e Mestre
- Itinerario 4: Mestre - aeroporto
- Itinerario 5: Chioggia - Punta Sabbioni

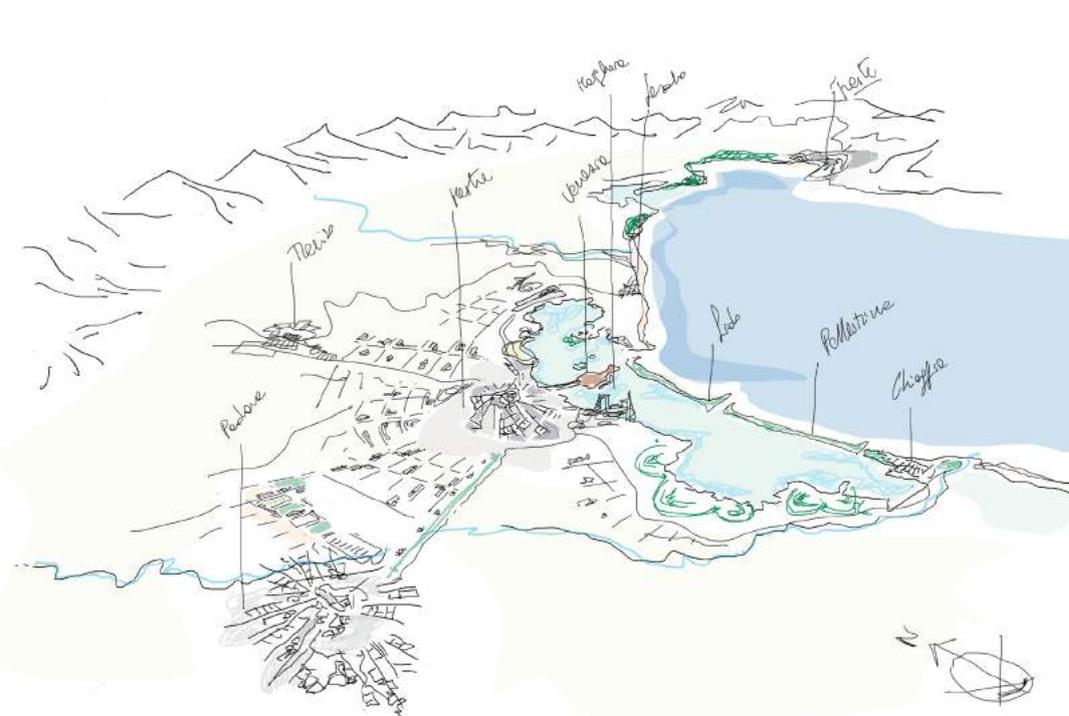
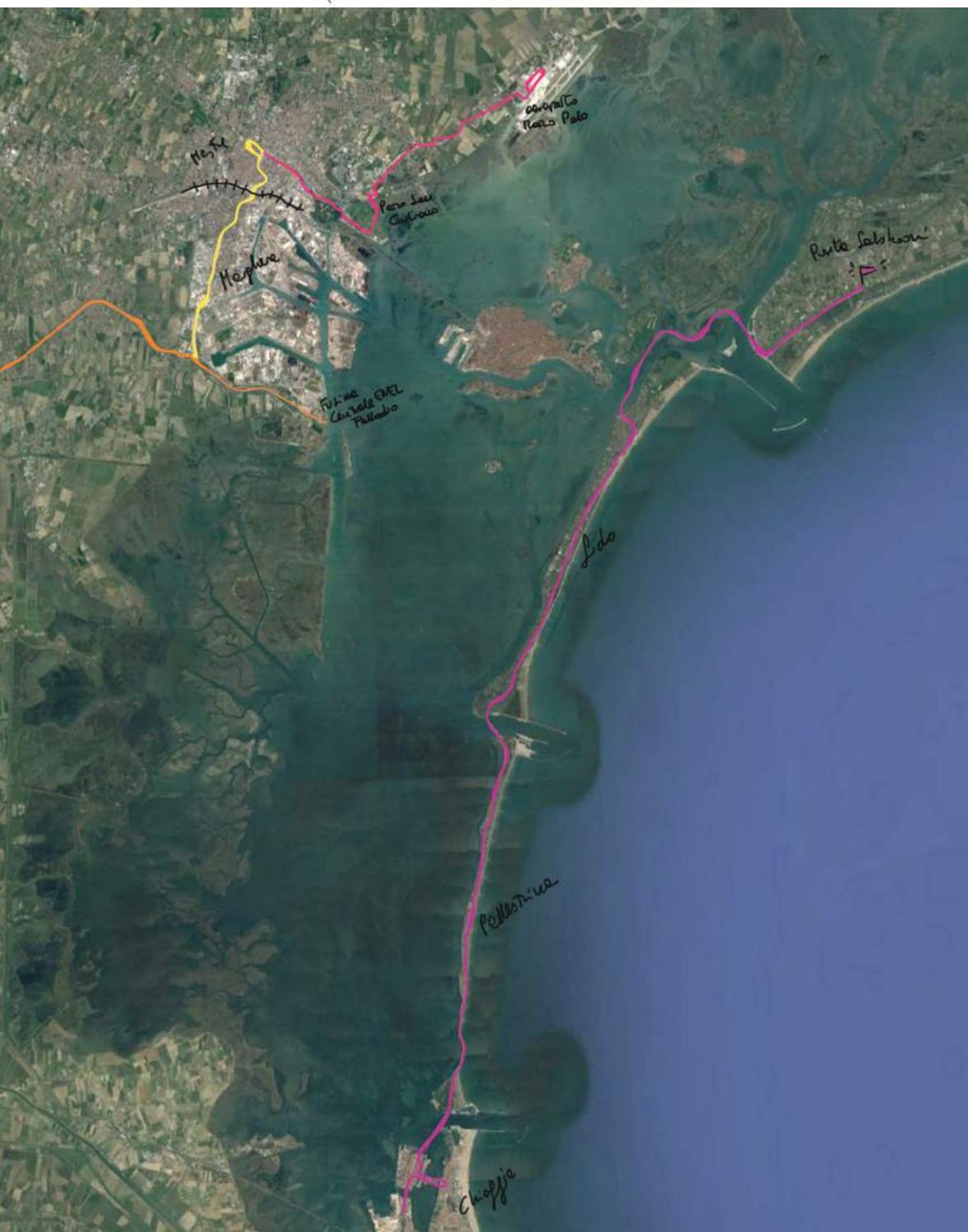


Immagine 33:
Osservare l'area
dall'alto

Centrale nella metodologia e nella definizione dell'area metropolitana di Venezia è il *looking from above*. Dall'alto infatti è facilmente identificabile come la Grande Venezia si definisca tra i fiumi Brenta e Piave.



2.4 Autocoscienza del metodo. 3 passaggi

1. *L'immagine mentale.*

Tutto nasce dalla carta geografica e dallo studio della stessa. Messa a confronto con riferimenti storico-geografici pregressi, ho individuato quelli che a priori potevano apparirmi come nodi di lynchiana memoria. Luoghi speciali, emergenze, luoghi cui la Storia ha dedicato particolare attenzione, luoghi monumentali o naturali di grande ed assodata bellezza. Dopo aver fisicamente disegnato su mappa luoghi, città e toponimi imprescindibili alla definizione del mio itinerario, è chiaro che mi sono approcciato al luogo con un'idea dello stesso, un'ipotesi da confermare o meno. Tale ipotesi viene confutata attraverso il disegno di una prima mappa, strumento che andrà poi confrontato col secondo passaggio da compiersi.

2. *Il walking through.*

Corrisponde alla fase di esplorazione di cui sopra, in cui la "psicogeografia" viene messa in campo. Armato di sketchbook, ho percorso gli itinerari prefissatomi alla ricerca di quelle emergenze già conosciute, per confermare o meno che si trattasse di landmark o meno, e di nuove: emergenze estetiche, elementi capaci di creare una tensione visiva lungo il percorso, elementi fondanti una possibile architettura territoriale. Una fase importantissima anche per prefigurare ipotetici scenari futuri: il percorso viene condotto non soltanto per registrare quello che c'è, ma si tende anche a guardare il territorio come potrebbe essere, muovendo ipotesi non più sull'oggi ma sul domani, ricercando e/o sperimentando il *genius loci*.

3. *Il Playground.*

Ora è tutto più chiaro: sovrapponendo i due livelli di studio, l'immagine mentale e la mappa fisica dei luoghi visti, si può operare una sintesi specifica di questi. Tale sintesi va a toccare e selezionare quelli che sono i temi attorno cui è possibile sviluppare successive occasioni progettuali. Attraverso la promozione di metafore territoriali come medium, queste mappature assolvono alla prefigurazione di scenari proto-progettuali. Il "playground" unisce temi a realtà territoriali, dilata la scala, da quella del singolo manufatto architettonico a quella della dorsale territoriale, attribuisce diverse inclinazioni e specifica le invarianti, ovvero quelle "parole chiave" che introducano, accompagnino e coordinino i progetti, a qualsiasi scala essi siano. Il "playground" assolve anche il ruolo di immagine interpretativa.

La definizione dei 3 passaggi è importante e necessaria per lo sviluppo di un'autocoscienza del metodo. "Il camminare ha prodotto e produce architettura e paesaggio, (...) e questa pratica, quasi del tutto dimenticata dagli stessi architetti, è stata ripristinata dai poeti, dai filosofi e dagli artisti, capaci (...) di vedere quello che non c'è per farne scaturire qualcosa." [Careri, 2006]

L'obiettivo è quindi quello di riappropriarsi del camminare come pratica non solo estetica, la cui valenza non è in alcun modo negata dalla seconda fase di analisi, ma cerchi di andare oltre, impostando "il farne scaturire qualcosa" come pulsione progettuale e non soltanto di storytelling.

I 5 itinerari, così riproposti ed impostati, hanno quindi l'ambizione di riavvicinare il camminare ad essere strumento del progetto, in architettura e in urbanistica.



*Immagine 34:
Passaggio 1.
L'immagine mentale*

Luoghi speciali, emergenze, monumentali o naturali: dopo aver fisicamente disegnato su mappa luoghi, città e toponimi imprescindibili alla definizione del mio itinerario, mi sono approcciato al luogo con un'idea dello stesso, un'ipotesi da confermare o meno.

*Immagine 35:
Passaggio 2.
Walking through*

Corrisponde a quella fase di esplorazione in cui la "psicogeografia" viene messa in campo. Armato di sketchbook, ho percorso gli itinerari prefissatomi alla ricerca di quelle emergenze già conosciute, per confermare o meno che si trattasse di landmark o meno, e di nuove: emergenze estetiche, elementi capaci di creare una tensione visiva lungo il percorso, elementi fondanti una possibile architettura territoriale. Una fase importantissima anche per prefigurare ipotetici scenari futuri.



Riferimenti bibliografici

Boeri S., *L'Anticittà*, Laterza Bari 2011

Boeri S., Lanzani A., Marini E., *Il territorio che cambia*, Abitare Segesta, Milano 1993

Bonomi A., *La città infinita*, Mondadori, Milano 2004

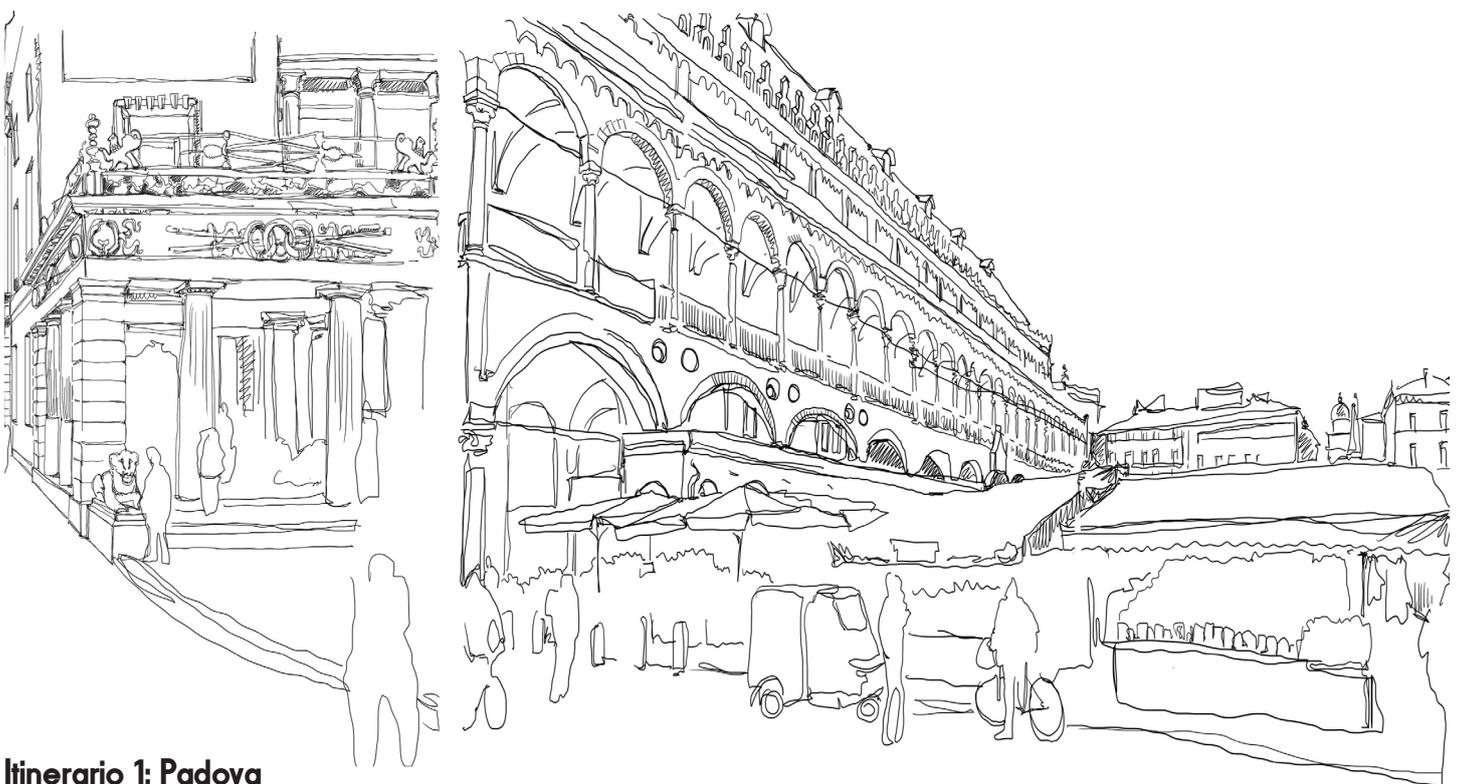
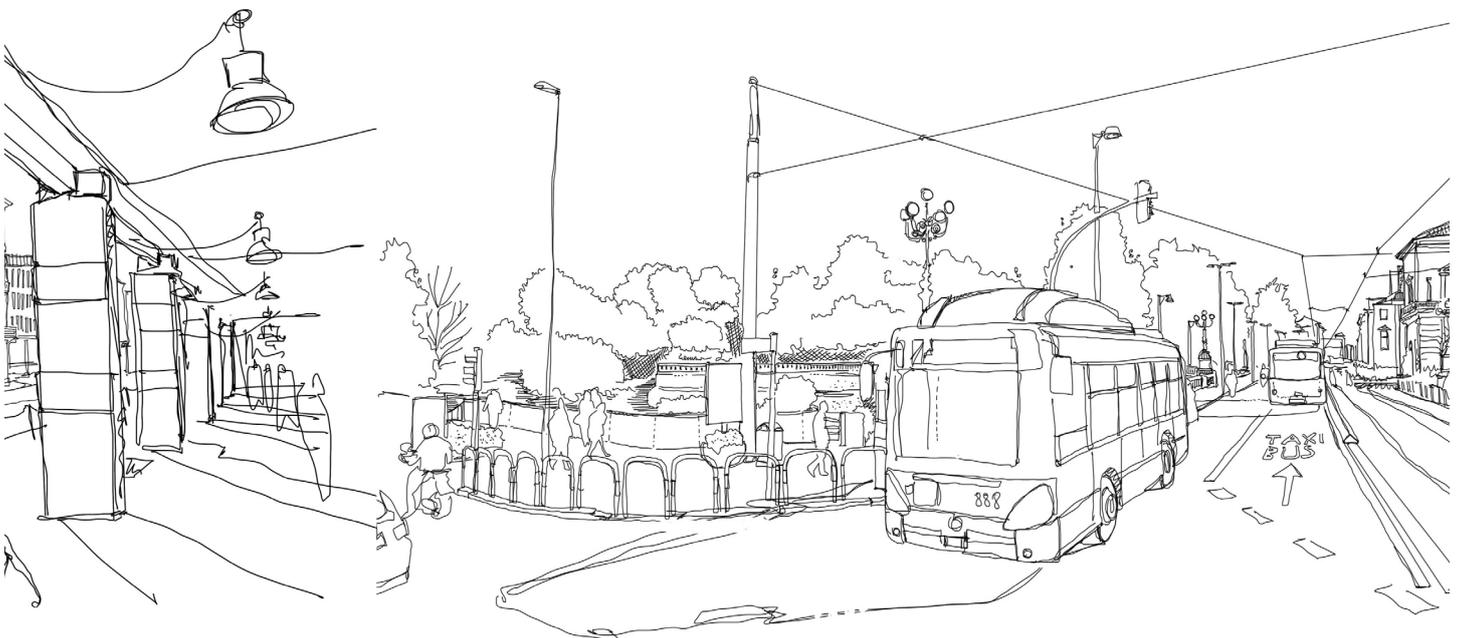
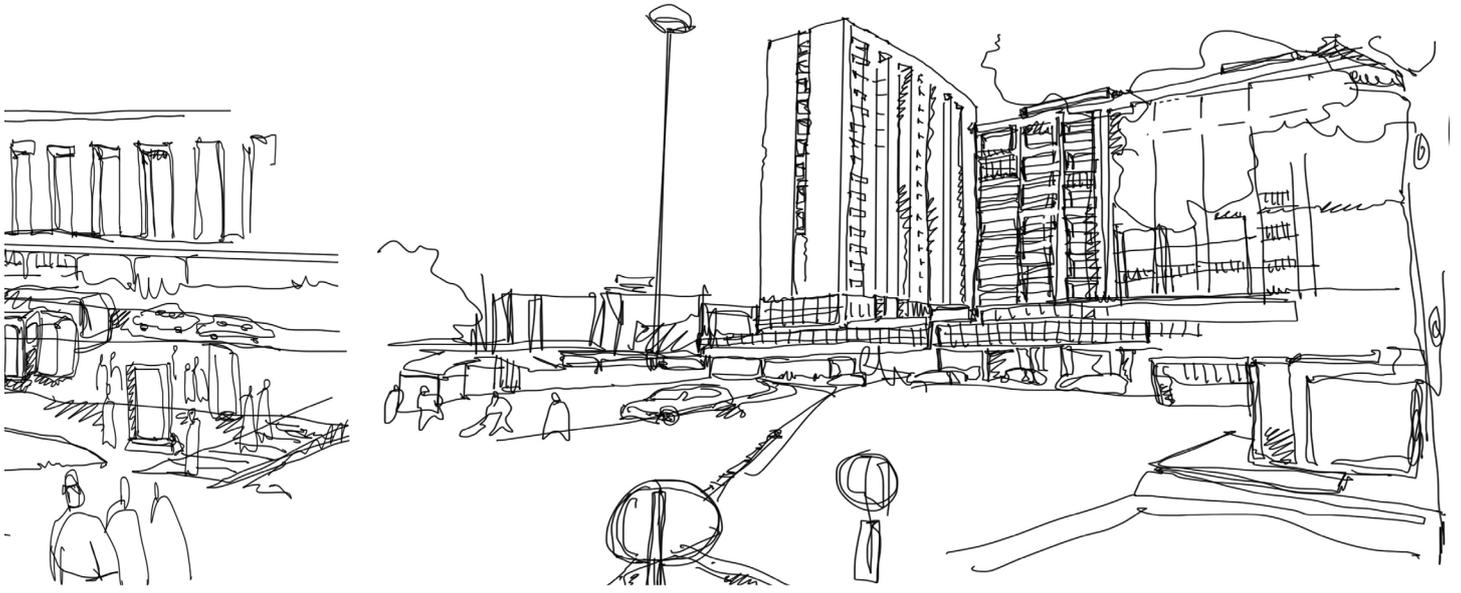
Careri F., *Walkscapes*, Einaudi, Torino 2006

Indovina F., a cura di *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano 2004

Magnaghi A., *Il progetto locale. Verso la coscienza del luogo*, Bollati Boringhieri, Torino 2000

Scarpa T., *Venezia è un pesce*, Feltrinelli, Milano 2000

Vettese A., *Venezia Vive*, il Mulino, Bologna 2016



Itinerario 1: Padova

L'immagine interpretativa della Riviera del Brenta a Padova

L'idea è quella di osservare come la Riviera del Brenta entri a Padova, se e come questo sistema territoriale crei una certa "tensione" sulla *forma urbis*. Dopo aver osservato con attenzione la mappa sono emersi i seguenti punti:

a) *La stazione e il centro*
Soltanto osservando l'architettura urbana del nucleo storico, si osserva come lo stesso sia intervallato dall'asse Corso del Popolo - Via Roma - Via Umberto I - Corso Vittorio Emanuele II, toccando come fosse una collana, tutti i principali luoghi significativi ed identitari della città. I due "magneti" a creare una tensione lungo l'asse sono appunto la Stazione e il Prato della Valle. Le questioni emergenti nell'immagine interpretativa divengono quindi:

- Come lo spazio urbano definisce la catena di luoghi "speciali" presenti lungo l'asse?

- Quale rapporto tra il nucleo storico e il sistema di Navigli che lo circondano? Che tipo di rapporto sussiste tra l'acqua e il nucleo storico della città? Richiamano nelle forme i Navigli il vicino attacco della Riviera del Brenta?

b) *L'attacco della Riviera*
Più interessante osservare su mappa l'attacco del sistema dei Navigli alla Riviera del Brenta. Questo avviene al di sotto dell'area industriale dello Stanga, un complesso di grosse piastre commerciali e/o produttive e grossi

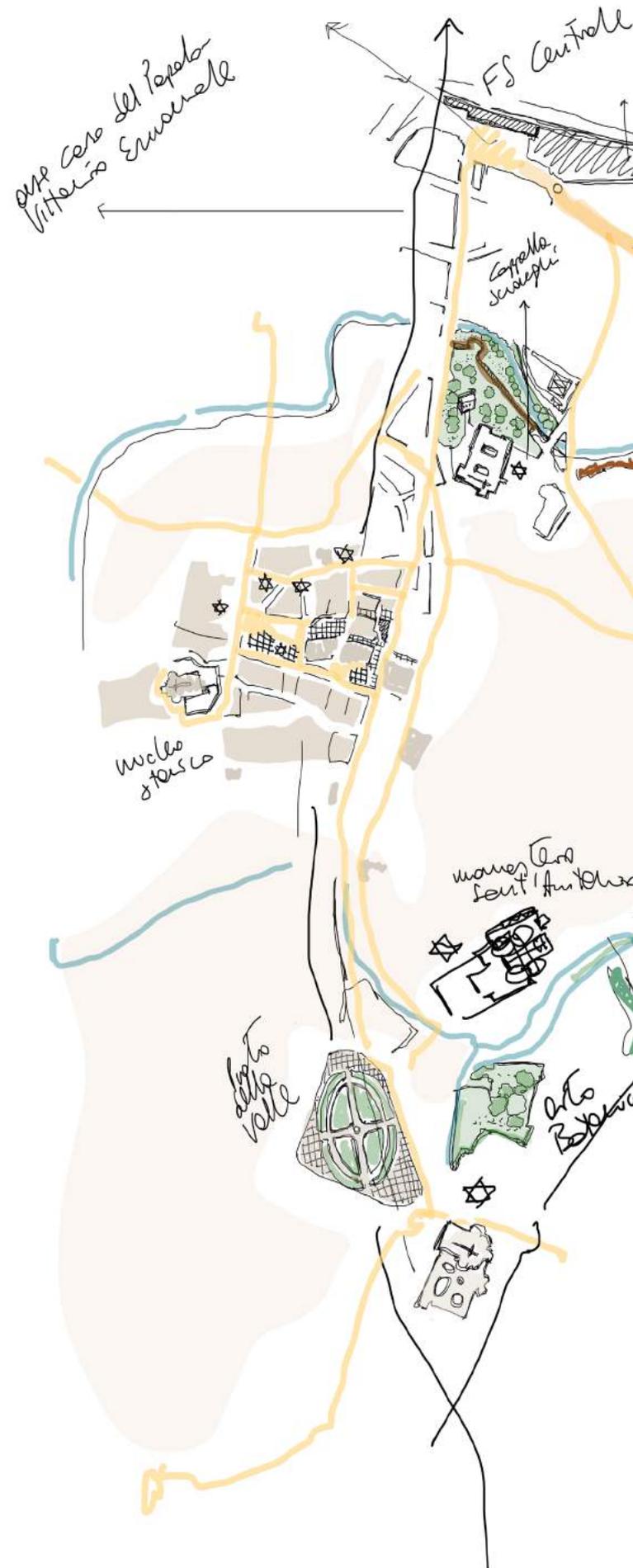
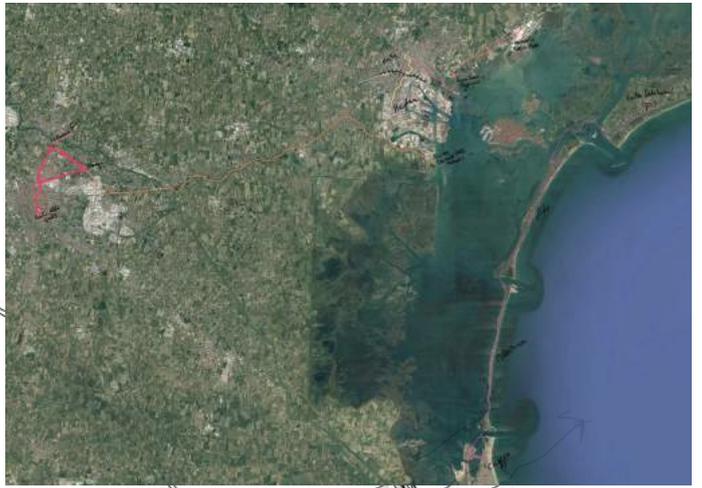


Immagine 1:
L'immagine interpretativa

Prima di andare sul campo, si è sentita la necessità di tracciare su mappa gli assi, i nodi, i landmark e i luoghi che saranno visitati durante l'esplorazione. Questo ha fatto sì che si definisse un'idea di morfologia urbana ed emergessero alcune domande e questioni relative alla *forma* e all'*imago urbis* che poi la fase sarà e dovrà confermare o meno.



✧ piccoli landmark

▣ grandi pietre forme mono funzionali



stabilimenti a servizi monofunzionali. (Fiera, alberghi, shopping center, alcuni padiglioni dell'università). Tale area è strutturata lungo l'asse di Via Venezia, arteria di largo scorrimento tra Stazione e sistema delle tangenziali-autostrade.

Al di sotto di tale sistema scorre il primo tratto della Riviera del Brenta e proprio qui, definendo un'ansa propria del precedente sistema di mura difensive, unisce la sue acque a quelle del fiume Baccaglione. Dalla mappa emergono le seguenti questioni:

- vi è o meno un accesso facilmente leggibile nelle forme e nei caratteri della forma urbis di tale brano di città all'acqua? Se sì, si tratta di una permeabilità lineare e continua o puntuale ed interrotta?

- La densità di luoghi "speciali" di oggi presenti lungo Via Venezia crea e vuole creare una qualche tensione con la Stazione e l'inizio della Riviera? Può essere questo preciso ruolo che si riconoscerebbe all'area (area d'inizio della Riviera del Brenta) un elemento territoriale d'identificazione dell'intero comprensorio?

Cercare risposte per modificare l'immagine interpretativa: verso un playground

Di seguito le cronache del mio soggiorno padovano, prima parte della prima tappa delle cinque esplorazioni. Come si evincerà, ho espressamente scelto di adottare un linguaggio da "diario di bordo" da sketchbook parlato. Alle mie note si affiancano infatti disegni e semplici diagrammi che cerchino di dare risposta alle questioni emerse nella fase precedente.

Padova, 26 luglio 2017

"Devo confessare che stamattina avevo una certa angoscia. Questa fastidiosissima sensazione ha cominciato a sciogliersi non appena ho messo piede in Stazione. Spesso le stazioni ferroviarie delle medie città italiane sono edifici post-unitari, dotati di quel minimo pregio architettonico che li rende gradevoli alla vista. Spesso gialli, sempre ornati da un grande orologio e le bandiere.

La stazione di Padova non è niente di tutto questo. E mi stupisco profondamente: è un edificio austero, definito da un importante ordine di colonne, di sicura impronta razionalista, che ne definisce il rango di Città. Tale elegante soluzione pare dire: "Non si entra nella solita media città italiana, nossignori: si entra a Padova".

Anche all'arredo urbano della "piazza" si deve riconoscere un qualche pregio, definito da archetti di cortén che indicano i vari percorsi, benché la forma scomposta dello spazio che si apre antistante alla stazione faccia chiaramente pensare alla riconversione di un grande spazio di risulta, forse uno scalo.

Dirimpetto alla stazione edifici densi, edilizia aggressiva, senza grazia, chiari figli della vorace urbanizzazione residenziale anni '70.

Lasciamo la piazza per penetrare il cuore della città. Lo faremo attraverso l'asse Corso del Popolo – Corso Garibaldi, colonna vertebrale della struttura urbana, decumano che penetra e serve il centro storico, una strada elegante e dai bei palazzi eclettici, spesso inglobati in aggressive densificazioni di chiara matrice speculativa. In breve, incontriamo il canale Piovego, fossato artificiale, parte di un sofisticatissimo sistema di acque, fiumi e canali che costituiscono la linfa della forma urbana della città. Essi infatti, oltre che fornire scorci urbani di grande bellezza, definiscono il sistema dei bastioni, mantenendo pressoché dappertutto un piacevole disegno del verde.

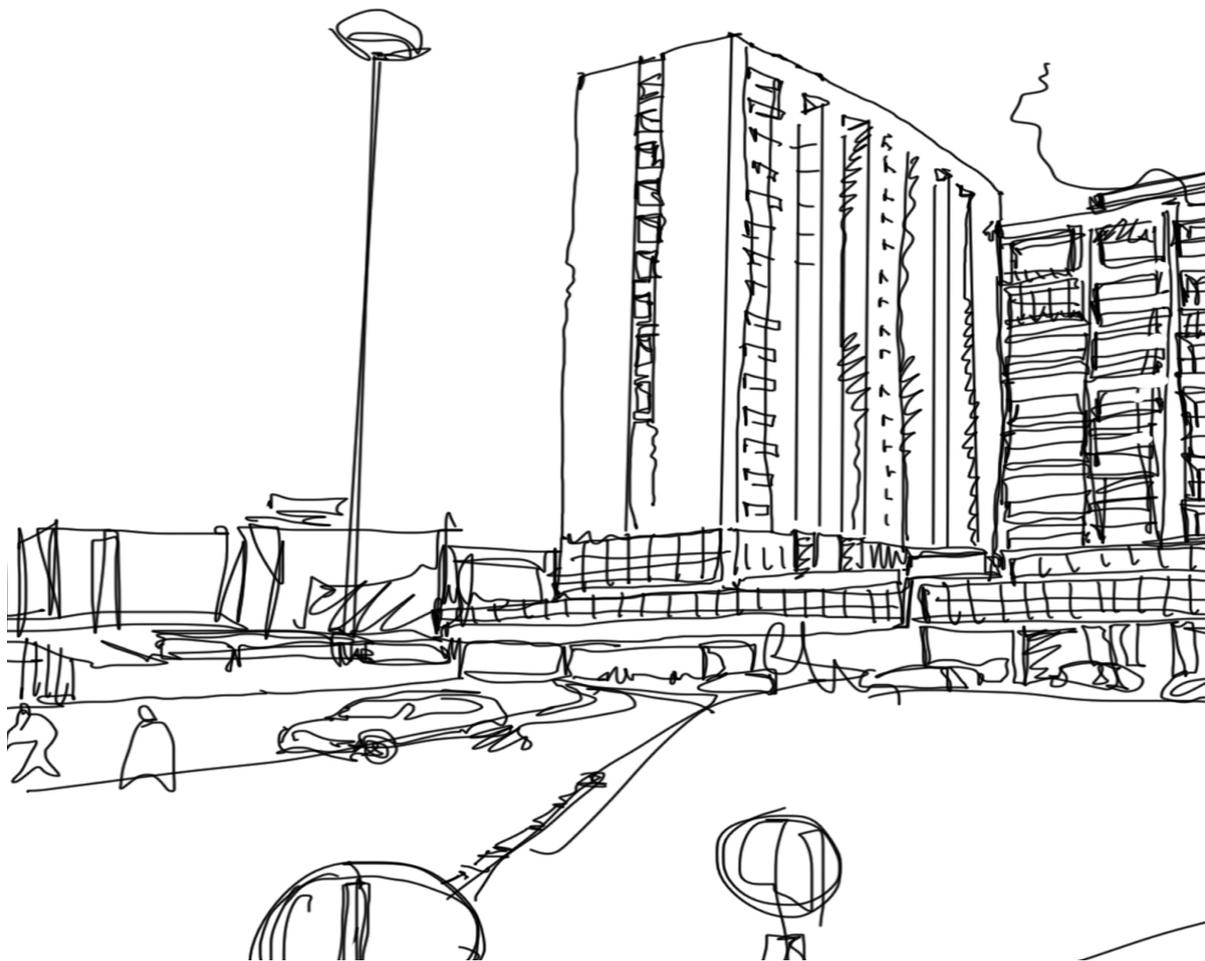
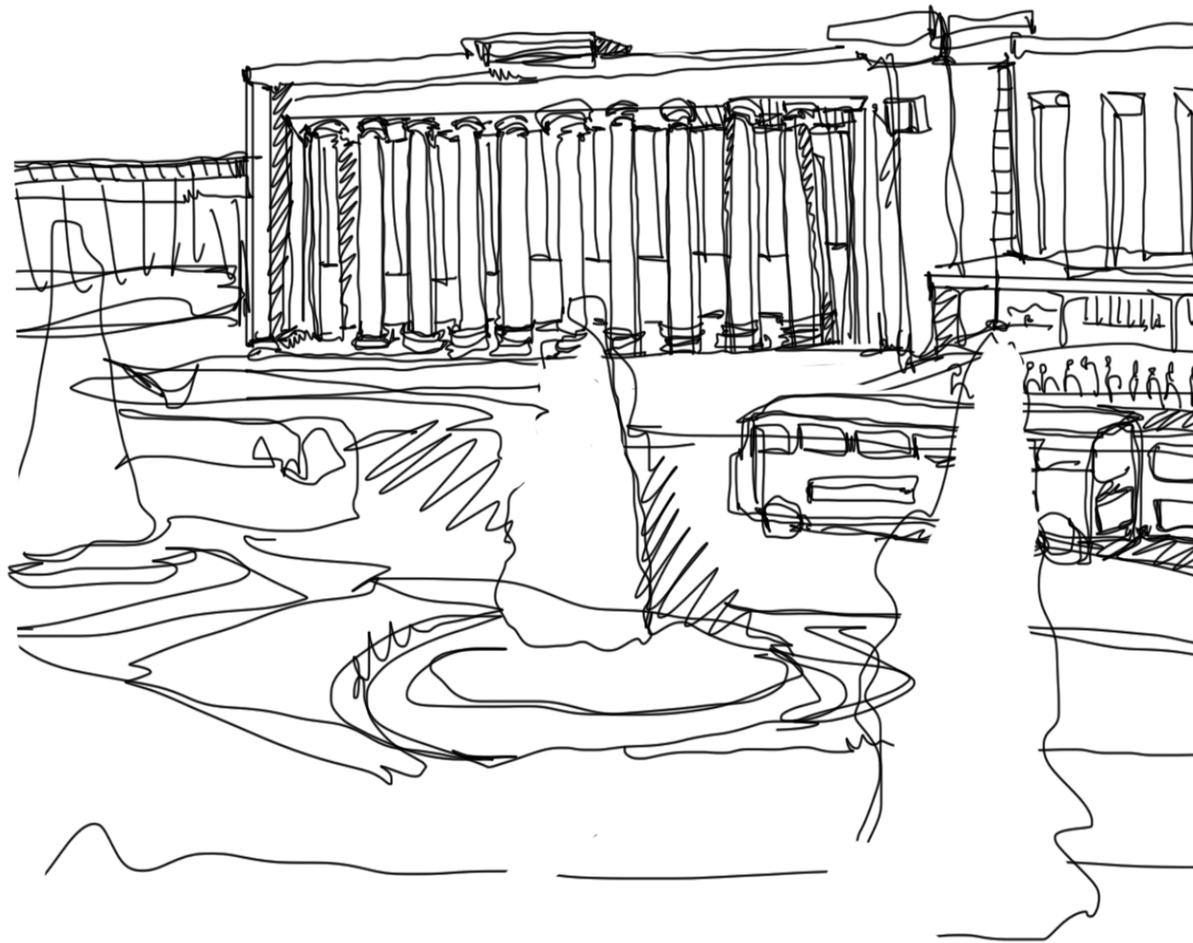
Nella complessità del rapporto di Padova con le sue acque, appaiono paradossalmente un grande aiuto nel leggera la forma urbana: un sistema di navigli che capillarmente toccano luoghi e definiscono nodi.

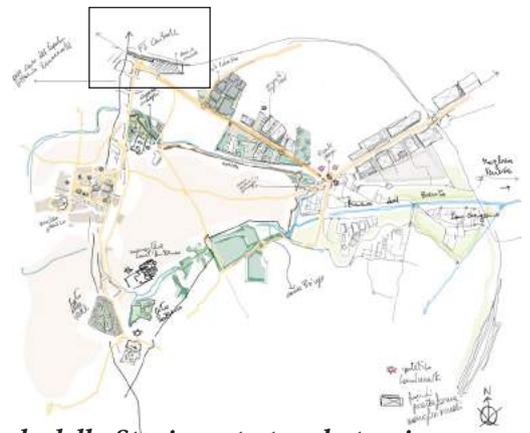
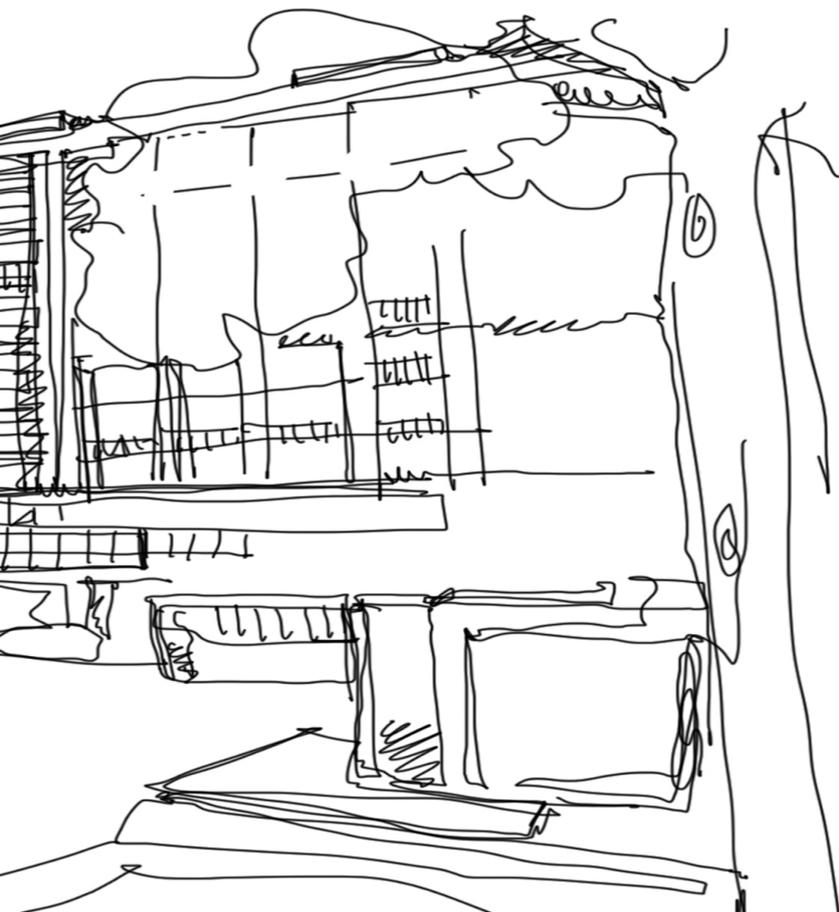
Con l'ingresso nel centro storico da Corso del Popolo e il superamento di questo placido (e bellissimo) bastione azzurro, la forma urbana cambia: ci troviamo infatti di fronte a un tessuto di grana finissima, definito da un dedalo di vicoli, un palinsesto che, visto dall'alto, assume una piacevole forma organica. La prima di un bel sistema di piazze è dedicata a Garibaldi. Qui edifici gli ultimi trionfi eclettici resistono alla completa predominanza del tessuto medievale. Si tratta di edifici anche bellissimi che nei primi anni del secolo scorso hanno riempito vuoti urbani, classiche presenze post-unitarie da realizzarsi in un'Italia che voleva assomigliarsi (sedi di Banche, Assicurazioni, la Rinascente...). Questo squisito scenario però cede immediatamente il passo a uno straordinario tessuto del tutto medievale, che culmina col sistema Piazza delle Erbe – Palazzo della Ragione – Piazza della Frutta. Il Brolo padovano è una città nella città, presentando a piano terra, una fitta rete di passaggi coperti cosparsi di fiorentissime attività commerciali: si tratta di botteghe alimentari che naturalmente completano la spesa delle massaie nei coloratissimi mercati che le due Piazze attorno ospitano. È questo il cuore pulsante della città? Probabilmente sì.

E non si trova neppure un Leone di San Marco. La domanda che inizio a pormi è: "Ma dov'è Venezia? Siamo a pochi chilometri eppure Padova presenta una sua chiara identità urbana, quasi non risentisse dell'irresistibile forza centripeta veneziana." Me ne convinco sempre più come entro da un piccolo passaggio in Piazza Capitaniato, un luogo bellissimo e remoto, dalla forma composita: occupa il sedime del precedente Palazzo dei Da Carrara, i signori del Rinascimento padovano, edificio di cui ancora si possono scorgere tracce, inglobate in successive addizioni e modifiche. La modifica più rilevante e certamente magnetica è il pulitissimo profilo del Liviano, il bellissimo palazzo di Giò Ponti sede della facoltà di Lettere e Filosofia. Il contrasto tra l'edificio razionalista e i resti medievali, le aggiunte rinascimentali e postume con gli opportuni rifacimenti creano un luogo complesso, vivo e amato grazie all'energico apporto dei giovani studenti.

Lesplorazione nel tessuto "organico" della città continua fino a toccare il Ghetto, prezioso dedalo di strade impreziosite da ricercate botteghe, librerie ed indirizzi insoliti. Come il Ghetto si riallaccia all'asse di Corso Garibaldi, ora chiamato Roma, si apre quella che appare la più inusuale soluzione urbanistica della città. In origine, questo amplissimo ventaglio di oltre 88 000 metri quadrati era occupato da un monumentale teatro d'epoca romana. Nel Medioevo la difficoltà di riconvertire uno spazio tanto enorme, lo condannarono a divenire un acquitrino malsano. È soltanto con l'età comunale che il Prato ritrova una dimensione funzionale "speciale", venendo dedicato a giochi e fiere religiose, mentre col provveditore straordinario Andrea Memmo acquista le sembianze "illuministe" di oggi, con al centro un enorme isola ellittica, definita da un canale, e adorna di Statue. Si è trasformato nel luogo più amato della città, e anche oggi di percepisce quello che nel passato doveva essere un vero e proprio "shock urbanistico": l'aprirsi alla vista di uno spazio immenso, subito al di fuori di un tessuto, come già detto, fine ed organico. È uno sconvolgimento estetico, un salto di scala enorme.

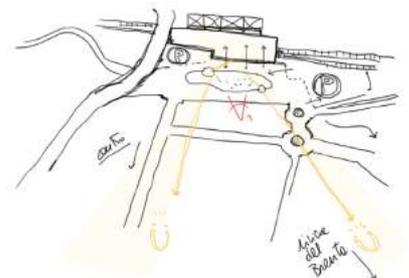
Altro luogo magnifico l'Orto Botanico. Qui si presenta la visione che mi appare essere la più sublime, quando un solo sguardo riesce a cogliere, accanto al nuovo ampliamento dell'Orto, il lato Sud della basilica di santa Giustina. Con quel gesto ispirato, la sovrapposizione del magnifico monolite bianco, c'è tutto: Rinascimento e anti-rinascimento.





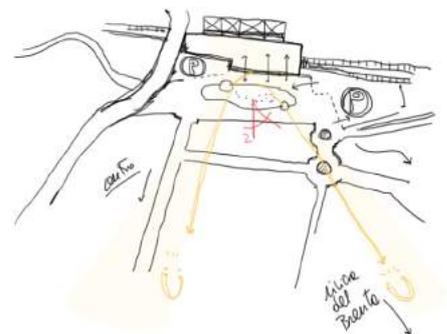
Il piazzale della Stazione: testare la tensione orizzontale centro - direttrice del Brenta

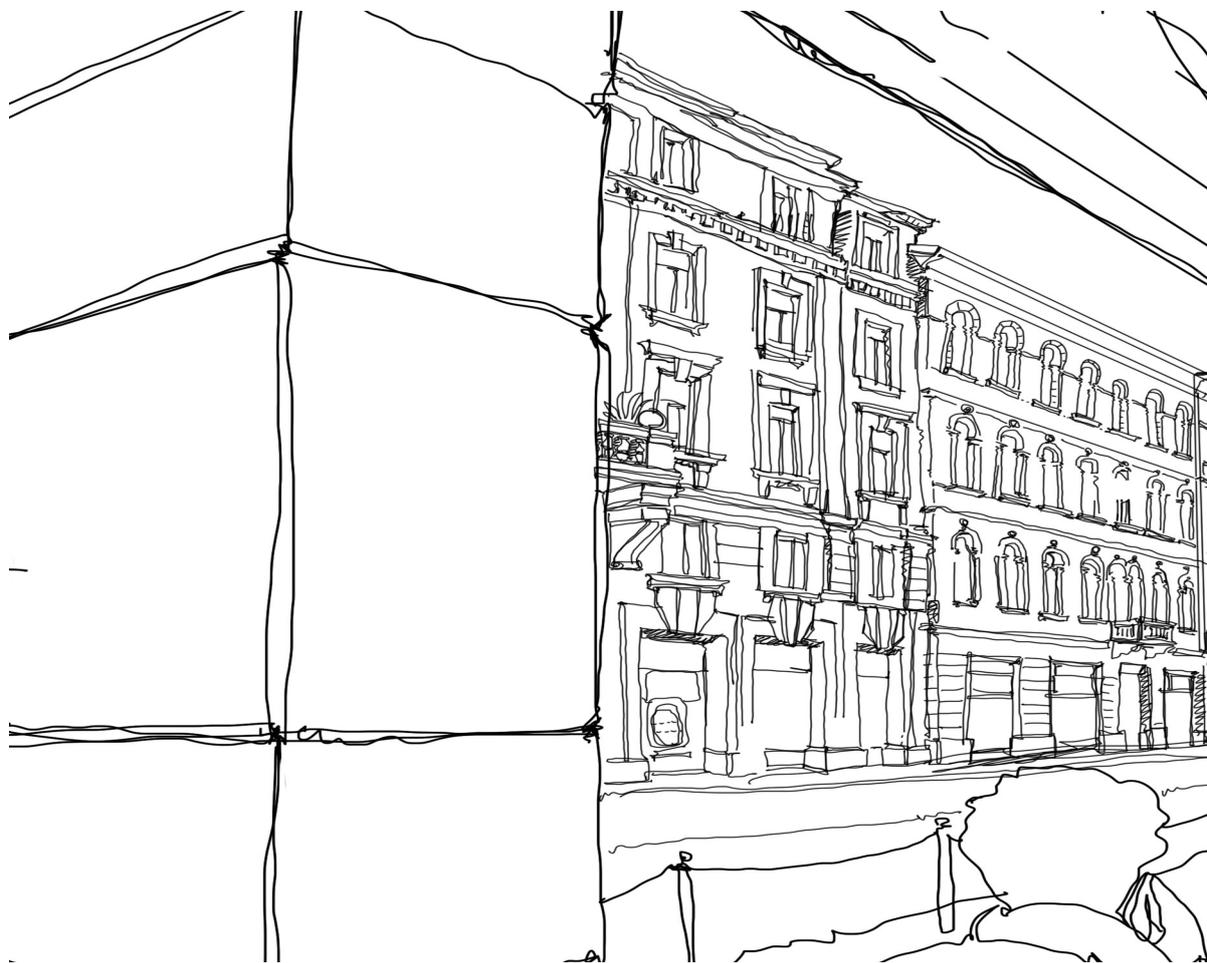
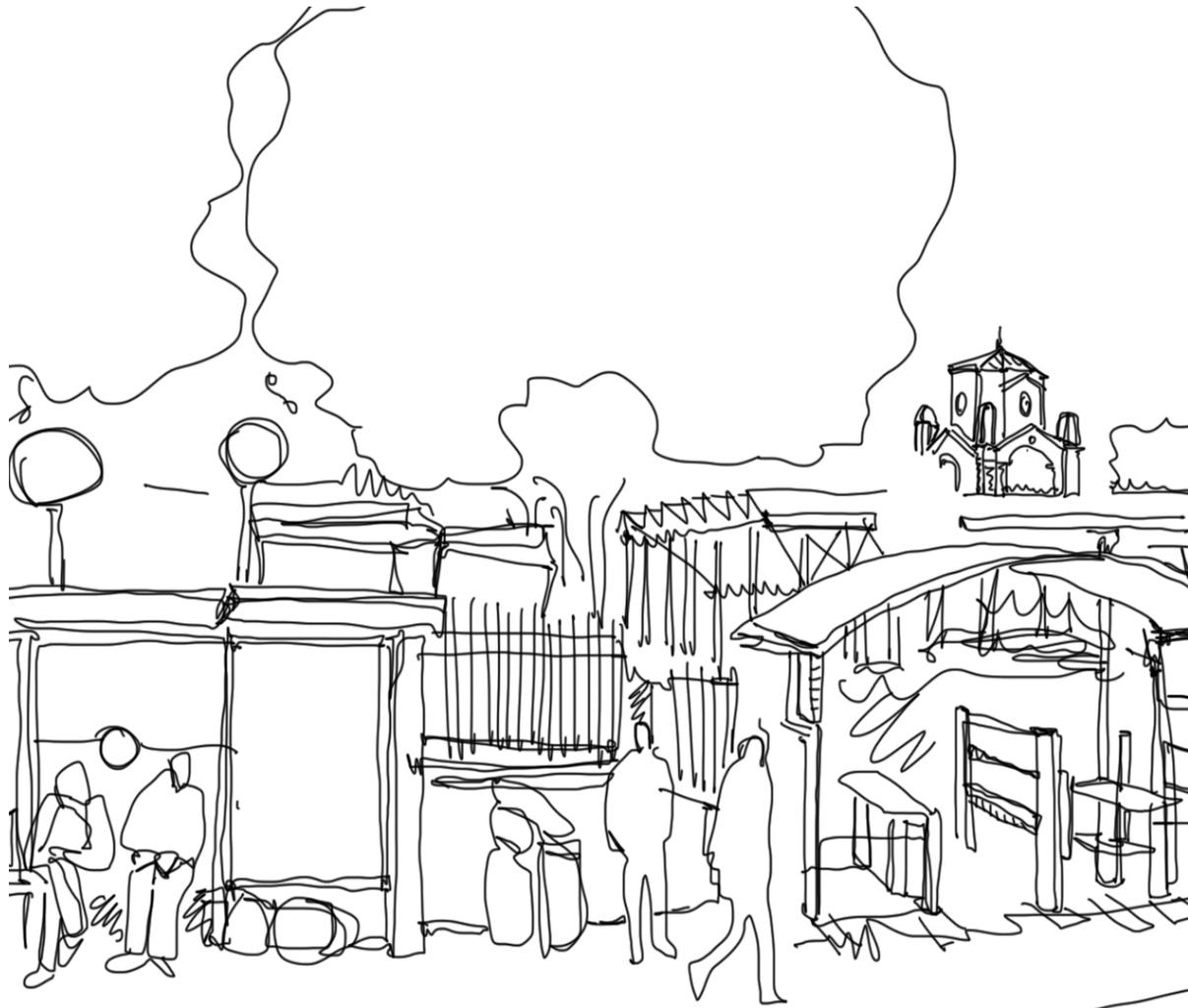
1. “E mi stupisco profondamente: è un edificio austero, definito da un importante ordine di colonne, di sicura impronta razionalista, che ne definisce il rango di Città. Tale elegante soluzione pare dire: “Non si entra nella solita media città italiana, nossignori: si entra a Padova”.

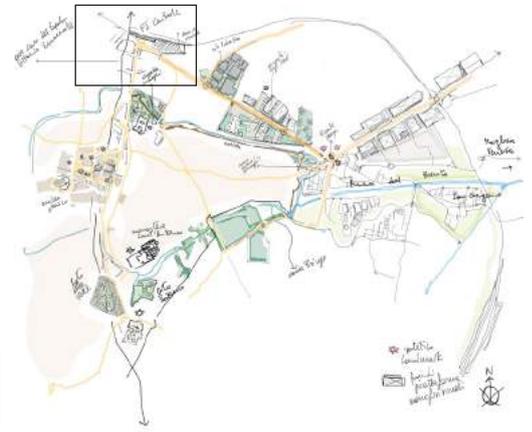
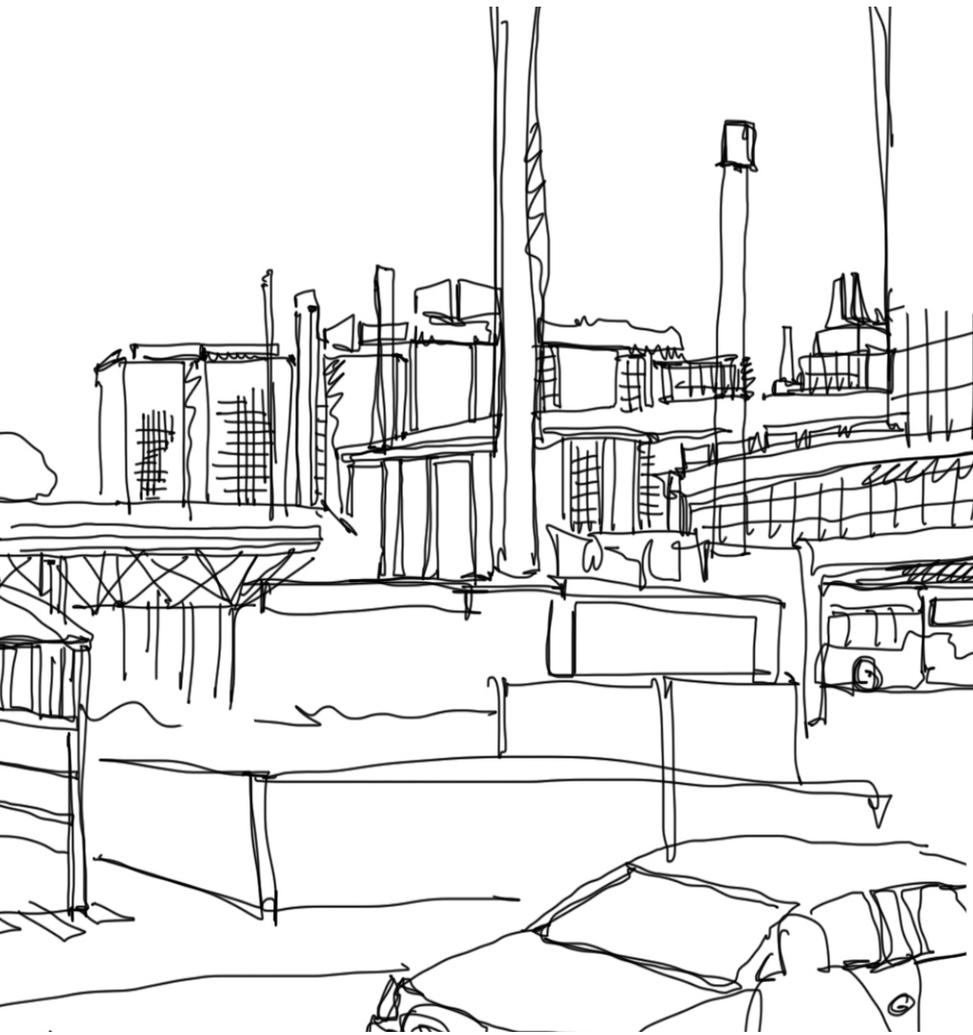


2. Dirimpetto alla stazione edifici densi, edilizia aggressiva, senza grazia, chiari figli della vorace urbanizzazione residenziale anni '70. Tali realtà costituiscono una densa verticalità, operante come un'impenetrabile cesura difficile da superare per lo sguardo.

Tale atteggiamento percettivo definisce di per sé due direttrici di fuga, l'asse di Corso del Popolo verso il centro e quello di Via Tommaseo - Via Venezia parallelo al sistema delle acque che strutturano la forma urbana di Padova, per ora impercettibile.

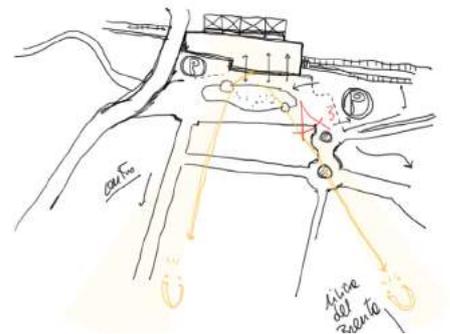




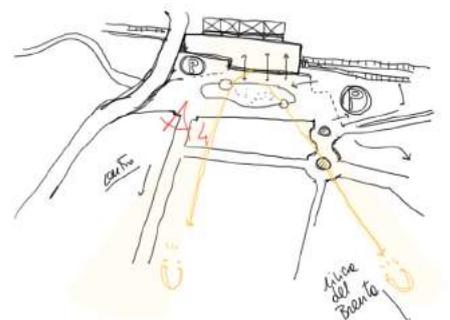


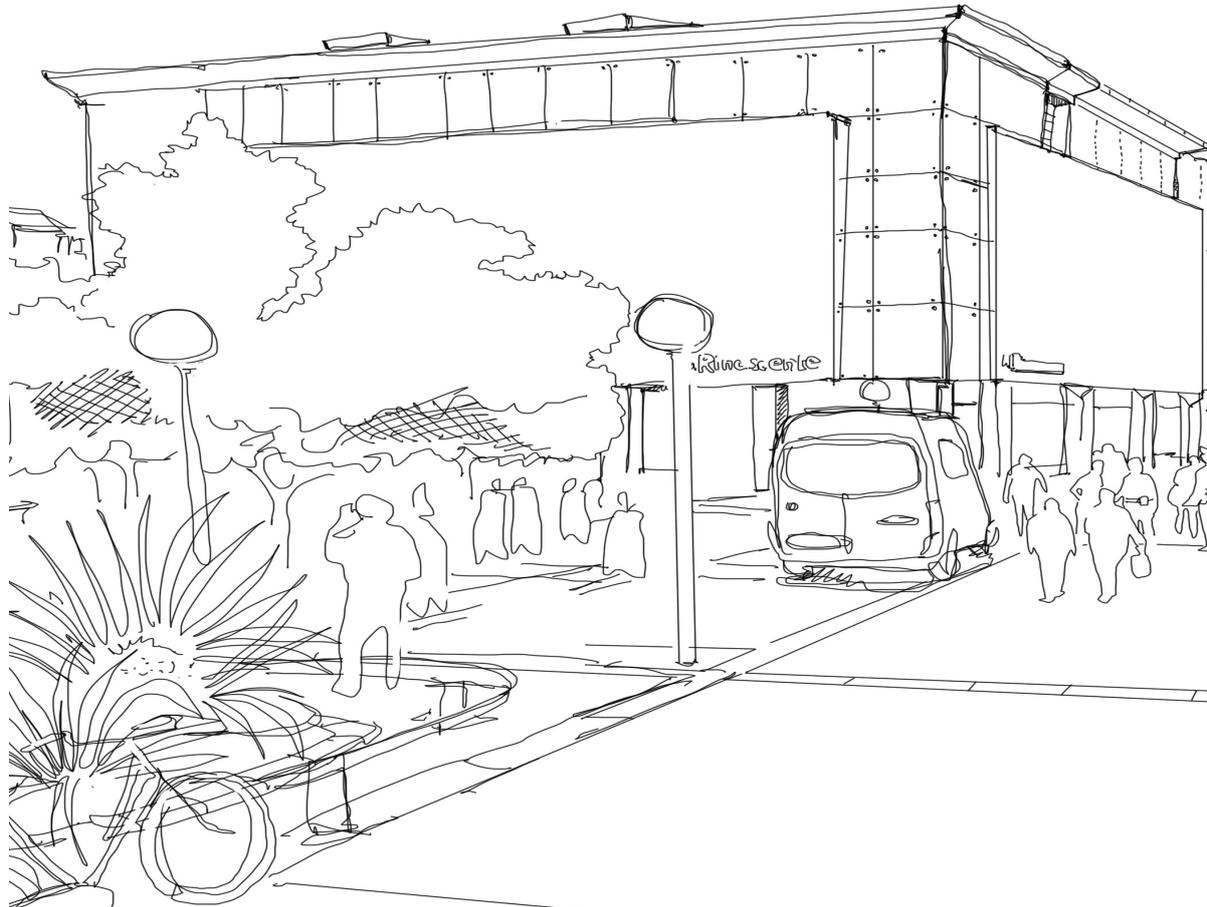
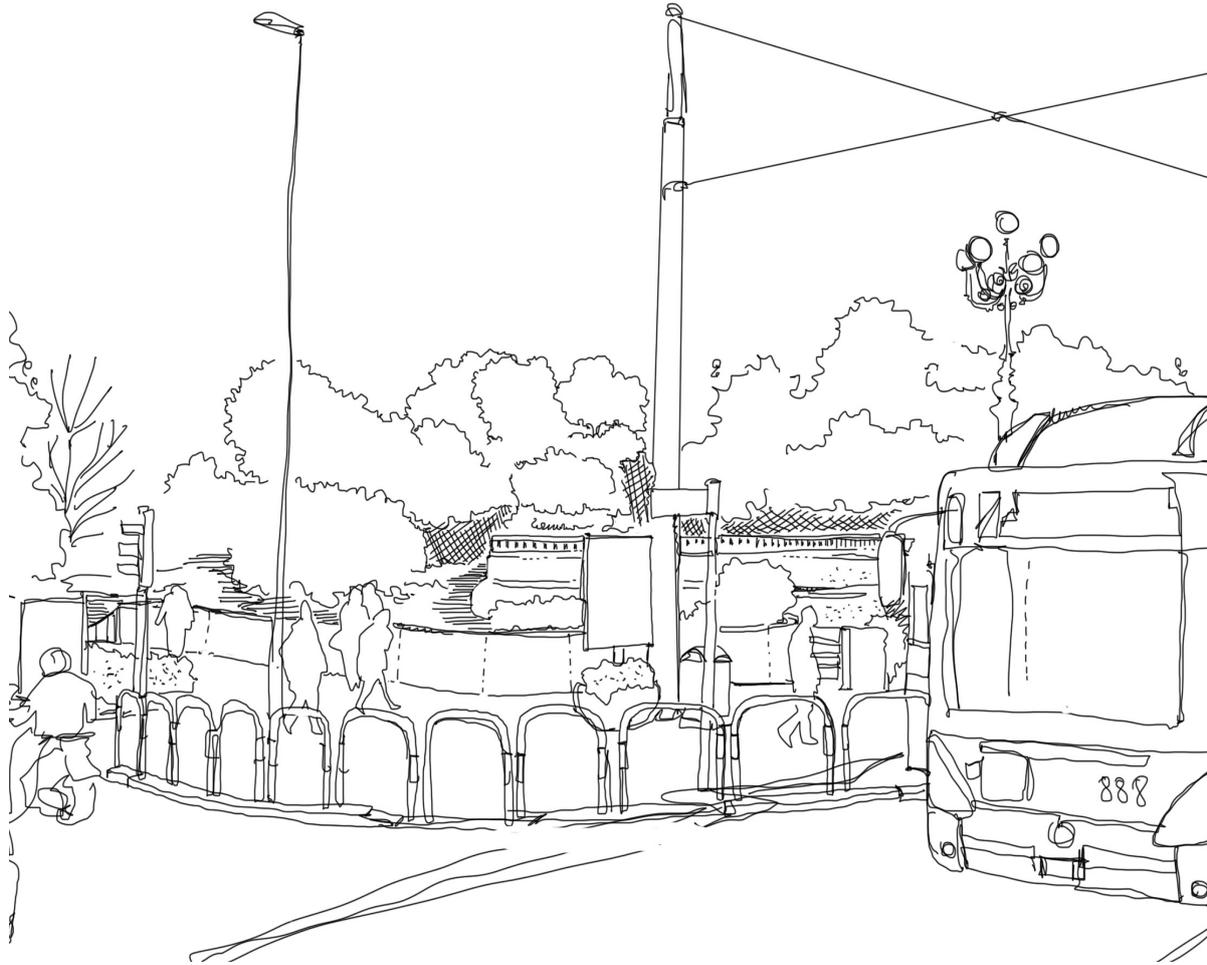
Il piazzale della Stazione: testare la tensione orizzontale centro - direttrice del Brenta

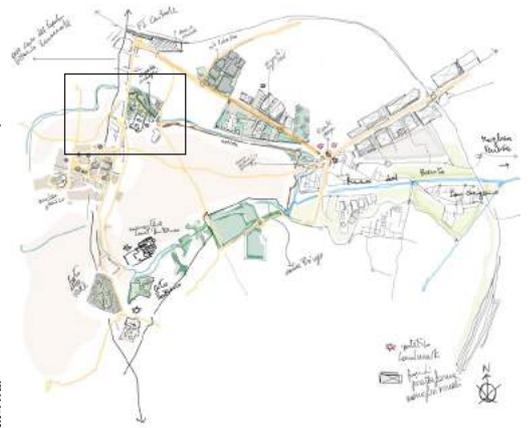
3. L'elemento che crea e definisce la tensione visiva con l'asse di Via Tommaseo - Via Venezia è il comparire della mole verticale della Chiesa di Via Tommaso Grossi, che funziona come landmark nell'orientare lo sguardo.



4. Se s'imbocca l'asse di Corso del Popolo, lo sguardo è accompagnato dall'ordinata sequenza di portici che narrativa-mente raccontano di per sé stessi di una tensione culminante con l'arrivo nel centro storico.





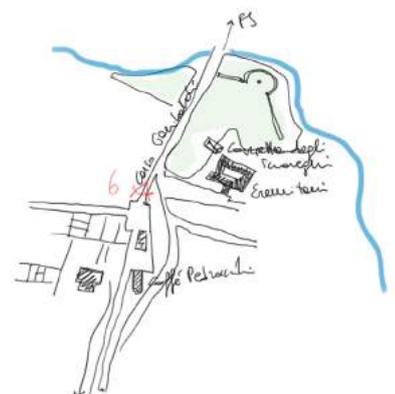


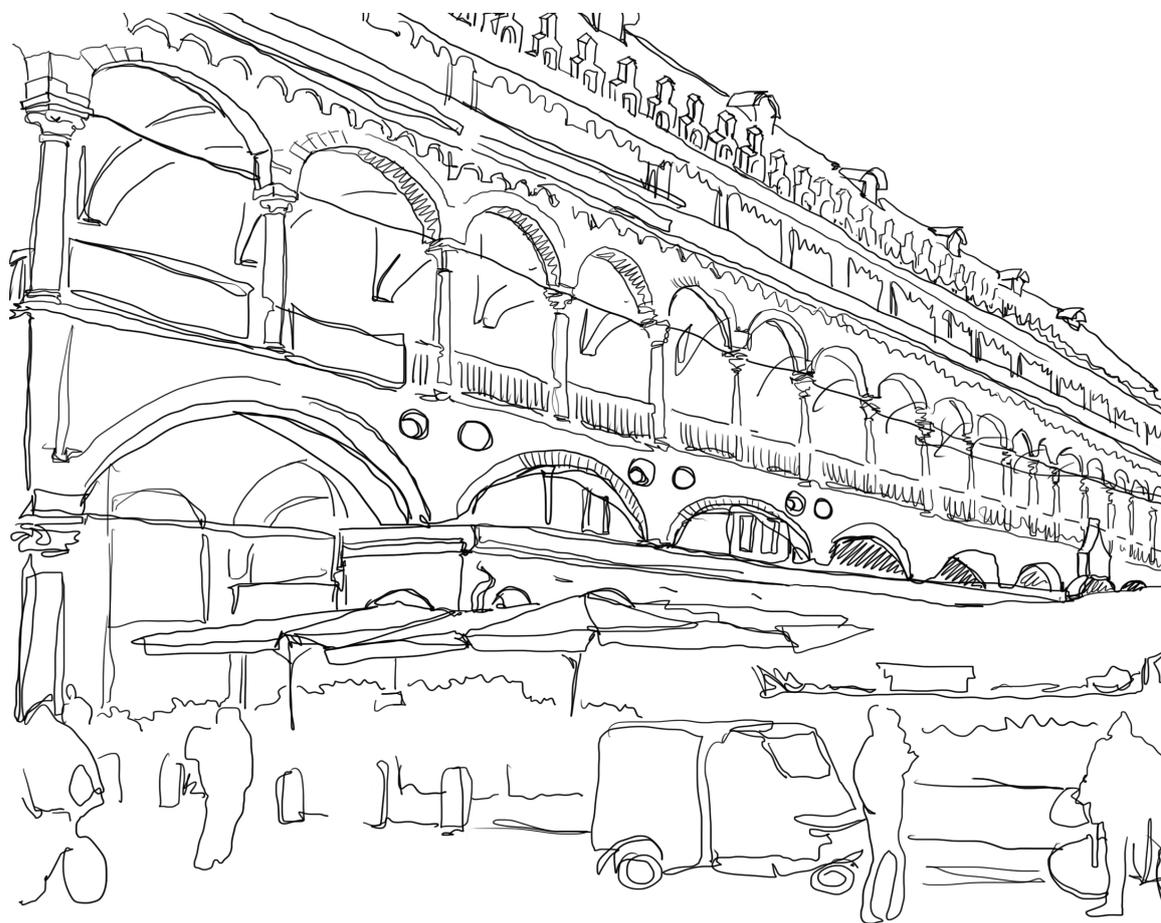
Oltre la cerchia delle acque, il centro storico

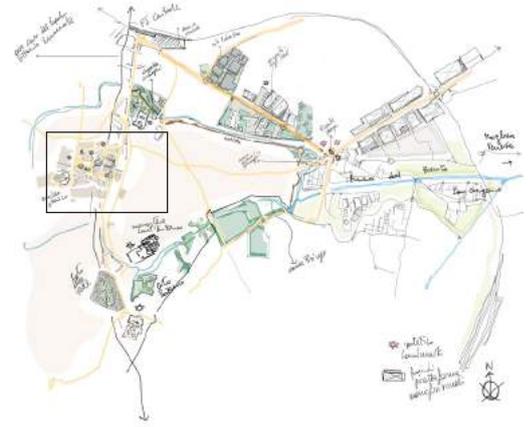
5. Continuando a passeggiare lungo l'asse di Corso Garibaldi, si entra nel centro storico oltrepassando la cerchia che il Canale Piovego crea attorno al centro storico. Vi si aprono qui i Giardini dell'Arena, splendido polmone verde in attraversati da un tratto dei Bastioni della città.



6. Siamo in centro. L'architettura urbana si fa austera e regale, il susseguirsi di negozi e di luoghi dello "stare", veri e propri "salotti urbani" ampiamente frequentati, garantiscono una "frizzantezza" propria dei centri storici italiani meglio conservati.





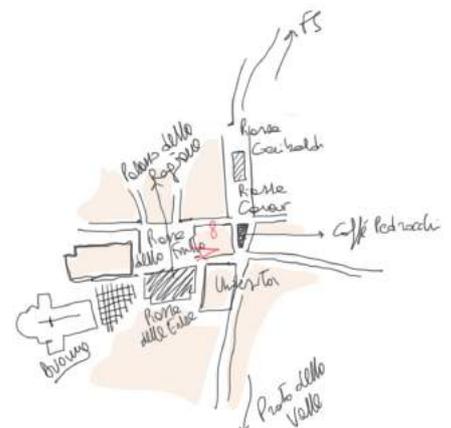


Il Cuore Sacro di Padova

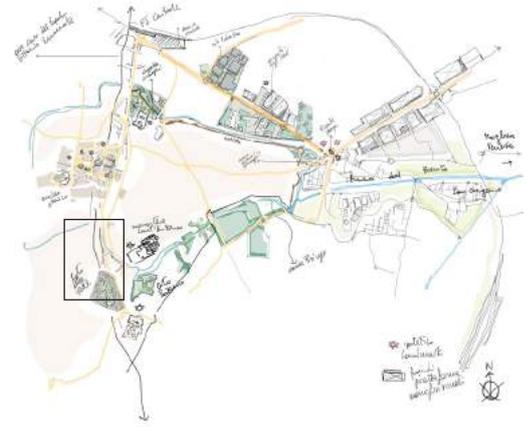
7. A Padova i caffè giocano un ruolo importante nella vita intellettuale e al Caffè Pedrocchi, sin dal 1831 quando divenne centro del movimento risorgimentale italiano, molte questioni filosofiche sono state qui dibattute. Oggi è un vero e proprio simbolo della città, frequentatissimo, funzionante quale “magnete” baricentrico lungo il mio percorso.



8. L'asse aggancia quindi il sistema di piazze medievali, Piazza dei Signori - Piazza della Frutta, cuore pulsante dell'intero Cuore Sacro padovano.

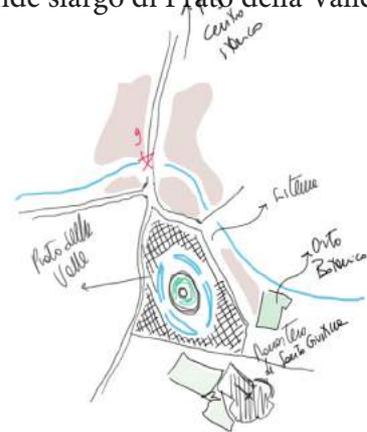




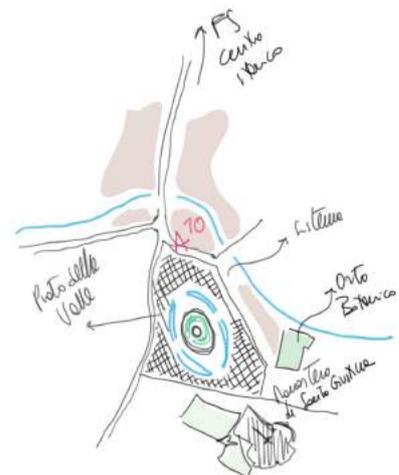


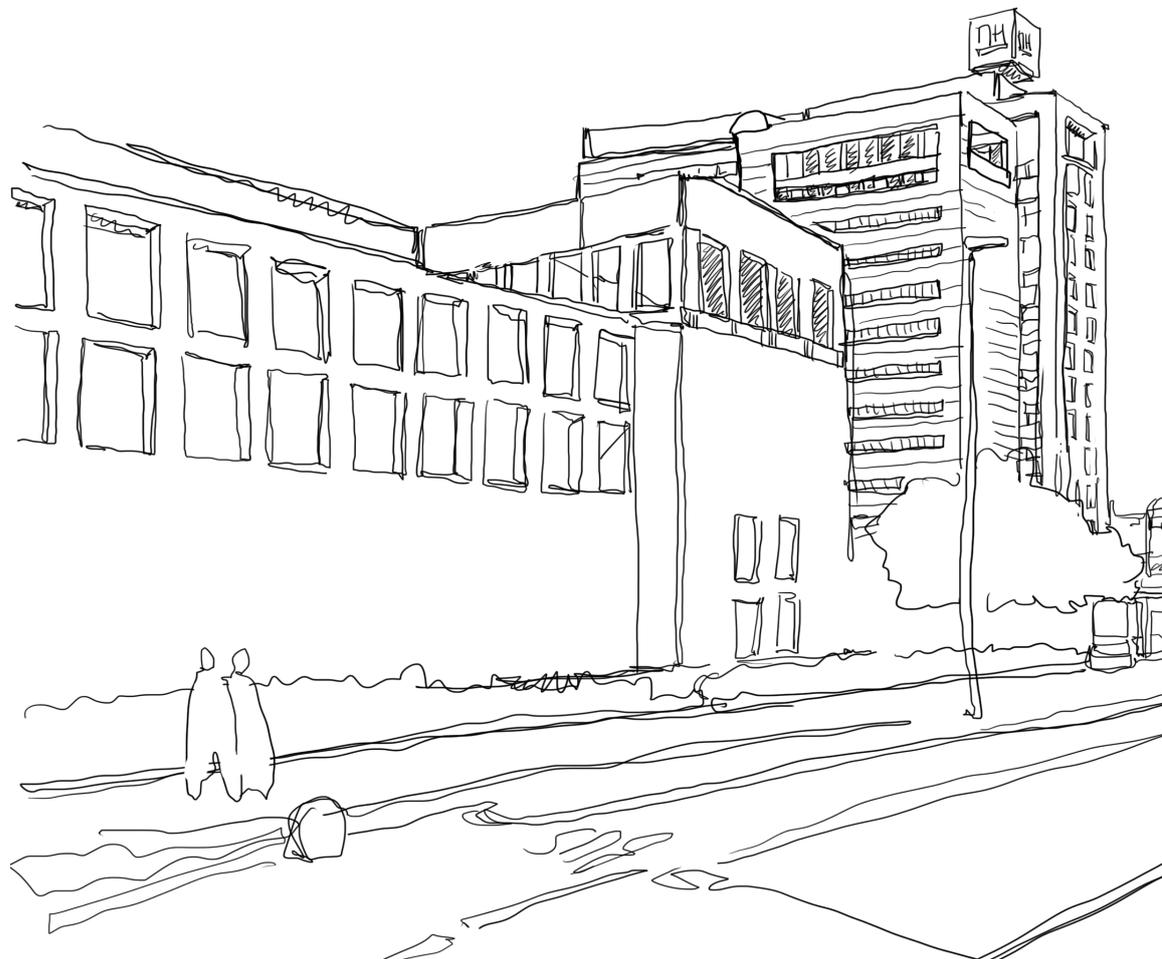
Una diversa scena urbana

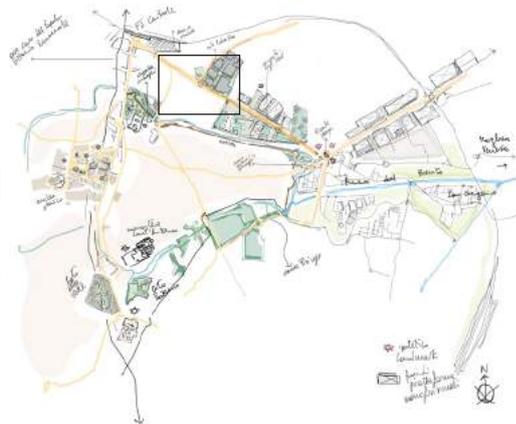
9. Attraversiamo nuovamente il sistema del Piovego. Siamo attratti da una irresistibile tensione culminante con il grande slargo di Prato della Valle.



10. Si apre uno scenario urbano del tutto diverso, sorprendente e straordinari: un' enorme piazza di forma ellittica che ricalca l'anfiteatro romano che sorgeva sul posto. Qui la tensione visiva è massima verso l'imponente mole del monastero di Santa Giustina, che può essere a ragione considerata il riferimento visivo conclusivo dell'intero tracciato.

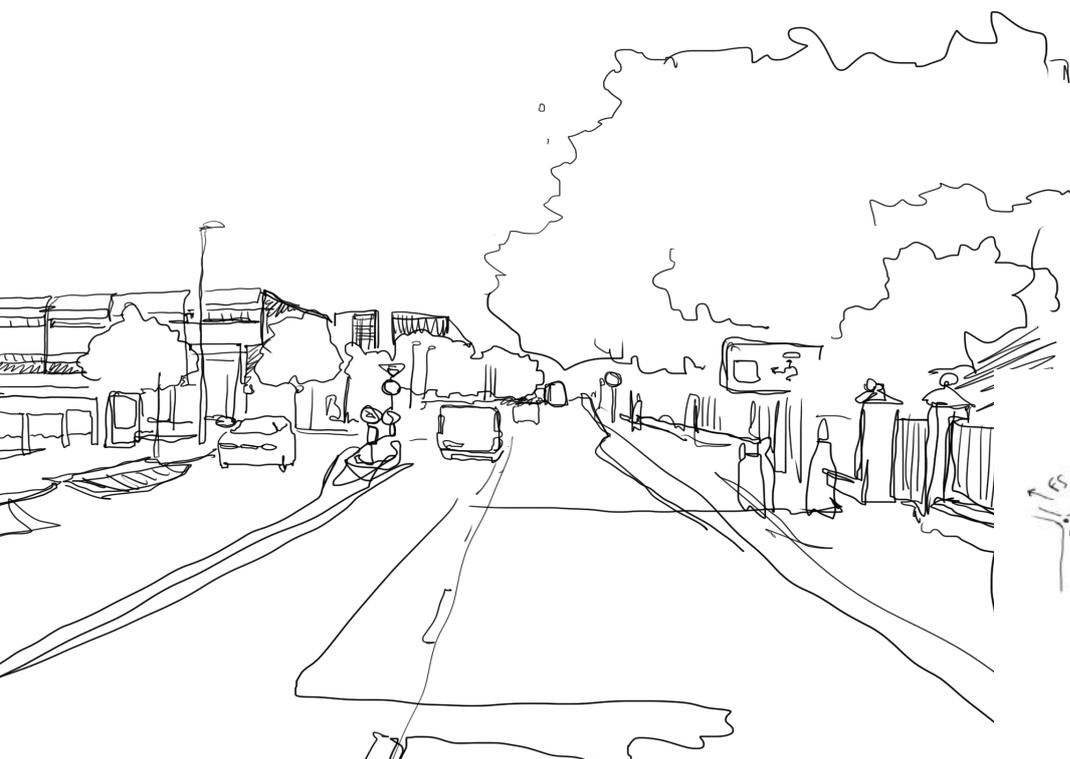
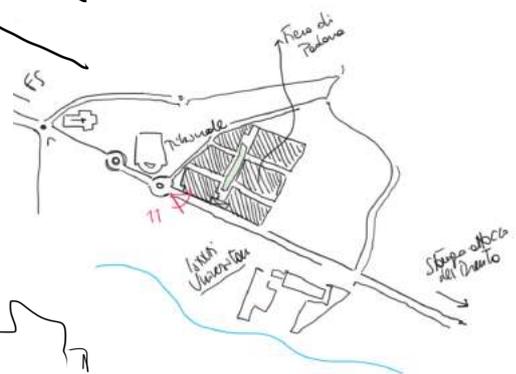




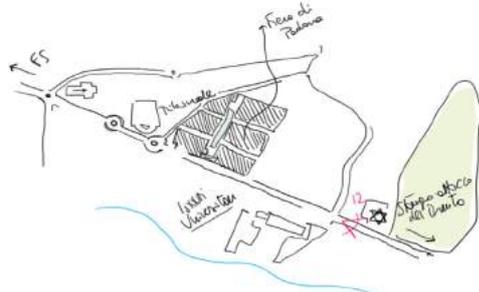


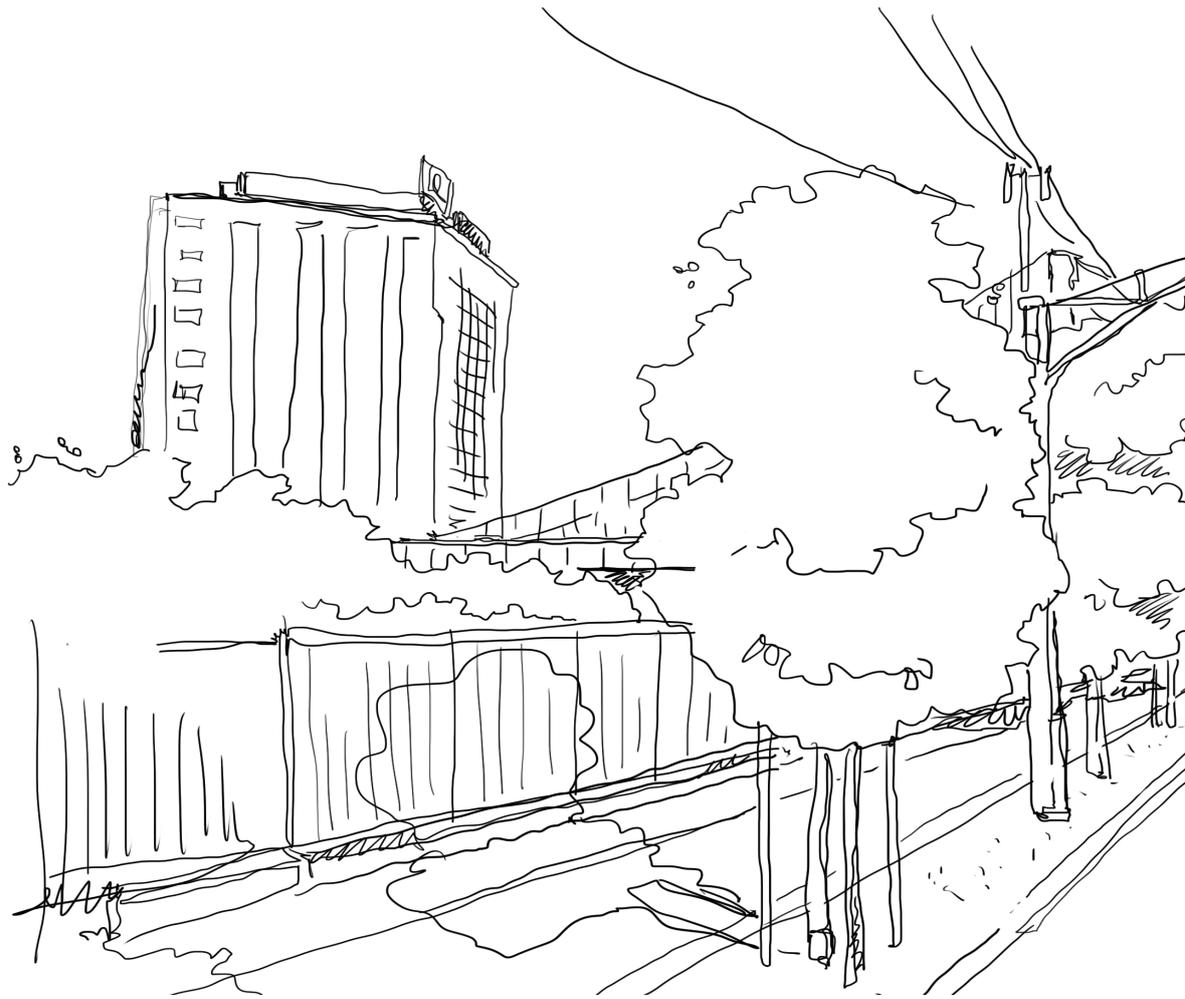
Verso Venezia

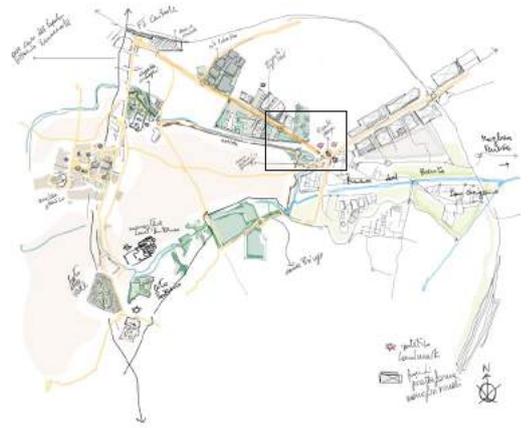
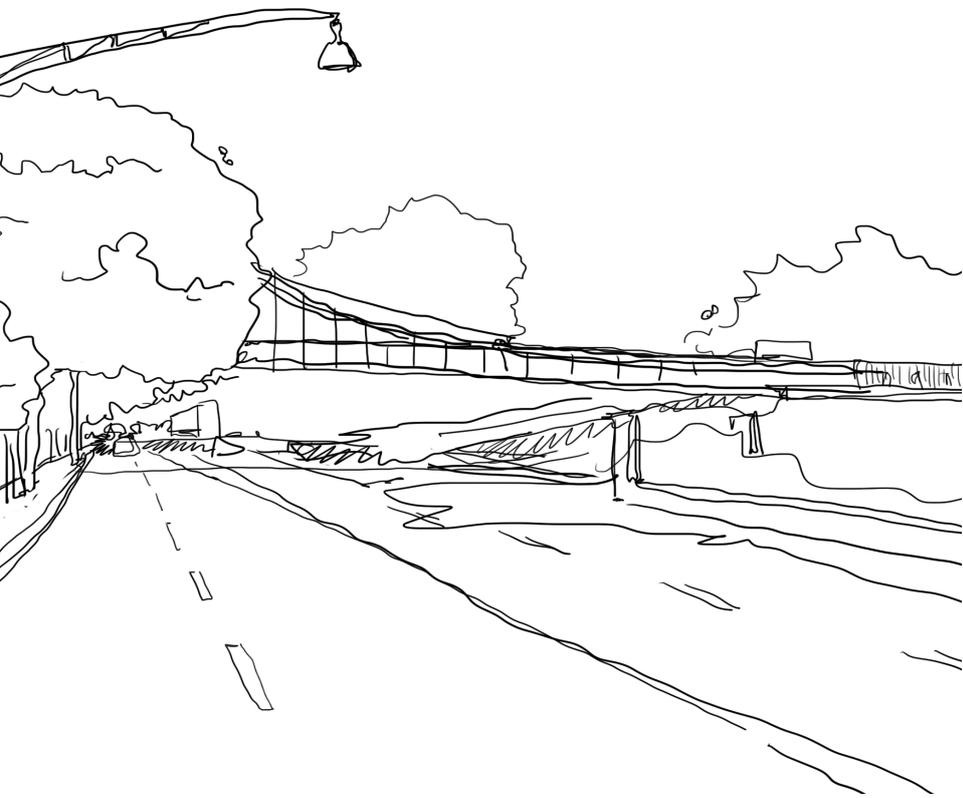
11. Dalla Stazione FS, seguendo la tensione verticale definita dalla Chiesa di Via Tommaseo, imbocchiamo Via Venezia. La prima grande attrezzatura urbana che incontriamo è la Fiera di Padova, un insieme di semplici volumi privi di alcun interesse architettonico.



12. Continuando lungo l'asse di Via Venezia, l'attenzione viene catturata dalla dimensione verticale dell'edificio ospitante l'albergo NH.

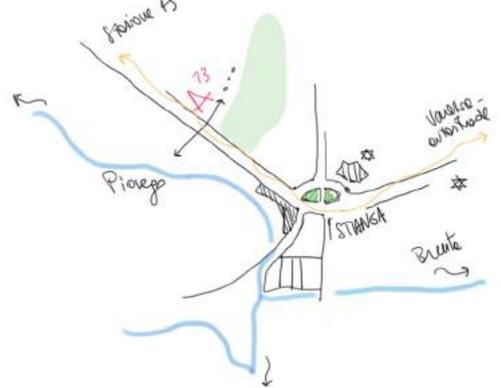






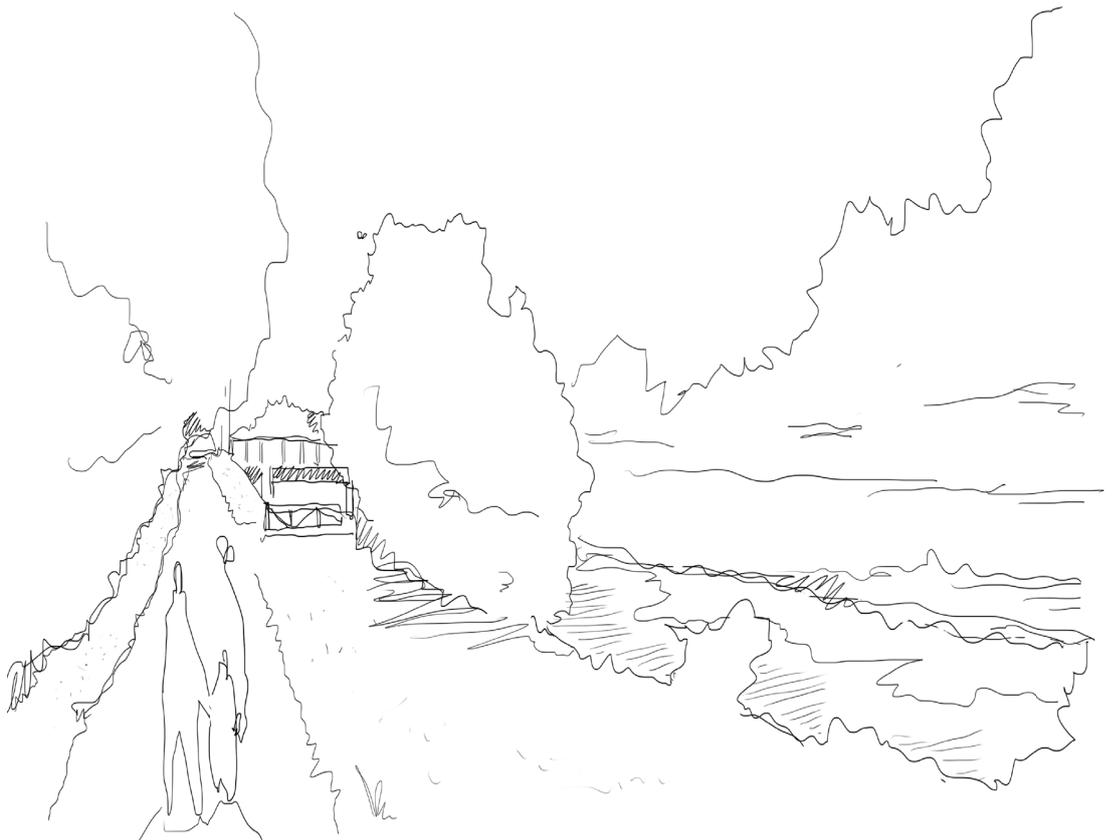
Un nodo complesso, lo Stanga

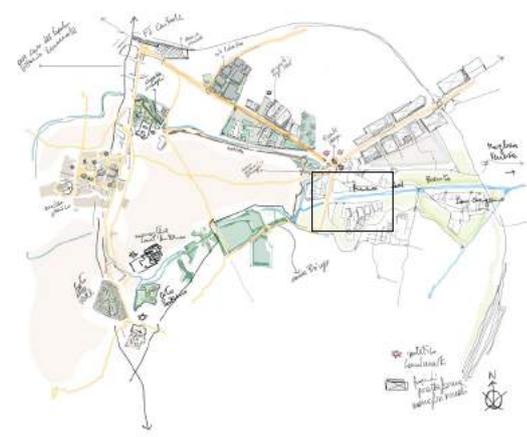
13. Come ci si avvicina all'importante nodo dello Stanga, si apre un'imponente area verde.



14. Il Piazzale dello Stanga è un complesso nodo di viabilità in cui strade extraurbane si immettono nella città consolidata, definendo assi come Via Venezia, appunto. Lo snodo non presenta però in alcun modo caratteristiche proprie della Piazza, ma sollecita lo sguardo con insoliti arredi urbani (fontane, aiuole sponsorizzate...) e scritte pubblicitarie sulla sommità dei brutti edifici che (non) ne definiscono la forma. Lo sguardo è stimolato da questo insieme di sollecitazioni (anche sonore) e dalla comparsa di grandi piattaforme commerciali.

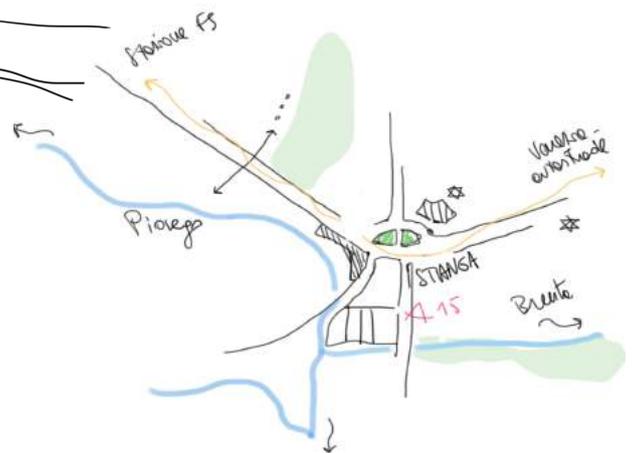




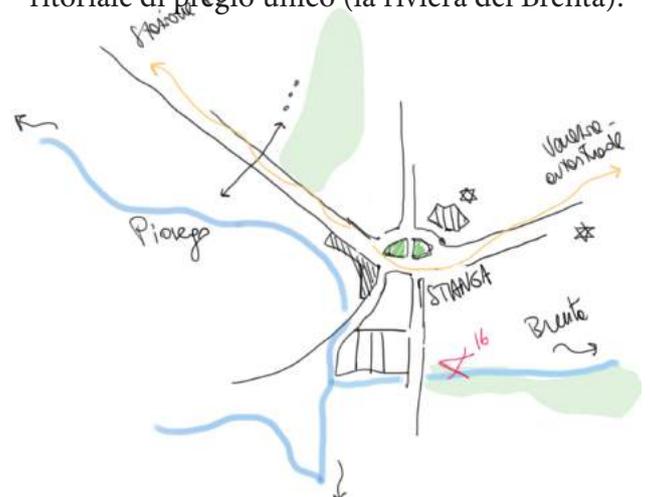


La Riviera del Brenta tocca Padova

15. Dallo Stanga, imbocchiamo Via Ariosto. E' qui che superiamo il Canale del Brenta, nel luogo che corrisponde al punto di contatto tra il sistema dei Canali e il sistema del Brenta.



16. Una lingua di verde corre lungo il Canale, che nell'entrare in città assume il nome di Piovego. Si tratta però di un luogo dimesso, totalmente inconsapevole nel disegno urbano dell'essere il punto di massima tensione tra un così definito disegno urbano (la città consolidata e il centro storico di Padova) e il culmine di un sistema territoriale di pregio unico (la riviera del Brenta).



Il Playground: un sistema di magneti, il corridoio di delizia e il Viale dell'Innovazione

Immediatamente in seguito alla definizione della fase di osservazione sul campo, si applica la dimensione proto-progettuale. Come già visto infatti, l'atto stesso di camminare all'interno degli spazi significa prefigurare alcuni ambiti come luoghi di progetto, vere e proprie opportunità di progetto che una tesi meriterebbe di approfondire di per sè.

a) Rafforzare, consolidare e tutelare l'asse tra i due magneti Stazione Centrale - Prato della Valle

Vero e proprio decumano strutturante l'intero corpo urbano, questa direttrice agisce come colonna vertebrale su cui si strutturano i principali luoghi identitari della città. L'intero equilibrio della città dipende dalla qualità degli spazi aperti di questo ambito.

b) Il corridoio di delizia

E' importante consolidare, unire e mettere a rete il sistema di spazi aperti (pubblici e privati) che corrono, lungo il Canale del Piòvego, tra Prato della Valle e la Riviera del Brenta, avendo come luogo apicale il magnifico "Orto Botanico".

c) Il Viale dell'Innovazione

Via Venezia viene reinventata come collana di infrastrutture urbane di primaria importanza (Fiera, Stazione, riorganizzazione del Campus Universitario...), culminanti nella riorganizzazione del Piazzale dello Stanga. Nella necessità di ripensare l'asse composta di grandi piattaforme commerciali, dotandole di spazi pubblici di minima qualità "urbana", è proposta la razionalizzazione di quest'ultima, senza cercare tuttavia di modificarne la vocazione.

*Immagine 2:
Il Playground:
una triangolazione capace
di reggere una nuova
immagine urbana*

*La definizione dei tre
"ambiti di progetto" defi-
nisce una triangolazione
di luoghi lineari speciali,
capaci di esprimere una
tensione orizzontale fina-
lizzata non a "schiacciare"
ma a controbilanciare
il peso del corpus urban
consolidato.*





Stadio ex
atletico

Nuova Fero di
Padova

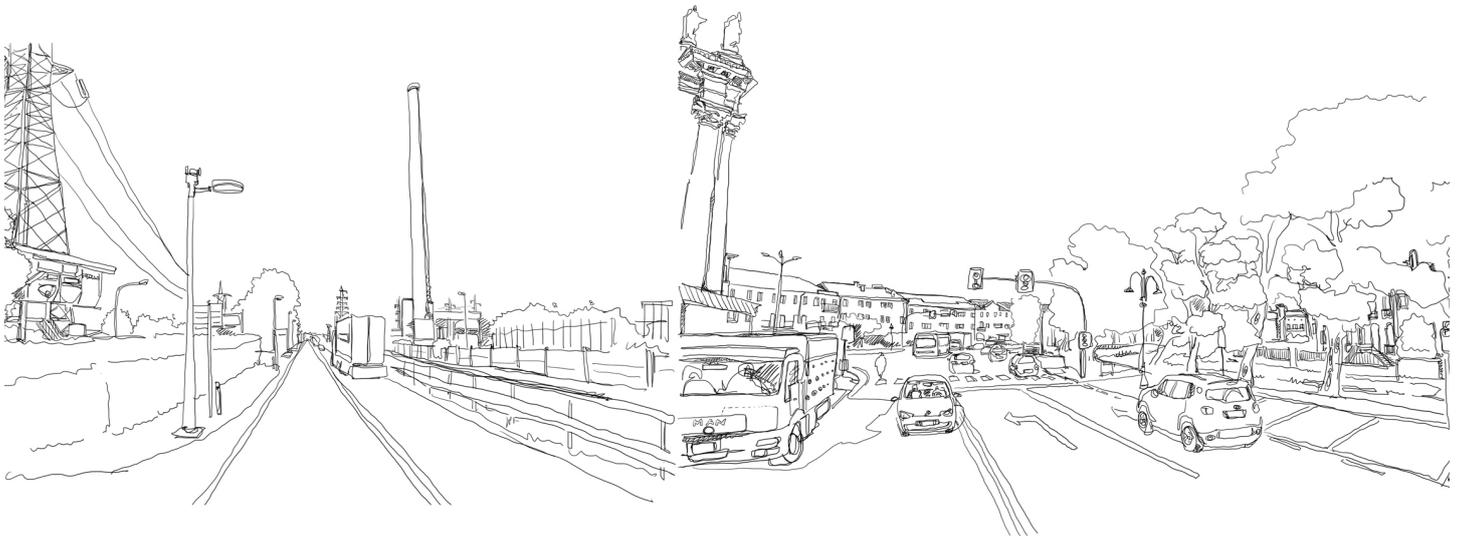
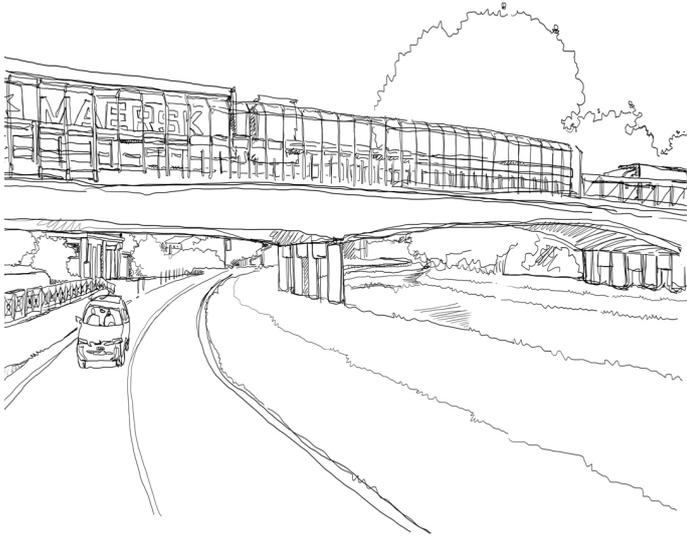
Nuovo
Campus
Universitario

Fronte
gruppo

Raddio e
realizzazione
area
commerciale

Sistema di
canalizzazione
Brenta - Prota della Valle





Itinerario 2: la Riviera del Brenta

L'immagine interpretativa del corso della Riviera del Brenta tra Padova e Fusina

L'idea è quella di osservare se e come il corso della Riviera del Brenta sia ancora identificabile come landmark orizzontale, come struttura territoriale di collegamento tra Padova e l'arco lagunare, e quindi Venezia. Sono stati percorsi a piedi oltre 30 km, tra il quartiere dello Stanga, dove la Riviera tocca il corpo urbano consolidato di Padova e la centrale elettrica Palladio di Fusina.

Due i quesiti posticisi prima della partenza:

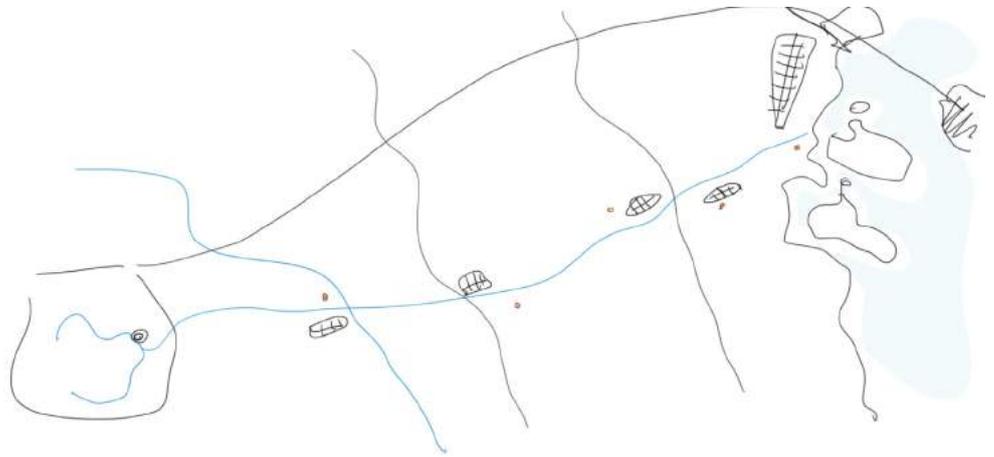
- *All'interno del paesaggio contemporaneo, quale ruolo per i luoghi "speciali" presenti lungo l'asse, storica e magnifica(ta) riviera fluviale?*

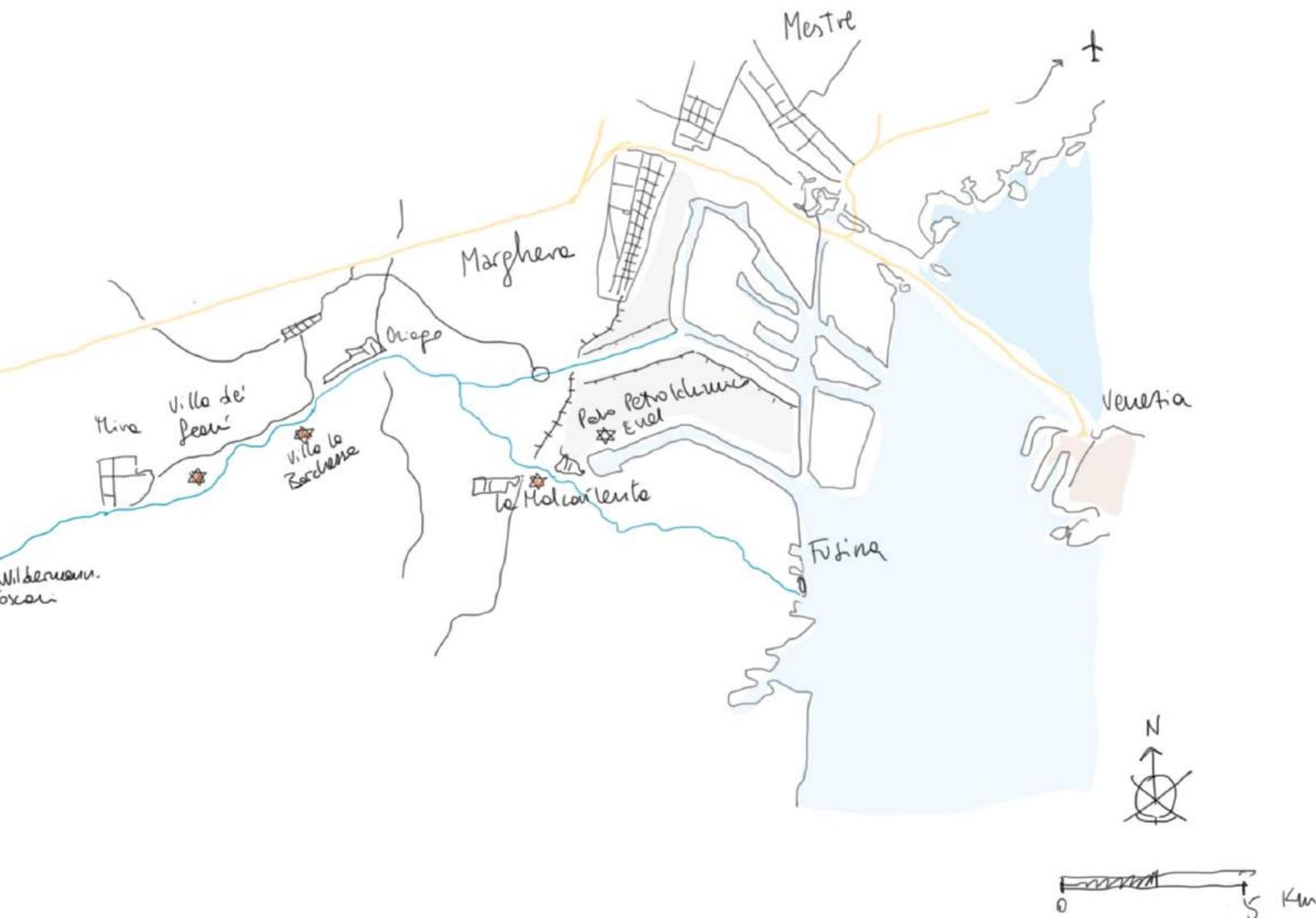
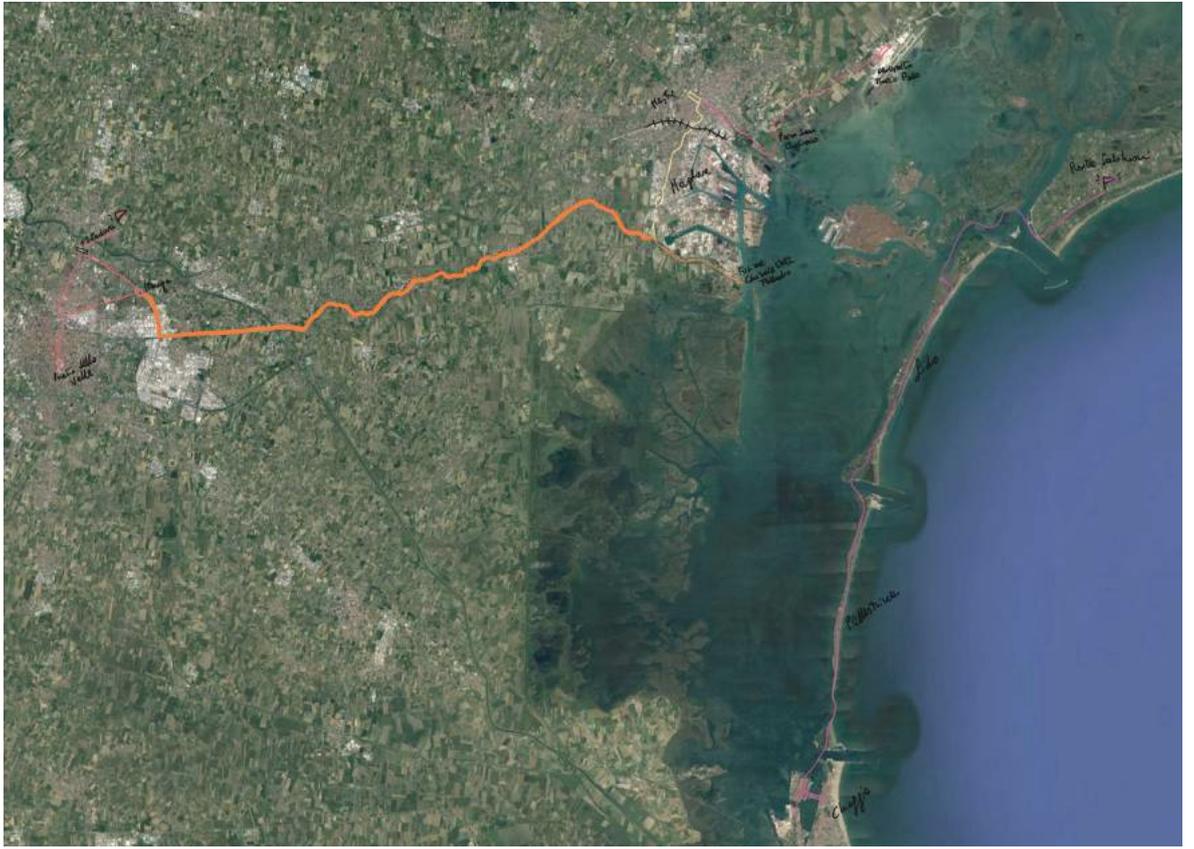
E' possibile reinventare l'immagine di questa importante infrastruttura territoriale? Nella reinvenzione e nella ridefinizione di un equilibrio metropolitano quale ruolo per la Riviera?

- *Se la Riviera può a ben vedere esprimere una tensione identitaria orizzontale lungo il suo intero corso, quali tipi di landmark il paesaggio contemporaneo imprime su questa "ecologia" così ben definita?*

Immagine 1: L'immagine interpretativa

Prima di andare sul campo, si è sentita la necessità di tracciare su mappa gli assi, i nodi, i landmark e i luoghi che saranno visitati durante l'esplorazione. Questo ha fatto sì che si definisse un'idea di morfologia territoriale ed emergessero alcune domande.





Cercare risposte per modificare l'immagine interpretativa: verso un playground

Di seguito le cronache del mio viaggio tra Padova e Malcontenta. Come si evincerà, ho espressamente scelto di adottare un linguaggio da “diario di bordo” da sketchbook parlato. Alle mie note si affiancano infatti disegni e semplici diagrammi che cerchino di dare risposta alle questioni emerse nella fase precedente.

Marghera, 27 luglio 2017

“Poco dopo lo Stanga inizia un sistema di manufatti con minima (laddove non del tutto inesistente) coerenza se non quella d'essere organizzati in maniera lineare lungo il Naviglio di Brenta. Padova, come temevo, si sfalda completamente, lasciandosi andare ad essere non molto di più di un insieme di quei “contenitori autistici” già visti nello Stanga. Due in particolare (ma ci sarebbe l'imbarazzo della scelta) attirano la mia attenzione: il primo è un gigantesco (ma gigantesco sul serio) cubo di lamiera la cui funzione è specificata a caratteri cubitali: “Ristornate internazionale”, insieme a un numero imprecisato di bandiere. Il tutto accompagnato da foto 5x5 di pizze, lasagne, ravioli cinesi e anatra alla pechinese.

Un luogo completamente folle, eppure sublime nel descrivere questo pezzo di Padova che va spandendosi verso Est. Il luogo mi aveva tanto colpito da avermi quasi convinto a farlo coincidere un “inizio ufficiale” della Riviera (poiché un inizio ufficiale non esiste). Eppure pochi passi più avanti un altro contenitore, questa volta ancora più grande, mi sorprende ancor di più. 10 vetrine, più parcheggio custodito a vista compongono il sexy shop “De Sade – massimo godimento, massima discrezione”. È un luogo veramente curioso e lo trovo un'ottima chiave di lettura per interpretare il territorio: in fondo c'è qualcosa di realmente sadico nell'accostare ad uno dei luoghi potenzialmente più belli del pianeta (perché è realmente così) questo disordinato e violento magma urbano.

Il confine amministrativo di Padova viene oltrepassato. Entriamo a Noventa, ma poco cambia. Anzi, forse le dimensioni dei nostri contenitori crescono ulteriormente.

Il primo paese con una sua identità riconoscibile e un nucleo più o meno “integro” è Strà. Qui la strada compie un'ansa e si fa parallela al Brenta, offrendo opportunità paesaggistiche di grande rilievo. È cambiato tutto: la strada non è più ingombra di insegne, cartelloni, “Oggi sposi”, “MAI VISTO PRIMA”, “Super sconti”, anche la velocità dei veicoli che la percorrono pare essersi grandemente moderata. La prima Villa che incontriamo è l'“algida” mole di Villa Foscari. Poco più avanti, superata il rigoglioso parco di cui si può godere attraverso un cancello, in corrispondenza di un'ampia ansa del Canale, compare la magnifica ed elegantissima facciata di Villa Pisani. Entrando, penetrandone i cortili bianchi ed austeri, puntellati di statue e decori si coglie il magnifico asse visivo culminante in un'èdora monumentale, capace di eccitare l'esplorazione dell'intero parco della Villa, bellissimo. Pare che quando Goldoni esaltava la ricchezza e lo splendore delle feste nobili sul Brenta si riferisse proprio a ciò che accadeva qui dentro, nella più magnifica delle Ville. Passeggiando per i viali del parco si può davvero avere un'idea di cosa doveva essere questo percorso soltanto fino a pochi secoli fa, una vera e propria manifestazione del Giardino dell'Eden. Oltre Strà i capannoni lasciano lo spazio ai campi coltivati, che tornano a definire con maggior precisione il perimetro tra ciò che è urbano e ciò che invece non lo è: è un paesaggio diverso, bellissimo, più lento e coerente.

Alcune frazioni al di là del Brenta presentano la piazza allo scorrere del fiume, e iniziano a comparire gli immancabili Leoni di san Marco sotto forma di effigi, più spesso di semplici bandiere. Stiamo approcciando Venezia, e forse per questo tutto mi appare più felice.

Dopo il piacevolissimo borgo di Dolo, si incontra il grosso centro di Mira, che presenta

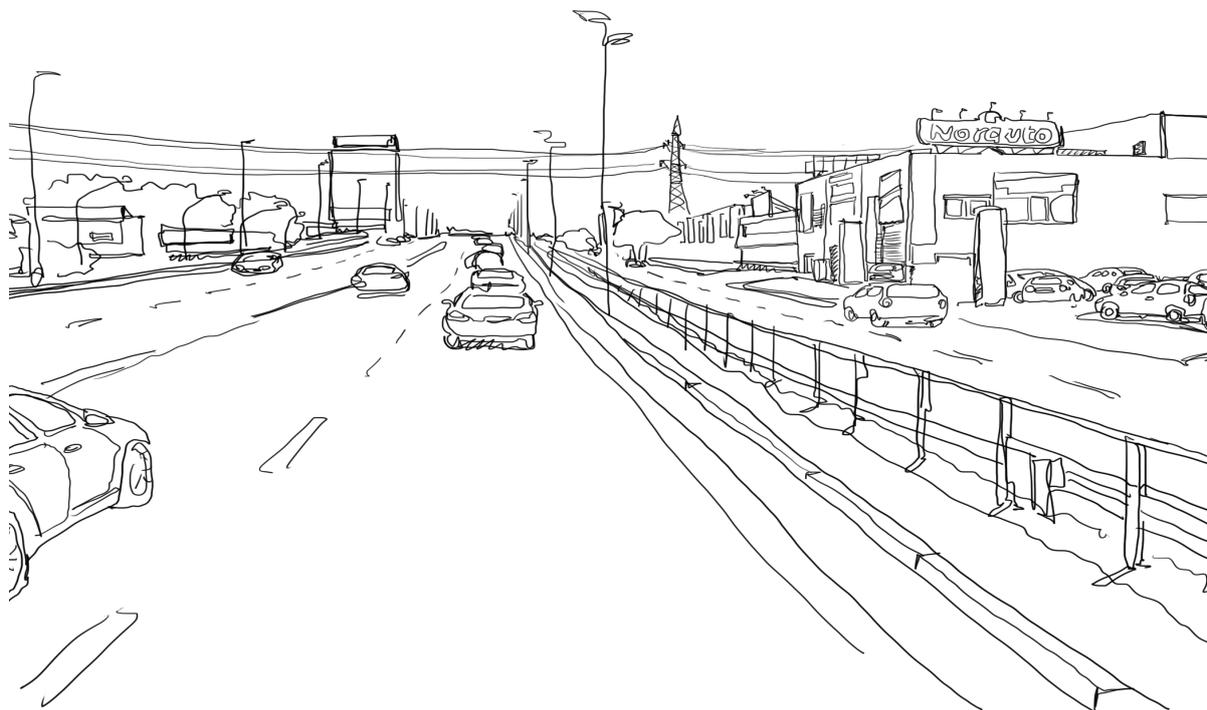
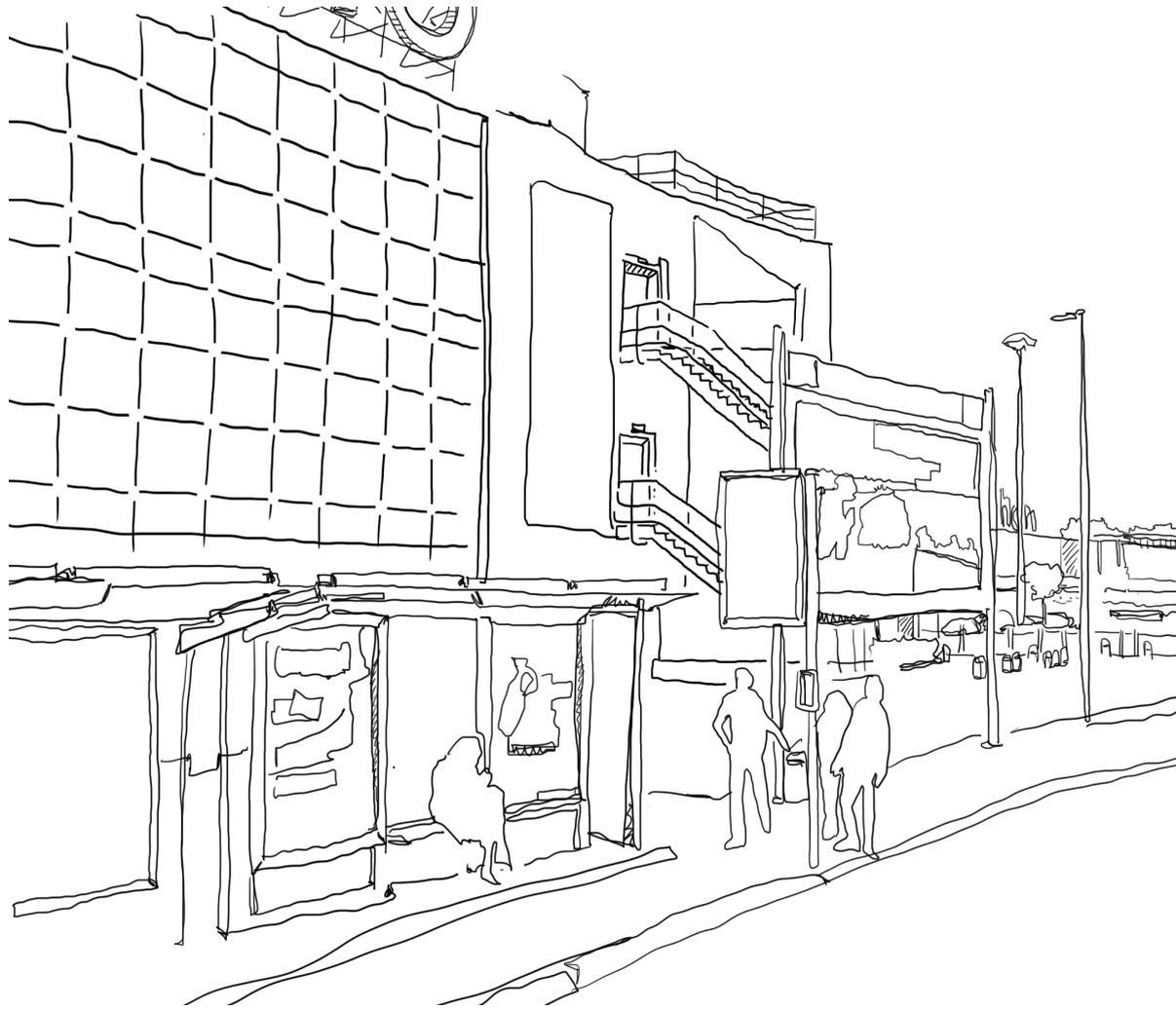
Dopo il piacevolissimo borgo di Dolo, si incontra il grosso centro di Mira, che presenta forse il tratto più ricco di ville e delizie, purtroppo in gran parte non visitabili.

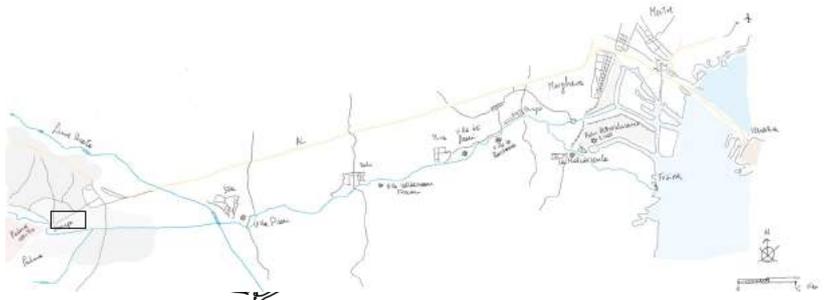
Dopo Oriago il percorso si fa più incerto, e mi perdo. Il percorso che ho scelto vira irrimediabilmente nei campi, si allontana dal Naviglio, diviene un bucolico sterrato e io mi ritrovo a vagare tra spighe di mais ben più alte di me, riuscendo a vedere soltanto il cielo.

E poi sbuco a Malcontenta o giù di lì, capisco che non posso fare altro che costeggiare una trafficatissima statale come la Romea, inizio a bestemmiare e maledico il giorno in cui mi è saltato in mente di fare tutto a piedi. Ma in quel momento scorgo al di là dei camion sfreccianti qualcosa di irreali: la mole della villa Foscari del Palladio: bianca, perfetta, irritata quasi a chiedersi che ci faccia lì. Ecco che mi giri e trovo altra anima viva: è una signorina che mi guarda quasi con tenerezza. Ecco, questa è una visione che vale il viaggio: la signorina che sculetta davanti al Palladio. Sono pur sempre luoghi di delizia questi.

Questa è una situazione assurda e complicata, per cui chiunque voglia raggiungere Marghera o Mestre, i centri che ragionevolmente il potenziale turista/viaggiatore vorrebbe e dovrebbe raggiungere, si è costretti a rischiare la vita lungo 7 maledetti chilometri di Strada Romea, una delle più trafficate d'Italia. Da qui il paesaggio cambia del tutto. L'impianto assurdo, enorme, vorace e aggressivo di Marghera oscura letteralmente il cielo.

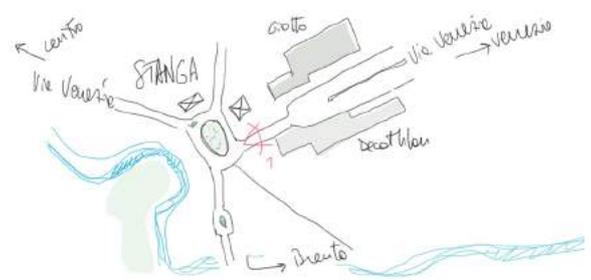






il viale delle grandi piattaforme commerciali

1. Padova si sfalda completamente, lasciandosi andare ad essere non molto di più di un insieme di quei "contenitori autistici".

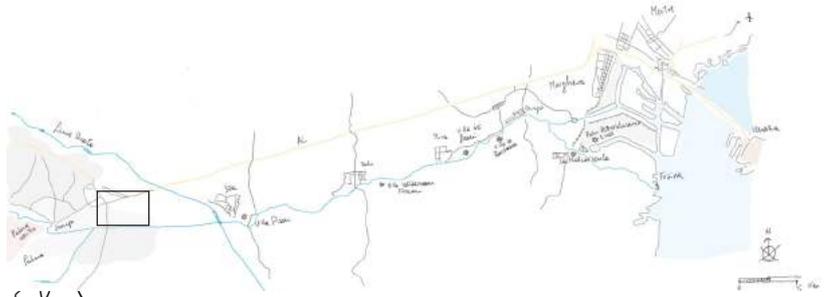


Le infrastrutture cambiano la scala dei luoghi

2. Via Venezia diviene quindi una strada statale, la velocità degli autoveicoli aumenta, le seppur minime sembianze urbane di questi luoghi si vanno spandendo ulteriormente. E' ormai cambiata la scala di questi

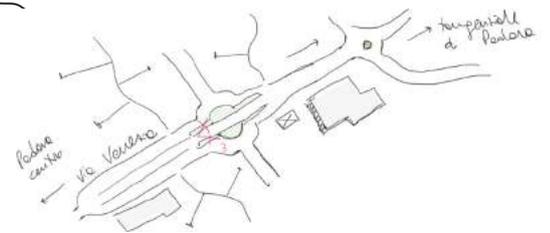
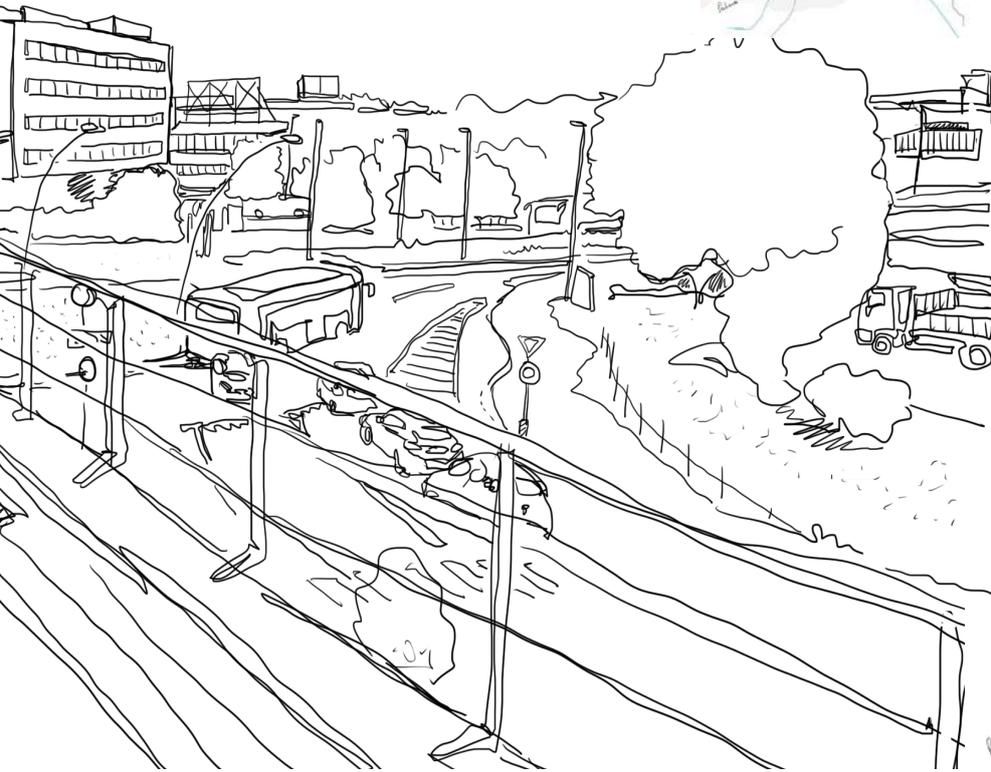






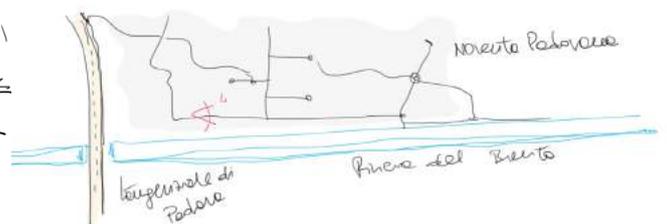
Osservare dall'alto il magma urbano padovano

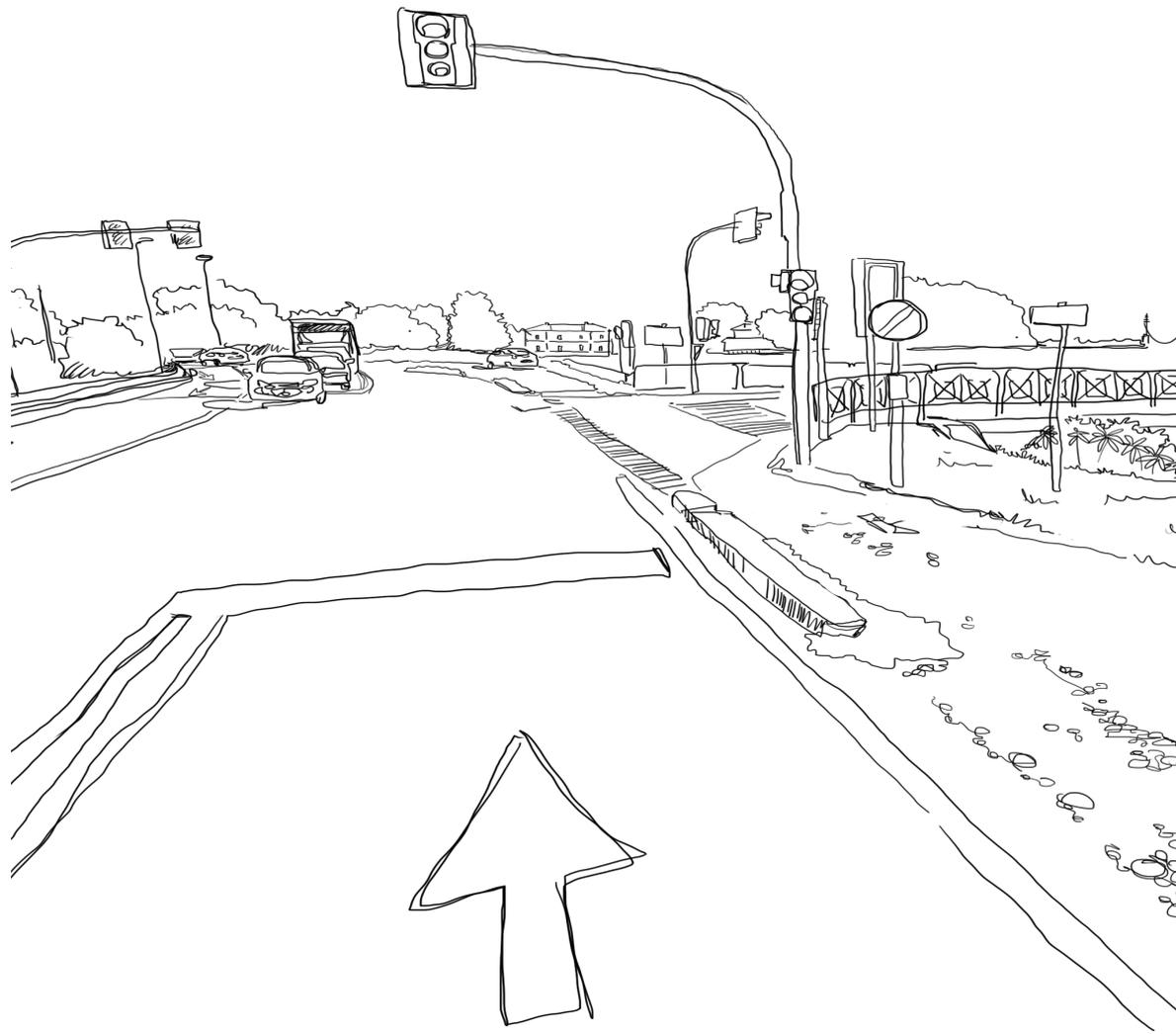
3. Osservano dall'alto di un cavalcavia su un importante piazzale, si notano le caratteristiche di questo "magma urbano": ispessimenti di costruzioni attorno a tracciati viari, punteggiature sparse di edifici in aree specifiche e radure, slabbramenti.

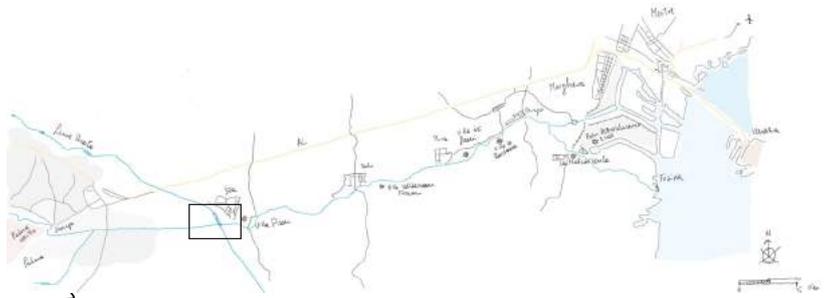


Noventa Padovana

4. Imboccando la tangenziale, si esce quindi a Noventa, un grosso sobborgo residenziale lungo la Riviera del Brenta. Il paesaggio urbano si compone di villette e palazzine, estese su aree un tempo destinate all'agricoltura e alla natura, definendo isole multiculturali e disinteressate al funzionamento dell'organismo geografico cui appartengono. Non c'è infatti alcun rapporto tra il corso del Brenta e il corpo urbano, cui rivolge del tutto le spalle.

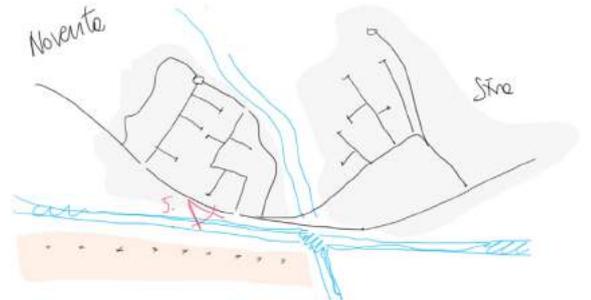
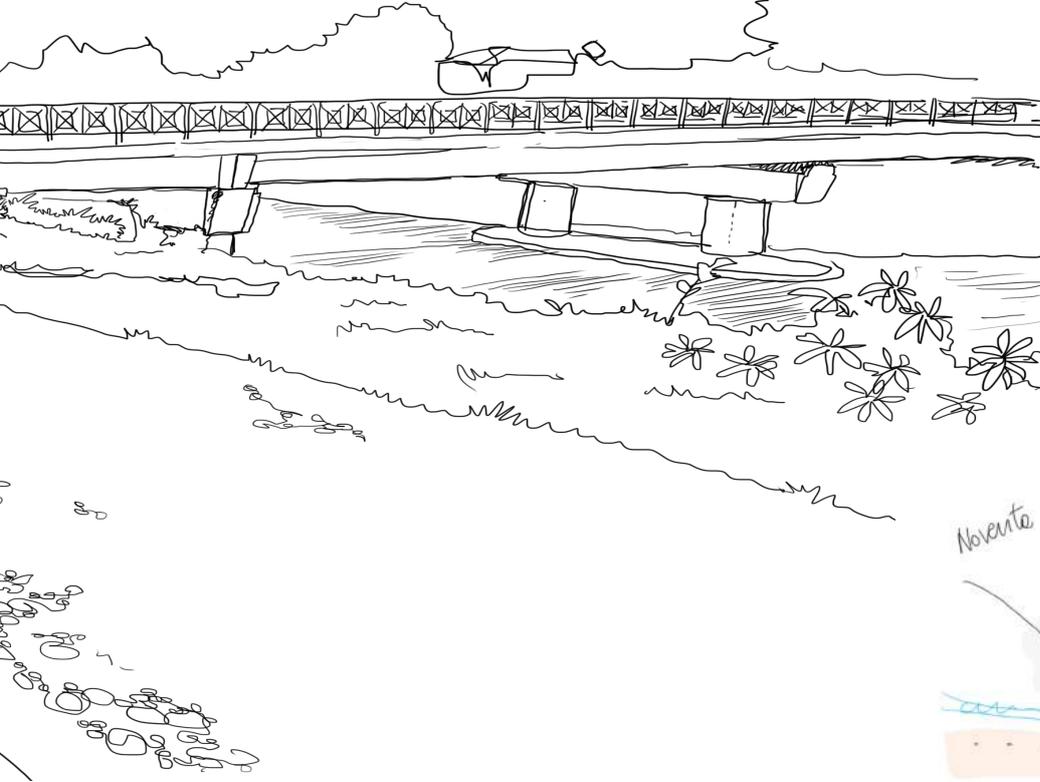






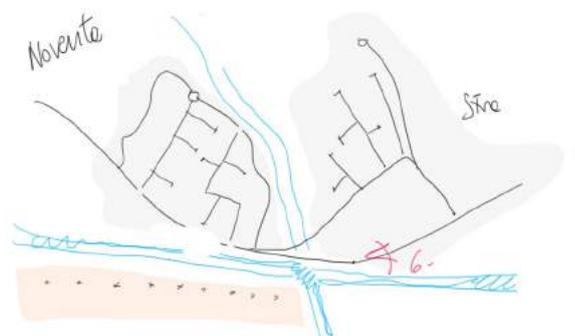
Lungo il corso della Riviera

5. Finalmente si raggiunge e si tocca il corso della Riviera del Brenta. Questo appare come un placido elemento nel paesaggio, che regala finalmente qualche interruzione nel continuum edificato e qualche affascinante punto di vista sulla fertile campagna padovana.



Stra

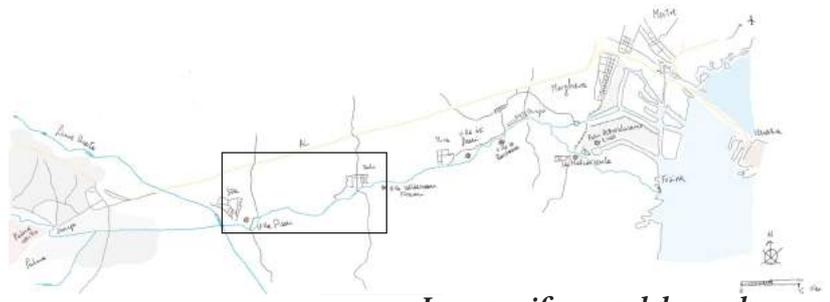
6. Stra è un importante centro lungo la Riviera con una propria definita identità e un carattere urbano risolto. Benchè il centro storico, la piazza del paese non si rivolga allo scorrere del canale, tutto l'organismo urbano è progettato per esprimere il senso di meraviglia che coglie il "nomade urbano" soltanto pochi passi più avanti.





by Mmm





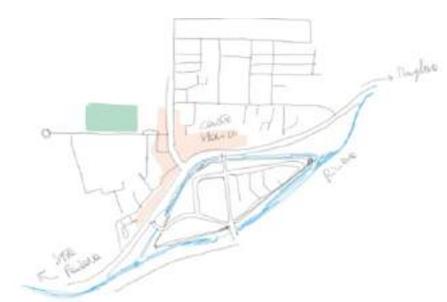
La magnificenza del mondo antico

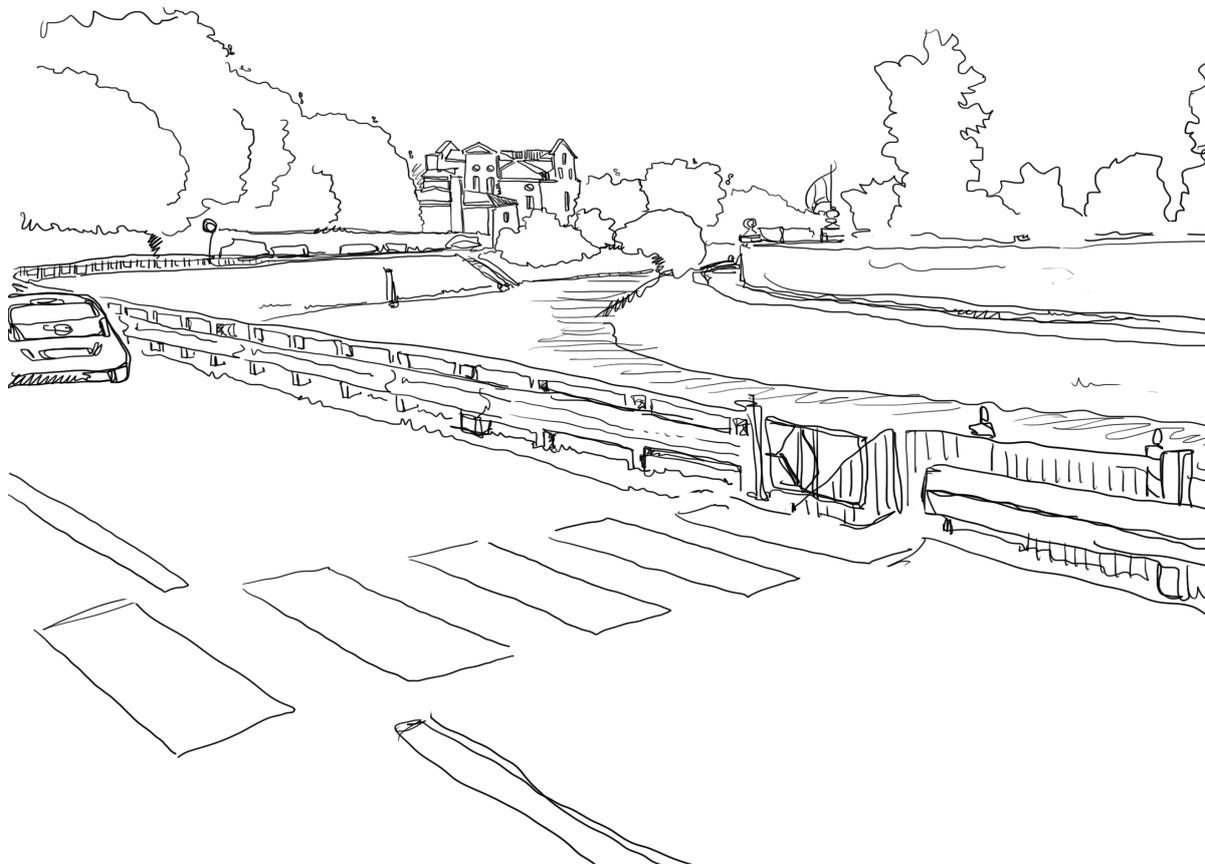
7. Poco più avanti, superata il rigoglioso parco di cui si può godere attraverso un cancello, in corrispondenza di un'ampia ansa del Canale, compare la magnifica ed elegantissima facciata di Villa Pisani. Entrando, penetrandone i cortili bianchi ed austeri, puntellati di statue e decori si coglie il magnifico asse visivo culminante in un'edera monumentale, capace di eccitare l'esplorazione dell'intero parco della Villa, bellissimo.

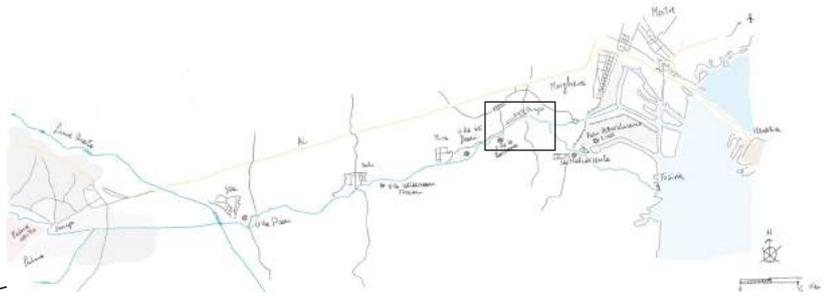


Dolo, capitale del Brenta

8. Dolo presenta una sua definizione urbana ben consolidata, facendo dello scorrere della Riviera del Brenta un asse privilegiato che strutta l'intera forma urbana.

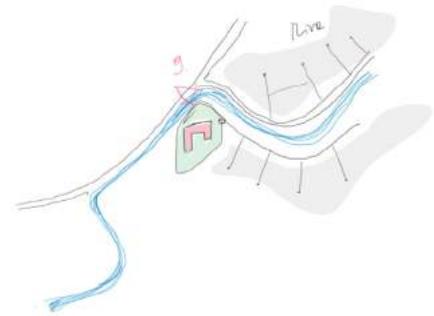
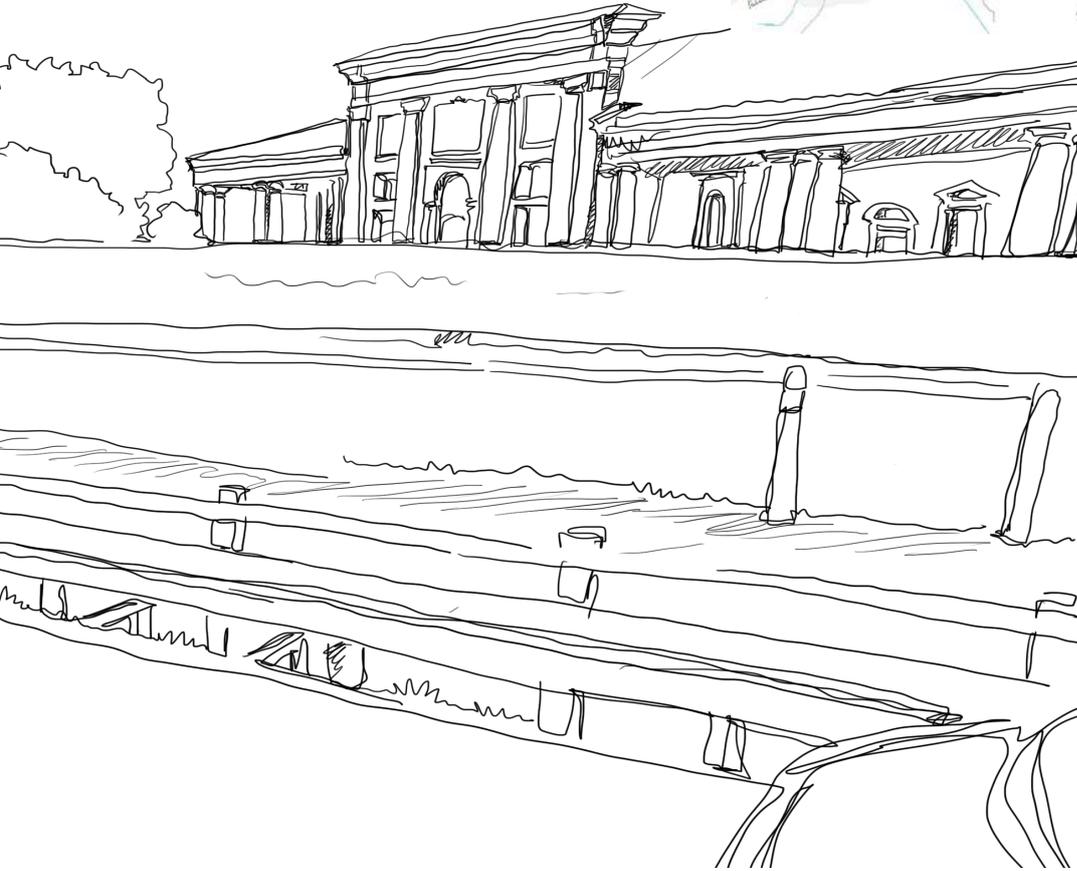






La Barchessa, delizia rococò

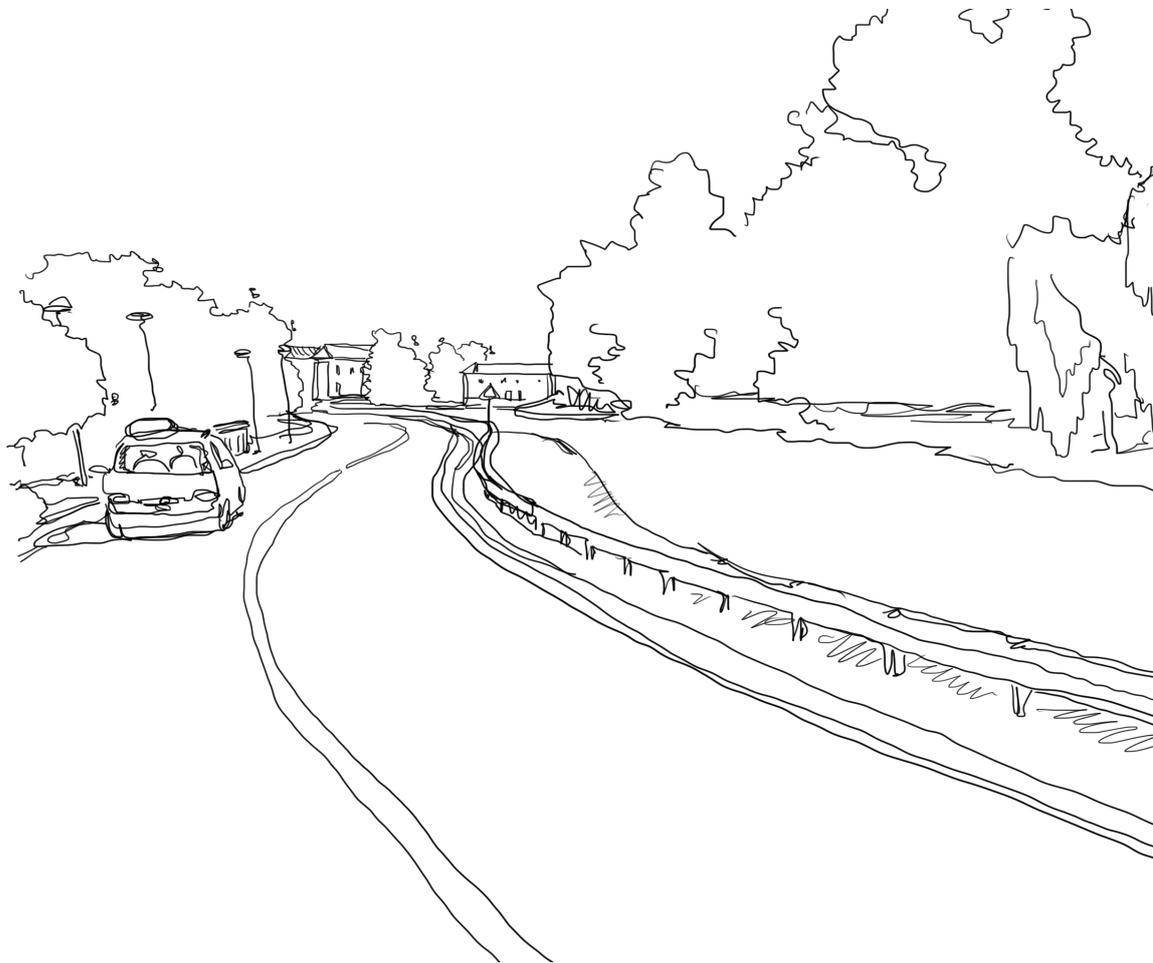
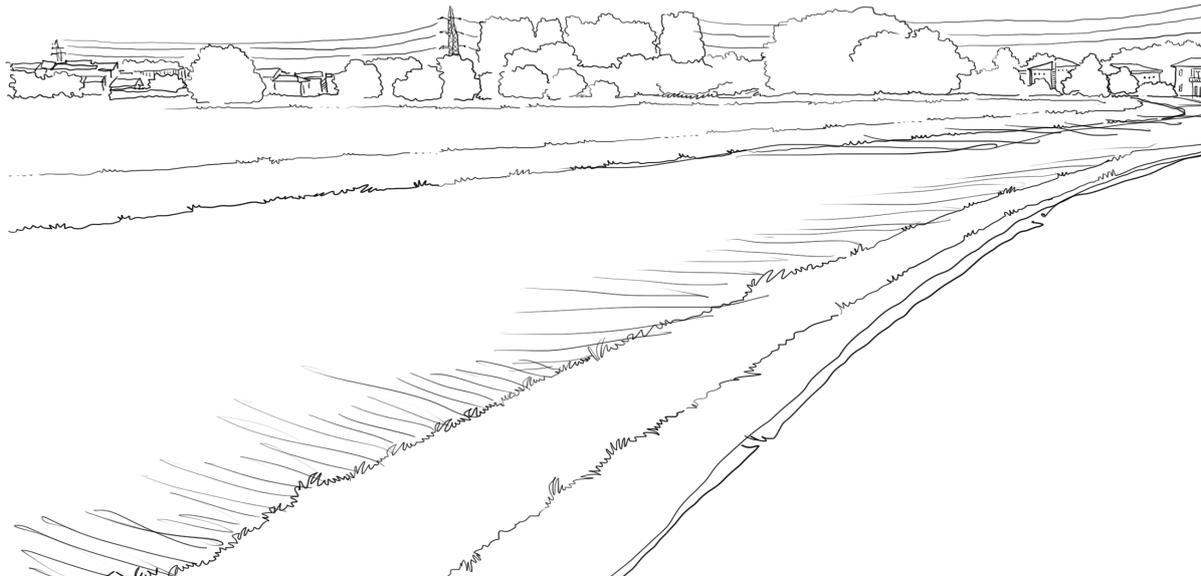
9. Costruita nel 1719 e modificata nel XIX secolo, presenta un interno in stile rococò francese e uno splendido giardino di delizia sul fronte stradale. La Barchessa compare sul fronte opposto a quello percorso e, benchè vicinissima, risulta impossibile da raggiungere agilmente. Questa contrapposizione definisce un'interessante tensione tra prossimità ed effettiva raggiungibilità dei landmark.

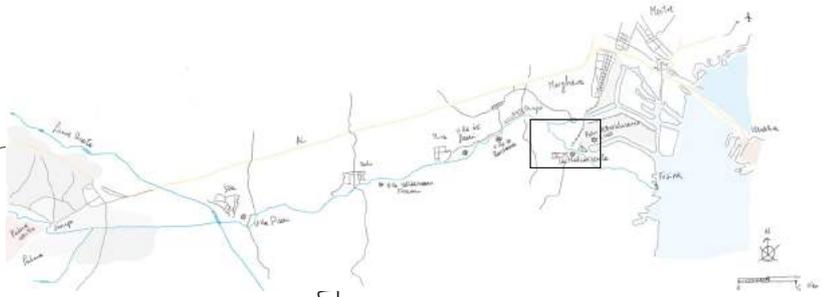


Oriago di Mira e il collegamento tra le due rive

10. A Oriago, frazione del comune di Mira, vi è l'ultimo ponte di collegamento tra le due rive del Brenta prima della definitiva biforcazione dello stesso che definisce l'inizio della fase finale del canale. Il ponte tra le due rive crea un collegamento visivo e fisico tra un paesaggio lineare che fino ad ora è stato solamente visibile.







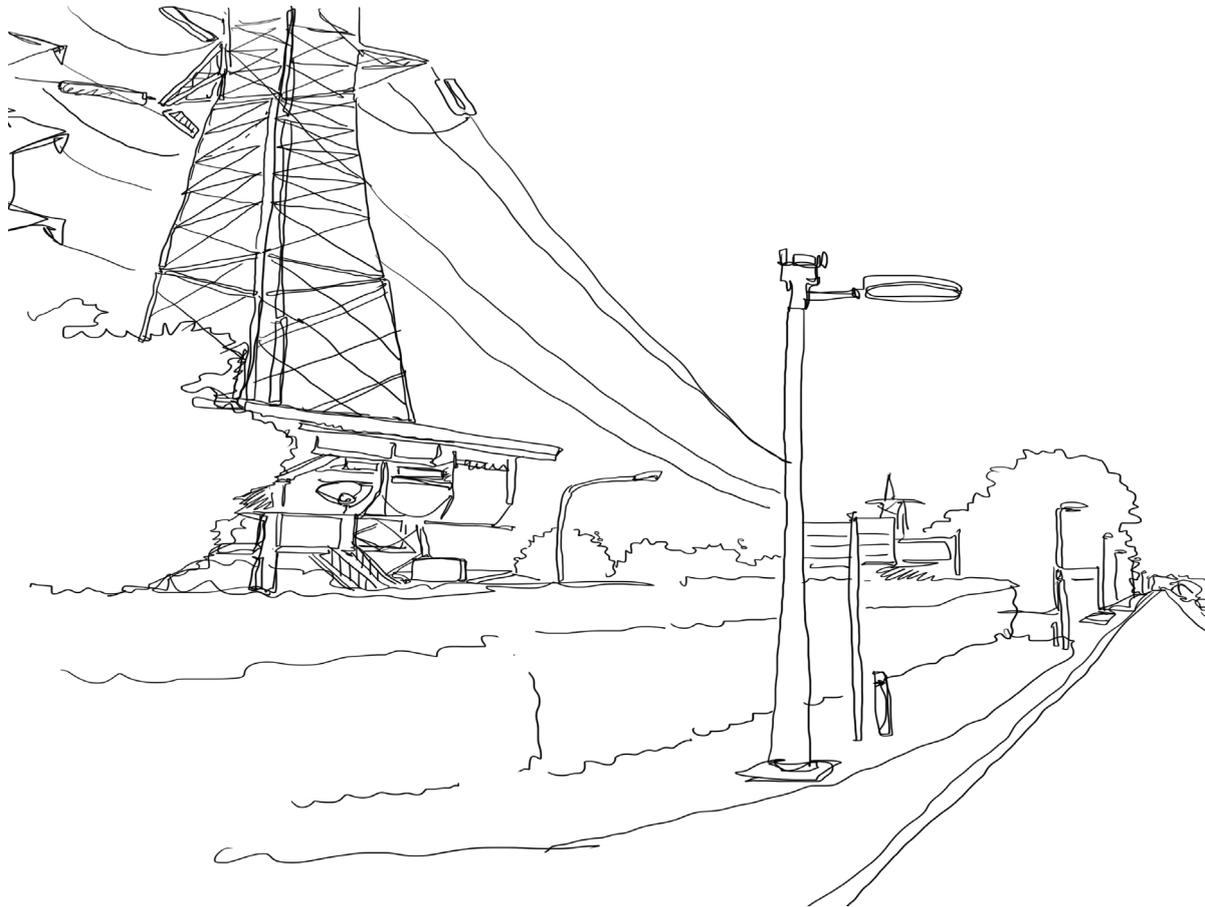
Una porzione di paesaggio agrario veneto

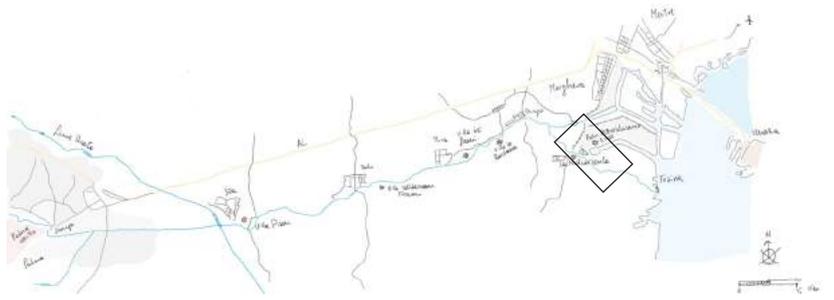
11. Seguendo il ramo sinistro successivo alla biforcazione del Canale, in pochi passi ci si ritrova nel mezzo di una gradevolissima porzione di paesaggio agrario veneto. E' un frammento di fertile suolo, verde, rigoglioso, bellissimo. In fondo si inizia ad intravedere la tensione verticale definita dalla ciminiera della centrale Enel Palladio.



12. Ma in quel momento scorgo al di là dei camion sfreccianti qualcosa di irreali: la mole della villa Foscari del Palladio: bianca, perfetta, irritata quasi a chiedersi che ci faccia lì. Ecco che mi giri e trovo altra anima viva: è una signorina che mi guarda quasi con tenerezza. Ecco, questa è una visione che vale il viaggio: la signorina che sculetta davanti al Palladio. Sono pur sempre luoghi di delizia questi.

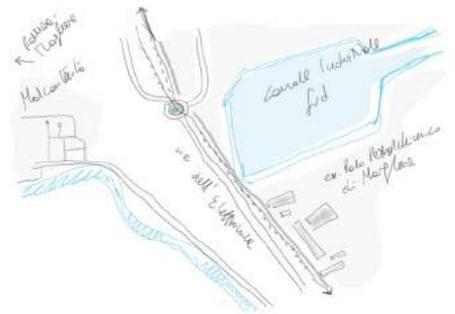
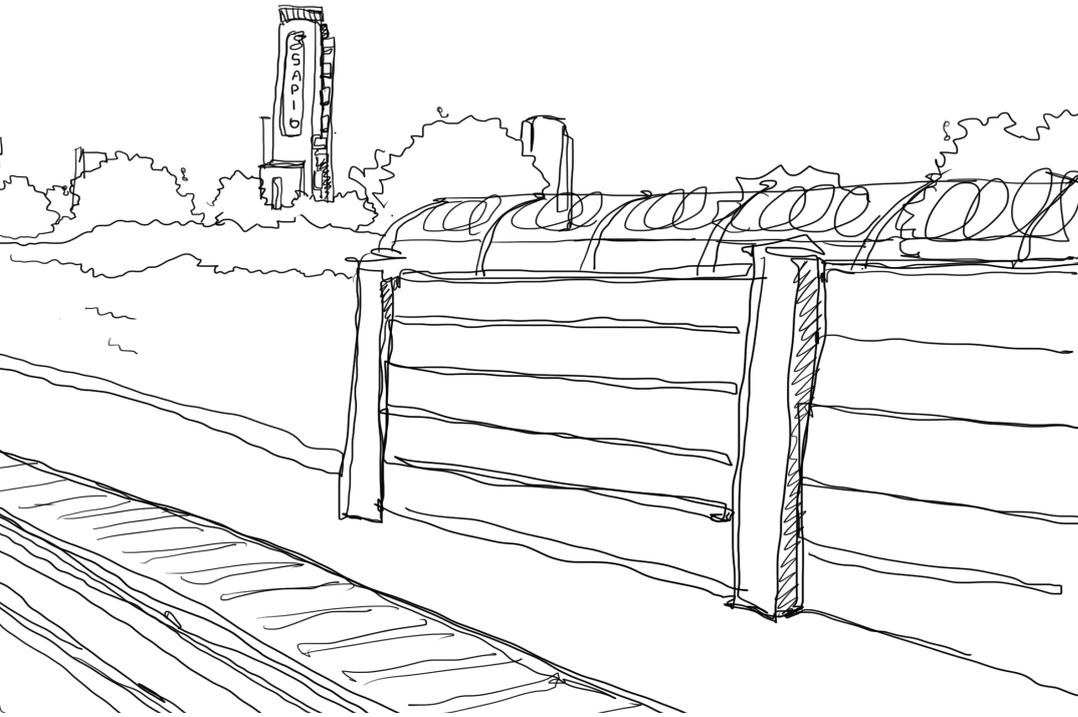




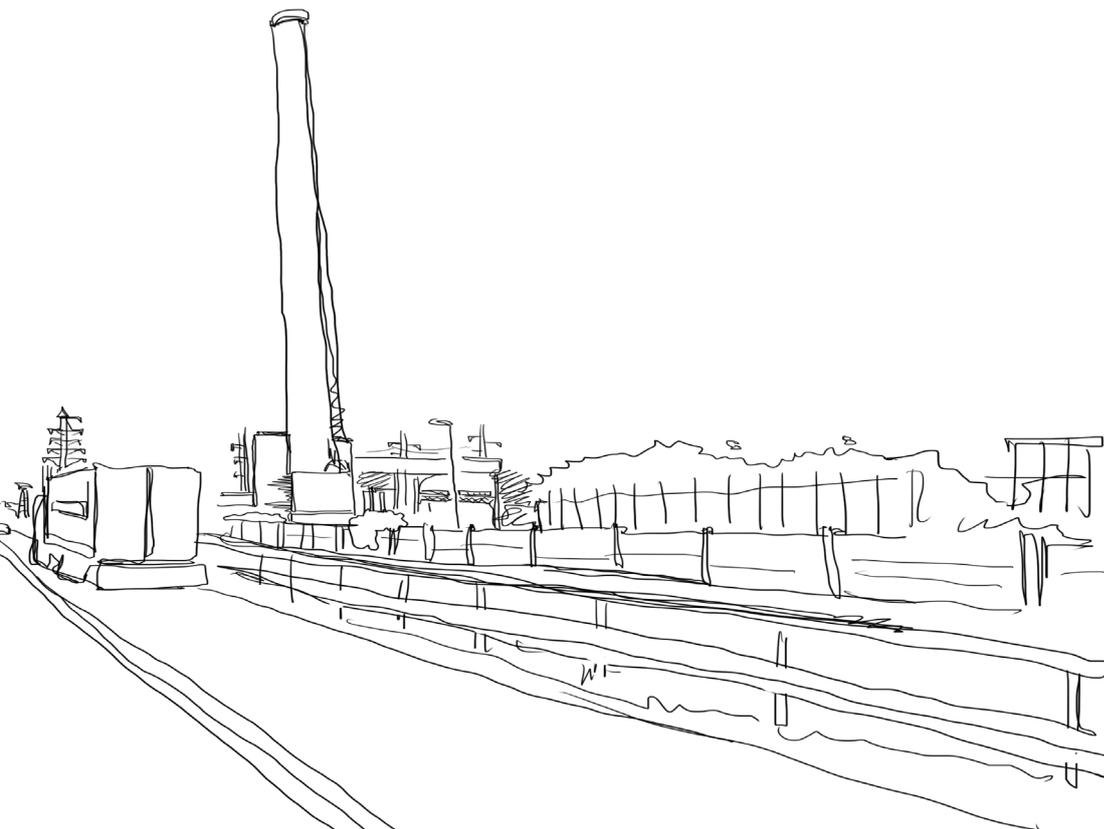


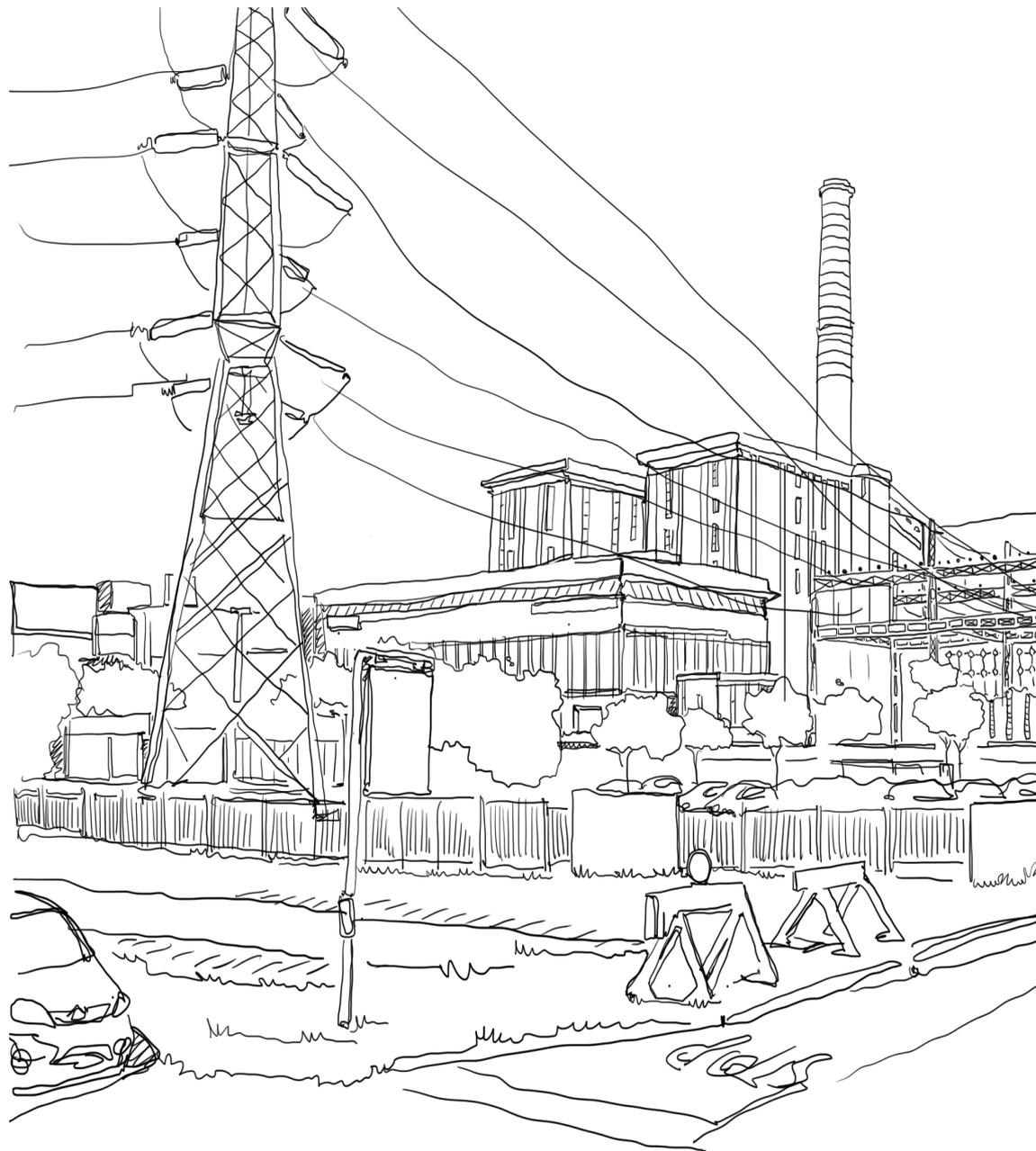
Il punto di massima tensione

13. L'impianto assurdo, enorme, vorace e aggressivo di Marghera oscura letteralmente il cielo. Il bordo tra l'area dell'ex polo petrolchimico è definito da un alto muro, filo spinato. Tutt'intorno è ancora presente il tracciato ferroviario dell'ex treno di smistamento merci di servizio al polo industriale.



14. Seguendo la strada che costeggia il sito industriale, Via dell'Elettronica, compare l'importante mole della torre dell'importante centrale termoelettrica di Fusina, a pochi passi dallo sbocco del Naviglio di Brenta nella Laguna Veneta. Questo importante elemento nel paesaggio definisce ed imprime una traccia di importante tensione verticale. Vera e proprio punto di arrivo di un percorso altrimenti definito da dinamica orizzontale.





Il Playground: un sistema lineare di delizia culminante nella Laguna

Immediatamente in seguito alla definizione della fase di osservazione sul campo, si applica la dimensione proto-progettuale. Come già visto infatti, l'atto stesso di camminare all'interno degli spazi significa prefigurare alcuni ambiti come luoghi di progetto, vere e proprie opportunità di progetto che una tesi meriterebbe di approfondire di per sé.

a) *La Riviera del Brenta come parco lineare storico*

Oltre 30 km di uno dei più pregiati tracciati storici dell'intero Paese, presentando una pianura dove, benchè fortemente minacciata da uno sprawling urbano di bassissima qualità, la storia si ripercorre palmo a palmo in un diluvio di ville dal fascino intatto. Queste caratteristiche devono essere cristallizzate da un Parco storico - lineare che divenga il principale tracciato di slow mobility tra Padova e Venezia.

b) *Reinventare il Polo di Marghera come Garden Smart City*

L'ex Polo petrolchimico di Marghera, da anni una delle più grandi aree emergenziali dell'intero Paese, può essere reinventato come punto di arrivo del sistema del Naviglio del Brenta, grande Smart Garden City, luogo di sperimentazione di partiche di innovazione urbana e urbanistica, seguendo l'importante spinta innovativa del già presente Vega Park, parco scientifico tecnologico che ospita, tra gli altri, l'archivio storico de La Biennale.

c) *Fusina nuovo terminal croceristico della Venezia metropolitana*

Parte del grande progetto di riconversione dell'ex Porto Marghera può essere la riconversione del Porto industriale di Fusina nel nuovo terminal croceristico di Venezia. tale soluzione, già proposta da numerosi attori, porterebbe ad una soluzione all'annosa questione del passaggio delle navi da crociera nel Bacino di San Marco e al tempo stesso ampliirebbe le prospettive turistiche dal terminal all'intera regione metropolitana. L'infrastruttura che regge l'intero sistema è la Romea.

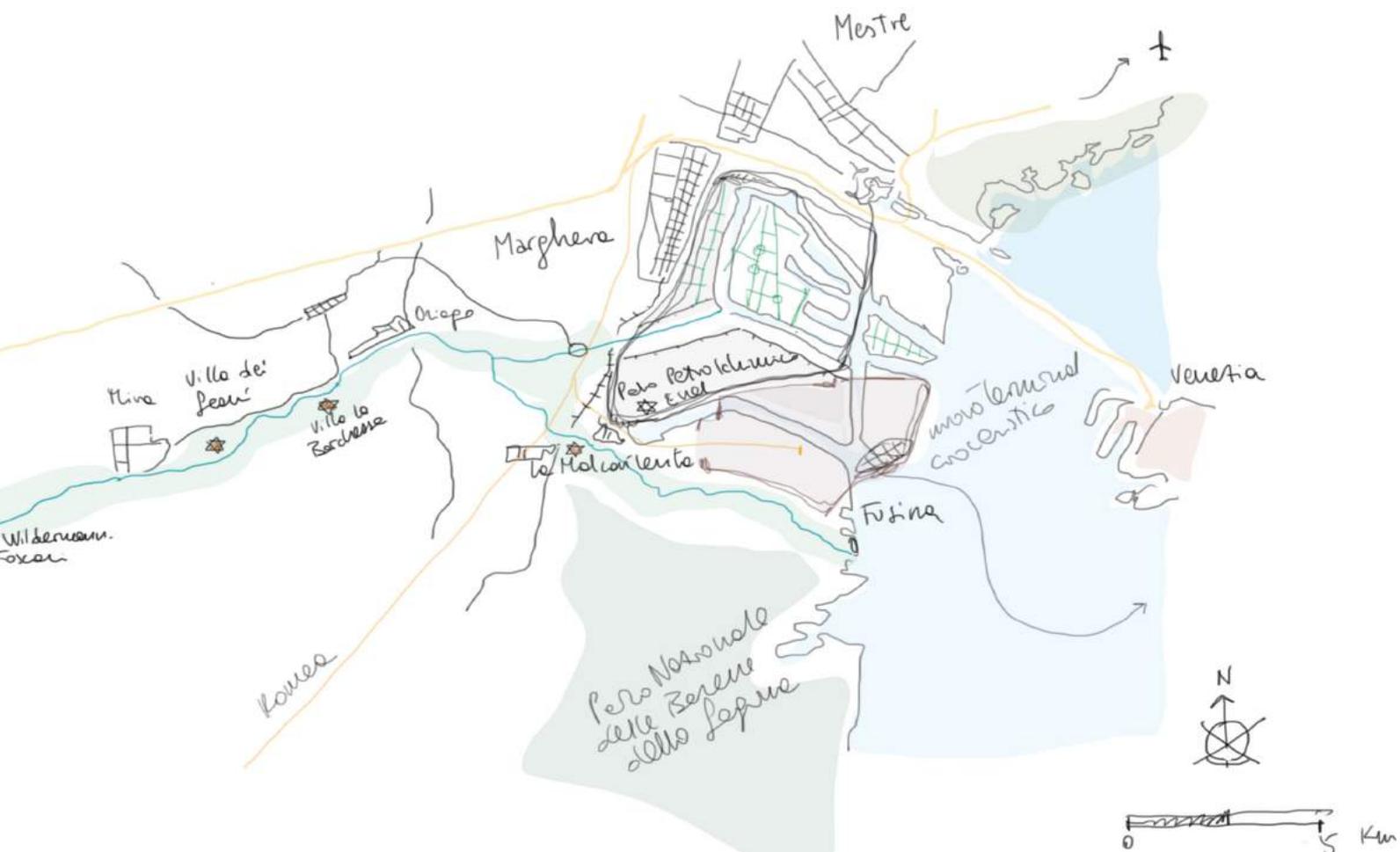
d) *La Romea colonna vertebrale del Parco Nazionale delle Barenne lagunari*

La stessa Romea viene reinventata come colonna vertebrale del nascente Parco delle Barenne Lagunari, ente naturalistico per la tutela della magnifica ecologia delle Barenne e delle valli da pesca.

Immagine 2:
Il Playground:
una triangolazione capace
di reggere una nuova
immagine urbana

La definizione di quattro
grandi opportunità pro-
gettuali a scala territoriale
implica l'immagine di
un territorio organizzato
attorno alla rinnovata
importanza dell'asse del
Brenta.







L'immagine interpretativa delle città sulla Terraferma: tra Marghera e Mestre

Una volta raggiunta Fusina, perimetrando l'ex area industriale di Marghera, ci si propone di raggiungere il corpo urbano di Marghera. Da qui, superando la cesura della ferrovia, si raggiunge Mestre, l'alter ego della Venezia storica, ormai cresciuta fino a raggiungere oltre 180 000 abitanti. Il terzo itinerario si indirizza all'esplorazione della "Terraferma" urbana immediatamente prossima a Venezia. Ad emergere sono le seguenti domande:

- Dici Marghera e pensi all'ex Polo industriale, ad un luogo del tutto compromesso: qual'è invece la reale consistenza di quest'area? Quali materiali urbani, quale "genius loci" per la Marghera città?

E' possibile reinventare l'immagine di questa importante infrastruttura territoriale? Nella reinvenzione e nella ridefinizione di un equilibrio metropolitano quale ruolo per la Riviera?

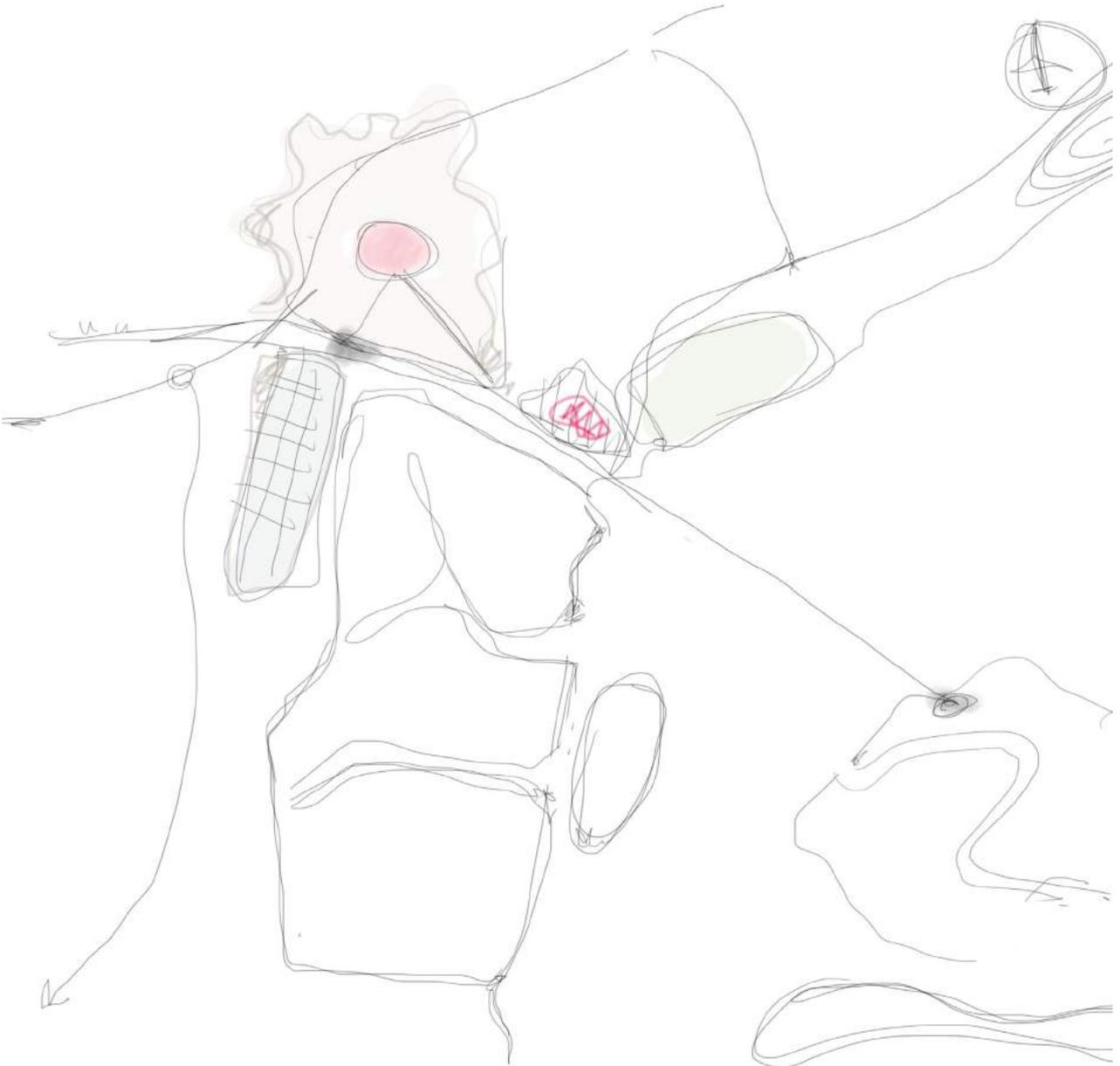
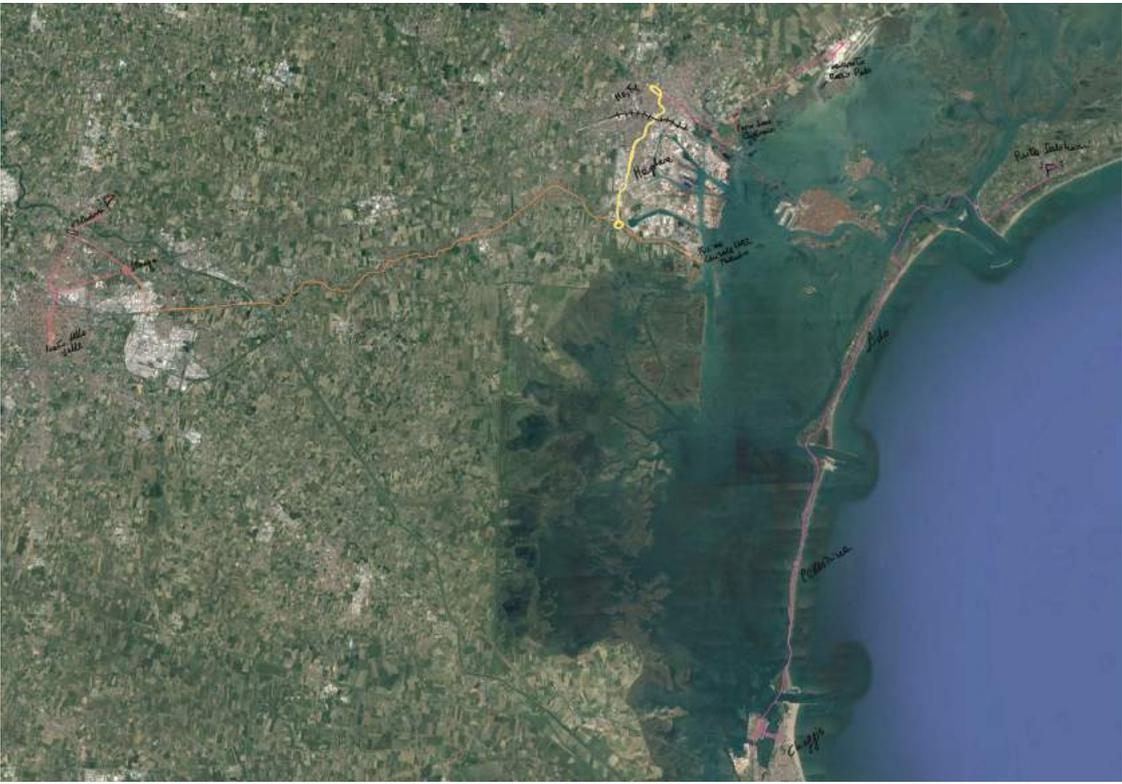
- Mestre è un punto di passaggio fugace da e per Venezia: ma cos'è realmente? E' possibile implementare una tensione "positiva" che non sia unicamente contrapposizione tra Mestre e Venezia?

Vie, viali, semafori, tram, automobili: per chi arriva da Venezia, arrivare a Mestre significa aver ripreso contatto con la realtà. Per questo motivo la città è spesso considerata un brutto punto di passaggio, senz'alcuna qualità urbana. In realtà, come vedremo, anche Mestre presenta alcune peculiarità e un corpo urbano facilmente leggibile lungo

Immagine 1: L'immagine interpretativa

Prima di andare sul campo, si è sentita la necessità di tracciare su mappa gli assi, i nodi, i landmark e i luoghi che saranno visitati durante l'esplorazione. Questo ha fatto sì che si definisse un'idea di morfologia territoriale ed emergessero alcune domande.





Cercare risposte per modificare l'immagine interpretativa: verso un playground

Di seguito le cronache del mio viaggio tra Padova e Malcontenta. Come si evincerà, ho espressamente scelto di adottare un linguaggio da “diario di bordo” da sketchbook parlato. Alle mie note si affiancano infatti disegni e semplici diagrammi che cerchino di dare risposta alle questioni emerse nella fase precedente.

Mestre, 2 luglio 2017

Marghera e Mestre formano un unicum urbano irrimediabilmente diviso da una cesura difficilmente superabile come il doppio fronte tratto urbano dell'autostrada per Venezia, o “tangenziale di Mestre” e il complesso fascio ferroviario, che a pochi metri da qui presenta inoltre lo scalo di Mestre, un complesso e confuso snodo. L'itinerario parte da qui, dalla stazione approdo alla città dal ferro. La stazione è un semplice parallelepipedo senz'alcuna grazia, chiaramente sottodimensionato: prova del fatto ne è la pressoché perenne confusione, tra passeggeri in arrivo e in partenza. Da qui si possono scegliere due strade: o raggiungere Marghera tramite un (lugubre) sottopassaggio, o sbucare sul Corso guardando Mestre. Dirimpetto alla stazione si presentano a noi diversi edifici adibiti ad hotel, affittacamere e/o ostelli.

Sono edifici alti, densi, rabbiosamente ed aggressivi: forse tra i più “brutti” e respingenti dell'intera città, ragione per cui l'intera Mestre viene additata come orrenda. Che poi è del tutto immotivata questa fobia per Mestre: se ne parla e subito tutti “oddio che brutta morte”.

In realtà è una città “normale”, con delle grandi opportunità.

Il centro è facilmente raggiungibile grazie all'asse di corso del Popolo, una strada che presenta un'asse ordinato e tutto sommato piacevole. Benché la gran parte del tessuto mestrino sia costituita da edilizia residenziale a medio/bassa densità isolata su lotto, e molti esercizi commerciali riconoscono e sottolineano questo tipo di urbanità col nome di “Città Giardino” (è meraviglioso saggiare quanto la percezione generica abbia una strana idea di “città giardino”, Howard RIP), Mestre presenta cluster densi che potrebbero avvicinarsi ad abbozzi di “civic centers”. Un esempio interessante è quello che cresce tra Via Felisati e Via Cappuccina: saldamente ancorata ai due assi si apre una piazza (tristemente destinata a parcheggio, ma certamente il disegno originario prevedeva qualcosa in più) su più livelli le cui quinte corrispondono ad alte torri multifunzionali, capaci di definire una passeggiata porticata al piano terra, aree commerciali, uffici e residenziale.

Da lì è un attimo trovarsi in centro, che appare assolutamente grazioso e razionale: tutto gira attorno a Piazza Ferretto, che risente fortemente dell'attrazione accentratrice della torre dell'orologio, vero simbolo della città.

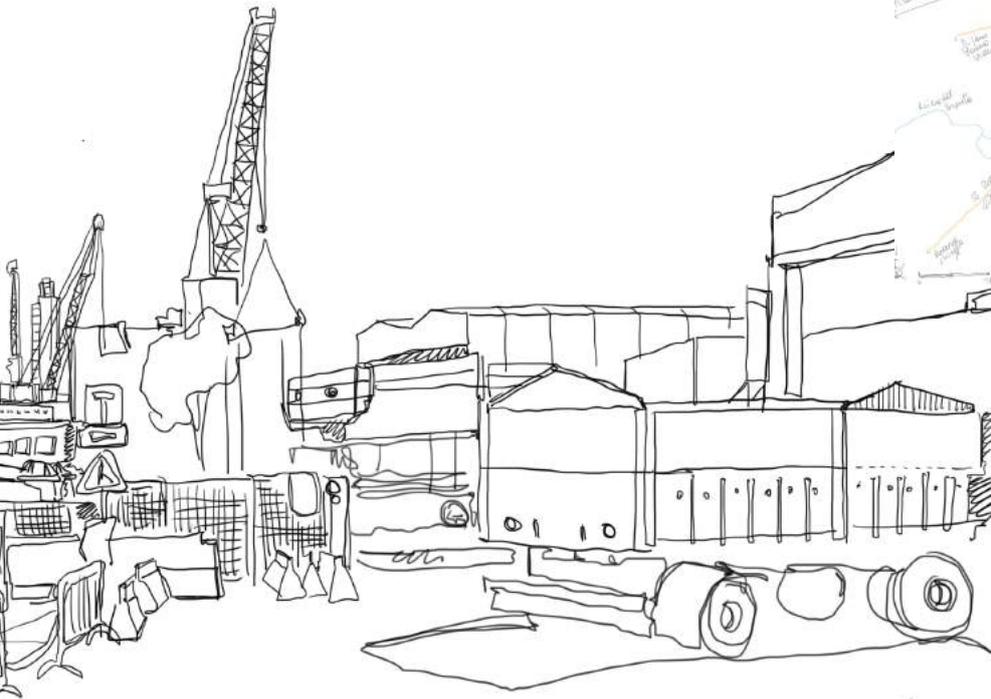
Possiamo definire Mestre città “piena di opportunità” se osserviamo l'asse che parte dalla piazza antistante XXVII Ottobre (slargo?) e conduce al Parco San Giuliano.

È un asse strategico che forse non sa di essere tale ma che, percorrendolo ieri, mi è sembrata una naturale direttrice di trasformazioni urbanistiche capace di elevare la qualità urbana dell'intera Mestre. Viale Forte Marghera infatti conduce velocemente dall'imbocco del Ponte della Libertà al centro di Mestre, toccando luoghi di carattere metropolitano. La sezione è larghissima, hanno appena dissotterato il naviglio che qui vi scorreva e già qualche grosso progetto ne ha intuito il potenziale. Sono sorti paralleli al Viale la nuova Torre di Mestre, un poco significativo monolite di cemento coronato da un'improbabile parallelepipedo ricoperto di vetro, ma volenti o nolenti l'unico vero landmark urbano, insieme alle iconiche gru di Porto Marghera e la sede mestrina di una grande catena di alberghi spagnoli, un curioso edificio caratterizzato da tiranti, organizzato attorno ad una marina privata.

Benchè questi siano oggetti singolarmente così “curiosi”, la direzione di sviluppo mi pare quella giusta: sostituire i tanti spazi dismessi e/o abbandonati lungo l'asse per creare un “Parco dell'architettura”, lineare rispetto al canale, capace di mediare tra terra e cielo, tra Mestre e Venezia. Sul finire di questo percorso i due “magneti” a mediare tra le due città esistono già, e sono bellissimi. Il primo è un vero e proprio mare verde, un'area di soglia tra città e Laguna, il Parco San Giuliano, sorto sulle macerie di un'ex discarica e nel perimetro che il grande sogno di Ludovico Quaroni avrebbe dovuto occupare. Il secondo è il Forte Marghera, vero e proprio indirizzo d'eccezione, hub culturale noto ormai in tutta la regione (una parte di Biennale viene proposta qui). Entro a Forte Marghera e lo scenario cambia, diviene quasi irreali. La vegetazione palustre riconquista il suo dominio, i barchini approdano qui per uno spritz, la musica risuona e ne fa un luogo di puro godimento. Wow.

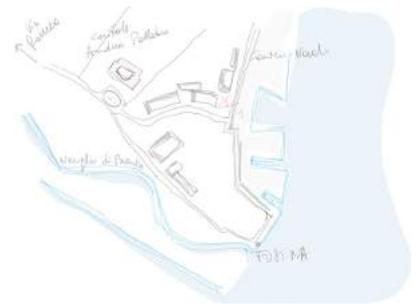
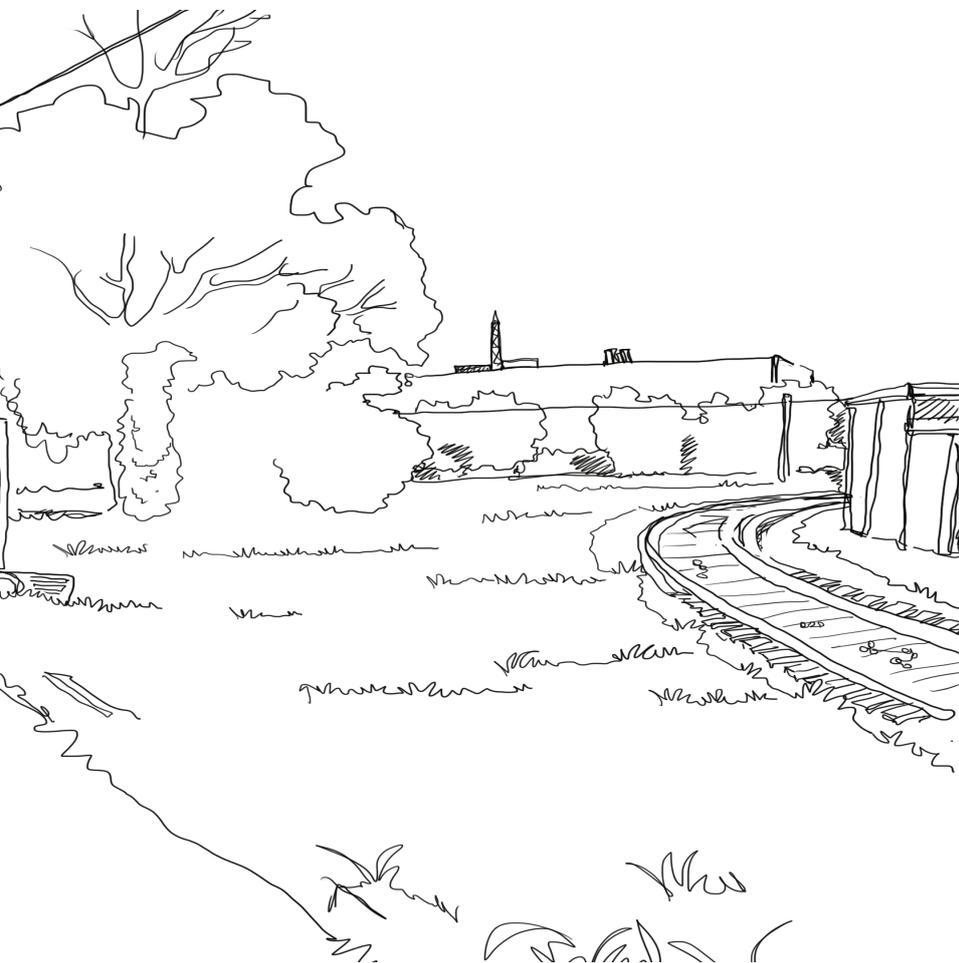






Intorno all'ex grande cantiere navale

1. A pochi passi dalla centrale Palladio, si può camminare lungo il perimetro di Fusina, l'area sud del Polo industriale di Marghera occupata dal grande porto industriale e dai cantieri navali, di cui oggi è ancora in funzione.



Il perimetro di un grande vuoto

2. Profondamente influenzati dal profilo di grandi scafi abbandonati sulle banchine, continuiamo in direzione dell'abitato di Marghera perimetrando il sito di Marghera. Pare di muoversi all'interno di una spettrale città di torri, capaci di definire tensione verticale.

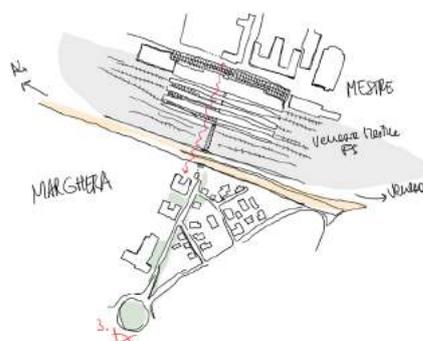






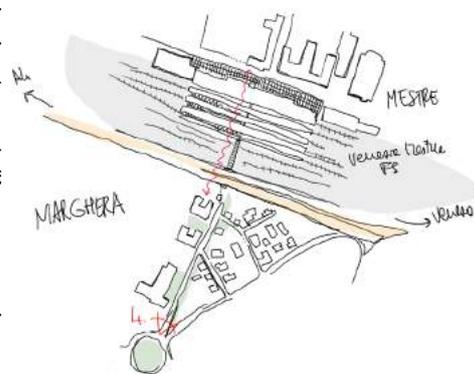
Dentro Marghera, una grazia inattesa

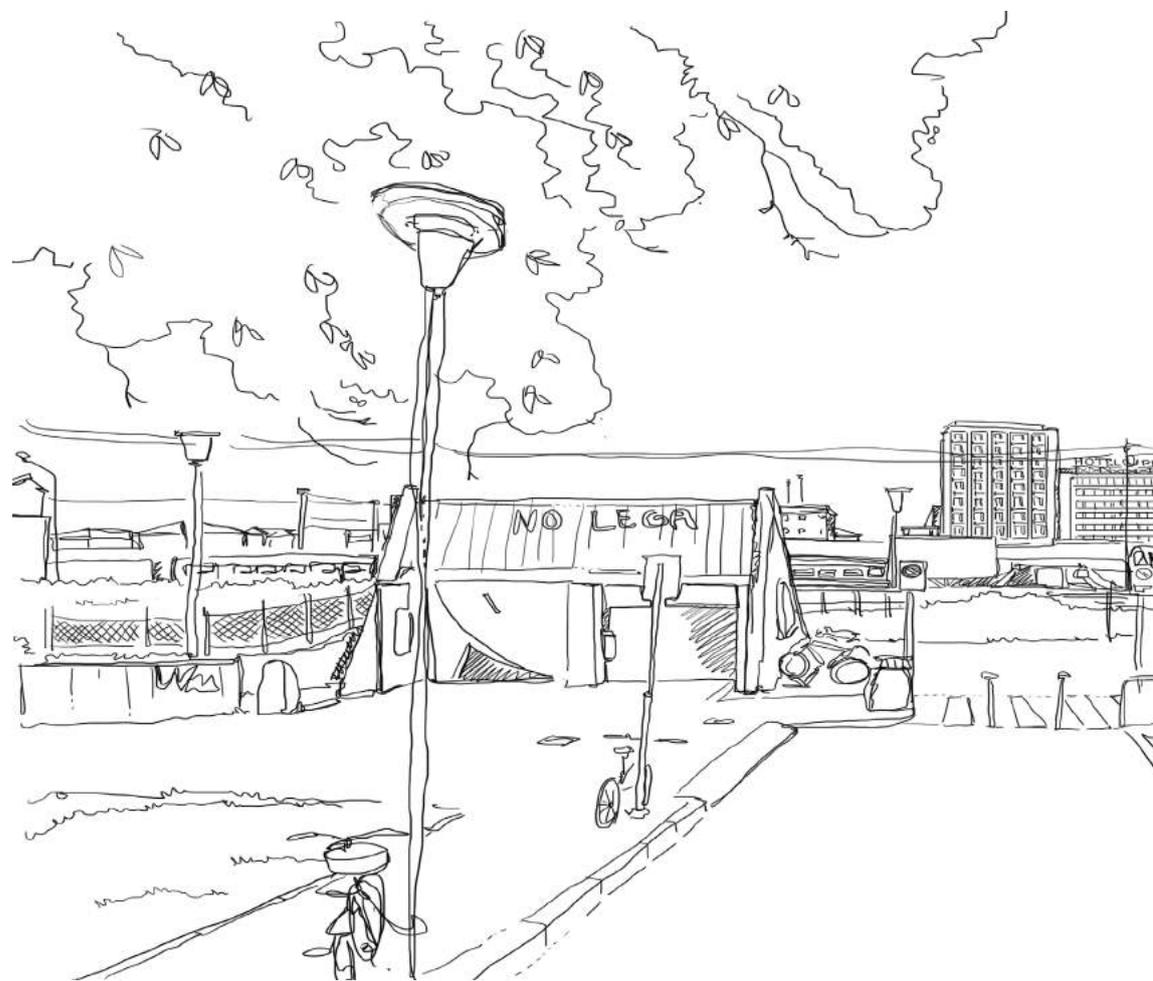
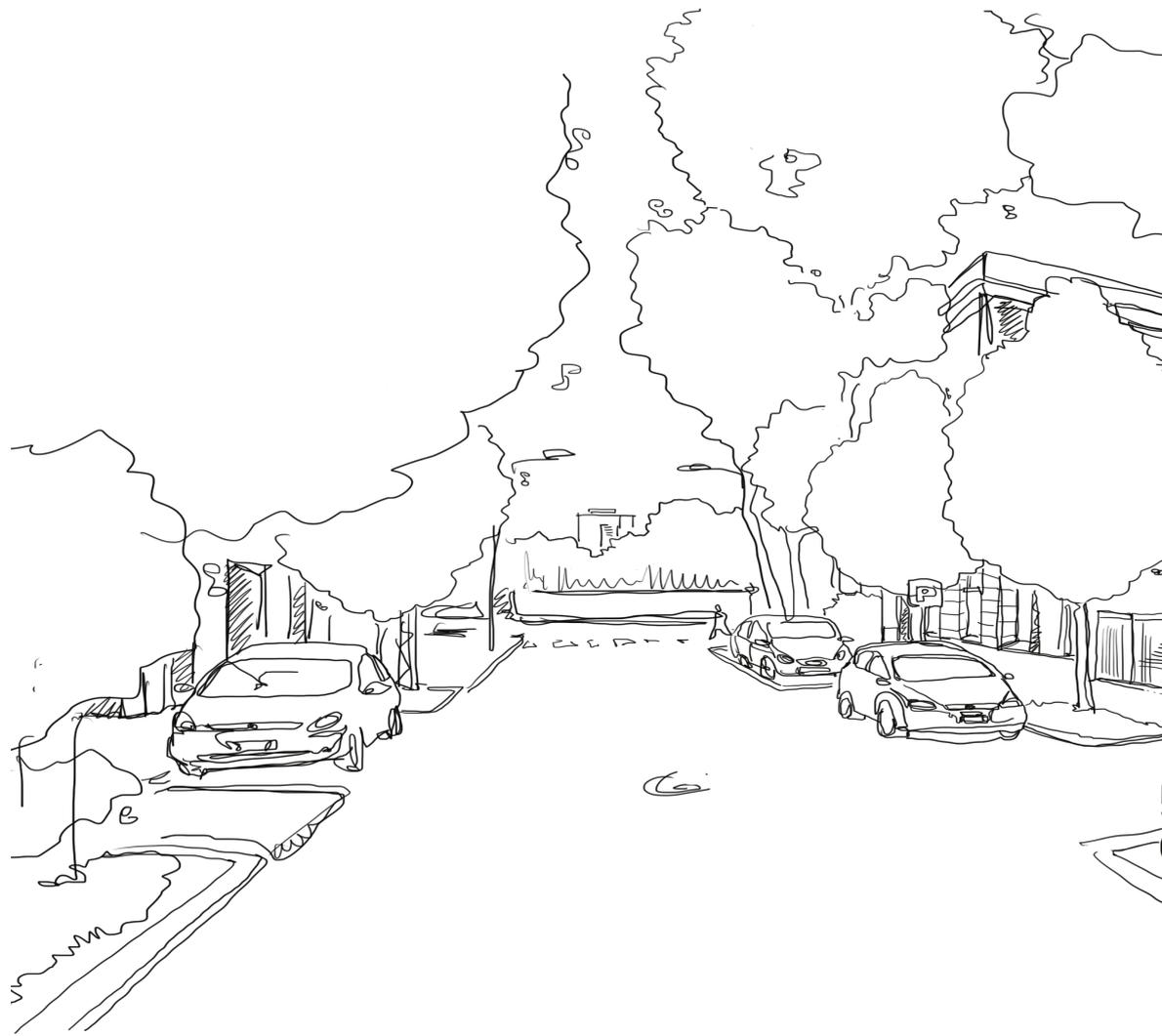
3. Una volta raggiunto la città consolidata di Marghera, si rimane piacevolmente colpiti dalle graziose architetture civili che la città presenta, alberature, spazi aperti e viali ariosi



La piazza, la chiesa, la comunità

4. Il centro di Marghera è organizzato attorno ad un asse attrezzato, verde e arioso. Questo culmina in un grande piazzale dove troviamo gli elementi urbani che ancora oggi fanno comunità, la Chiesa, il centro civico e il mercato. Benchè messo profondamente in crisi dalla presenza aggressiva del polo industriale, ci si rende conto qui che mantiene una sua dignità urbana.

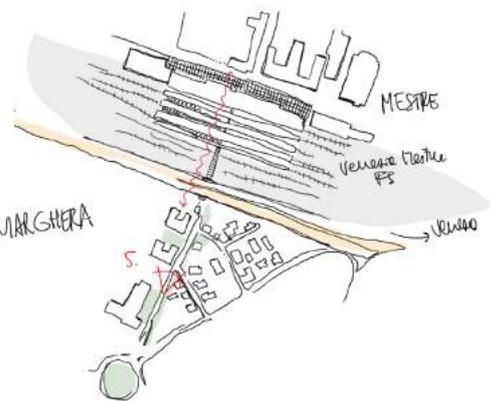
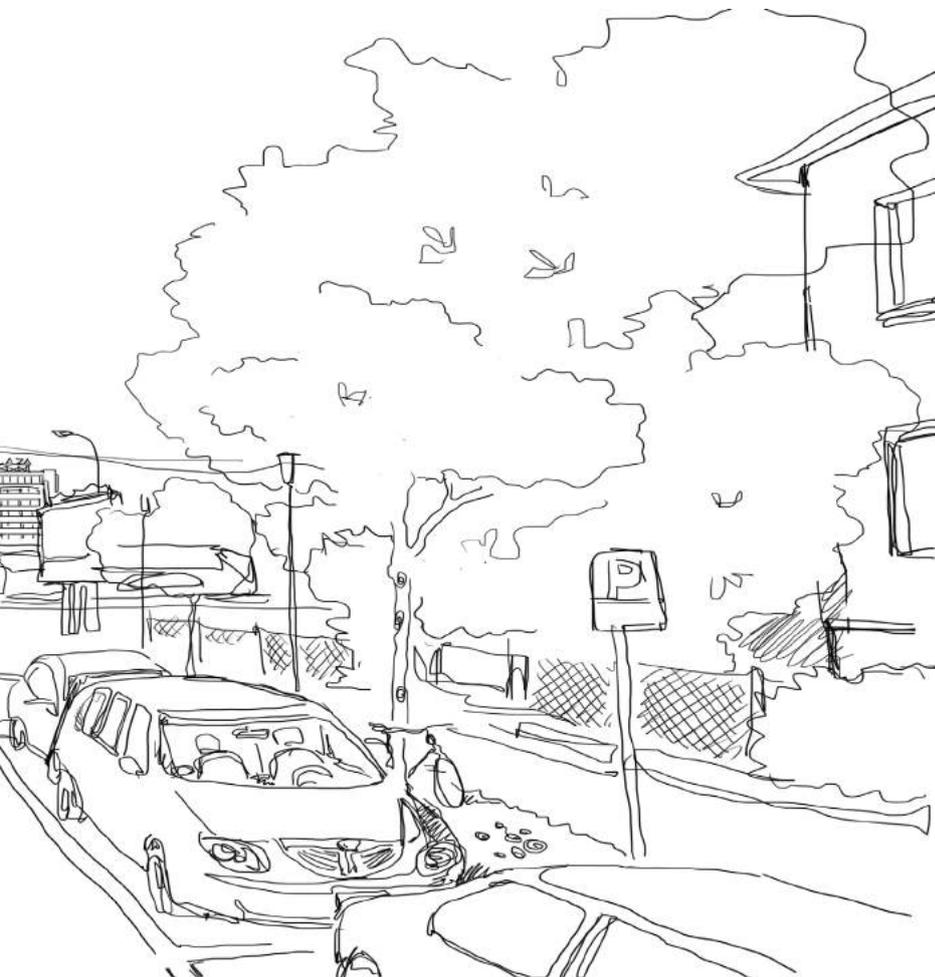






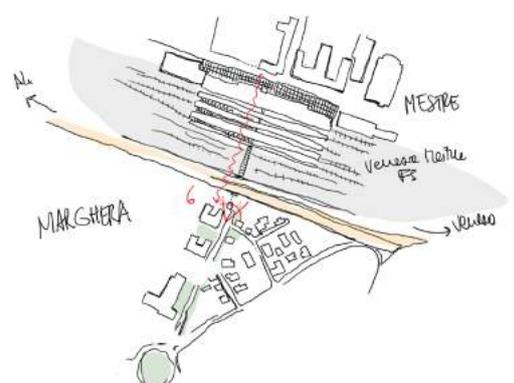
Una città di ordinate palazzine

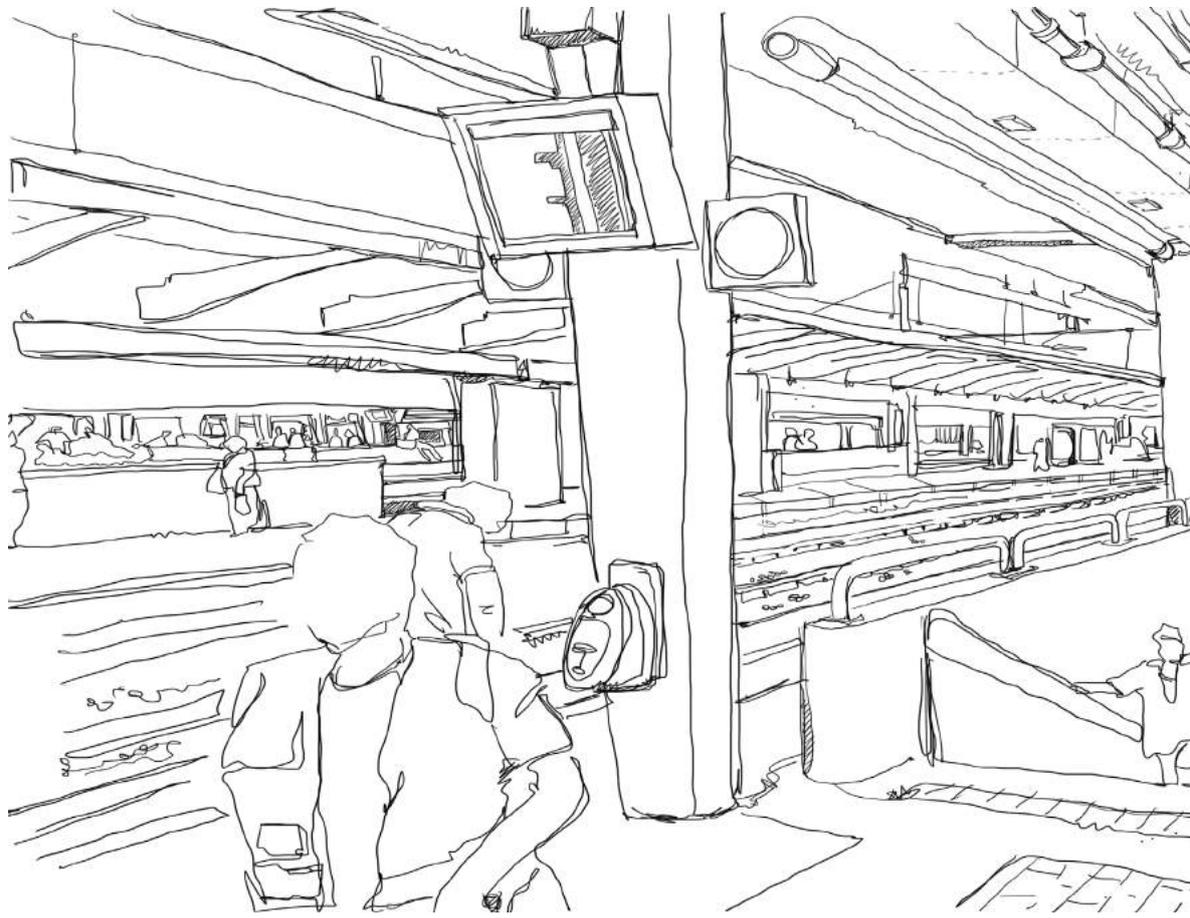
5. Di cosa si compone infine Marghera? Per chi ne attraversa i viali, l'immagine è quella di un tessuto di palazzine, progetti semplici spesso composti di alloggi sfalsati ad ogni piano rispetto alla linea delle scale, di mattoni e fasce di cemento.



Lo stretto passaggio verso Mestre

6. Siamo davanti all'unico collegamento pedonale diretto tra Marghera e Mestre, una stretto sottopassaggio che superi l'imponente fascio di infrastrutture (autostrada e ferrovia) che divide le due città.

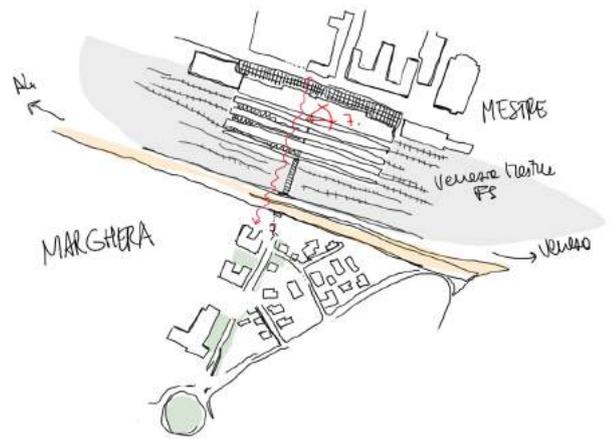






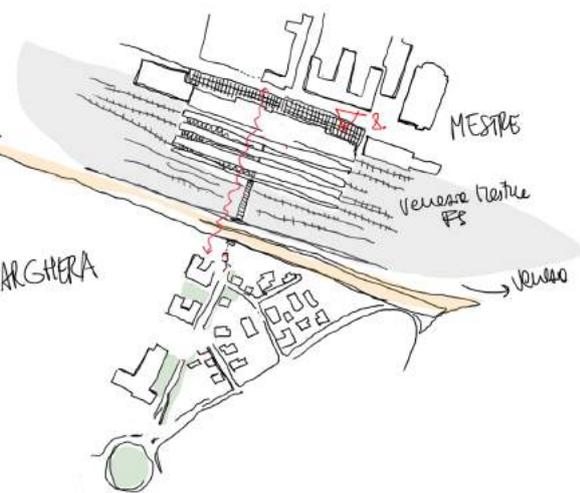
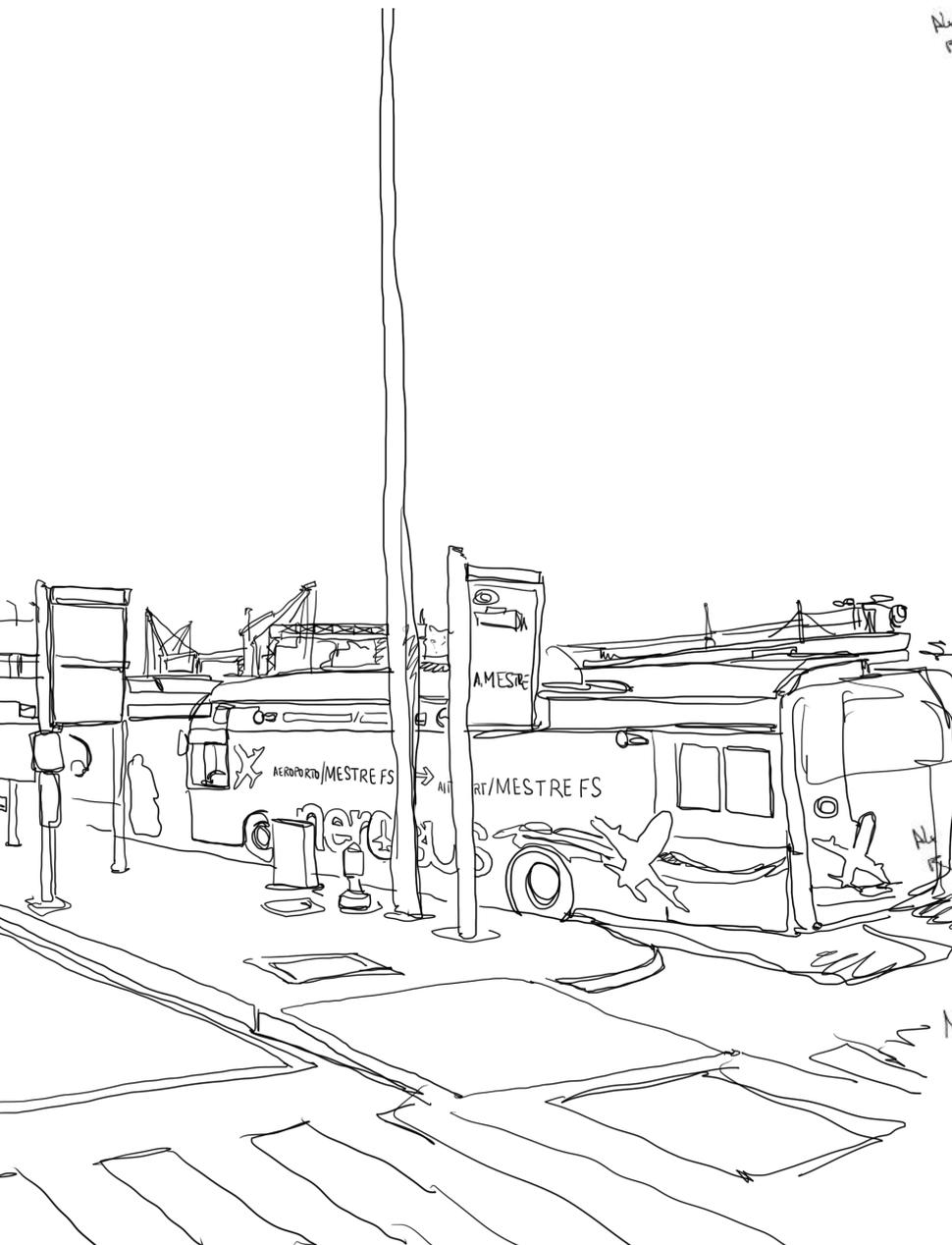
Il nodo di Venezia Mestre FS

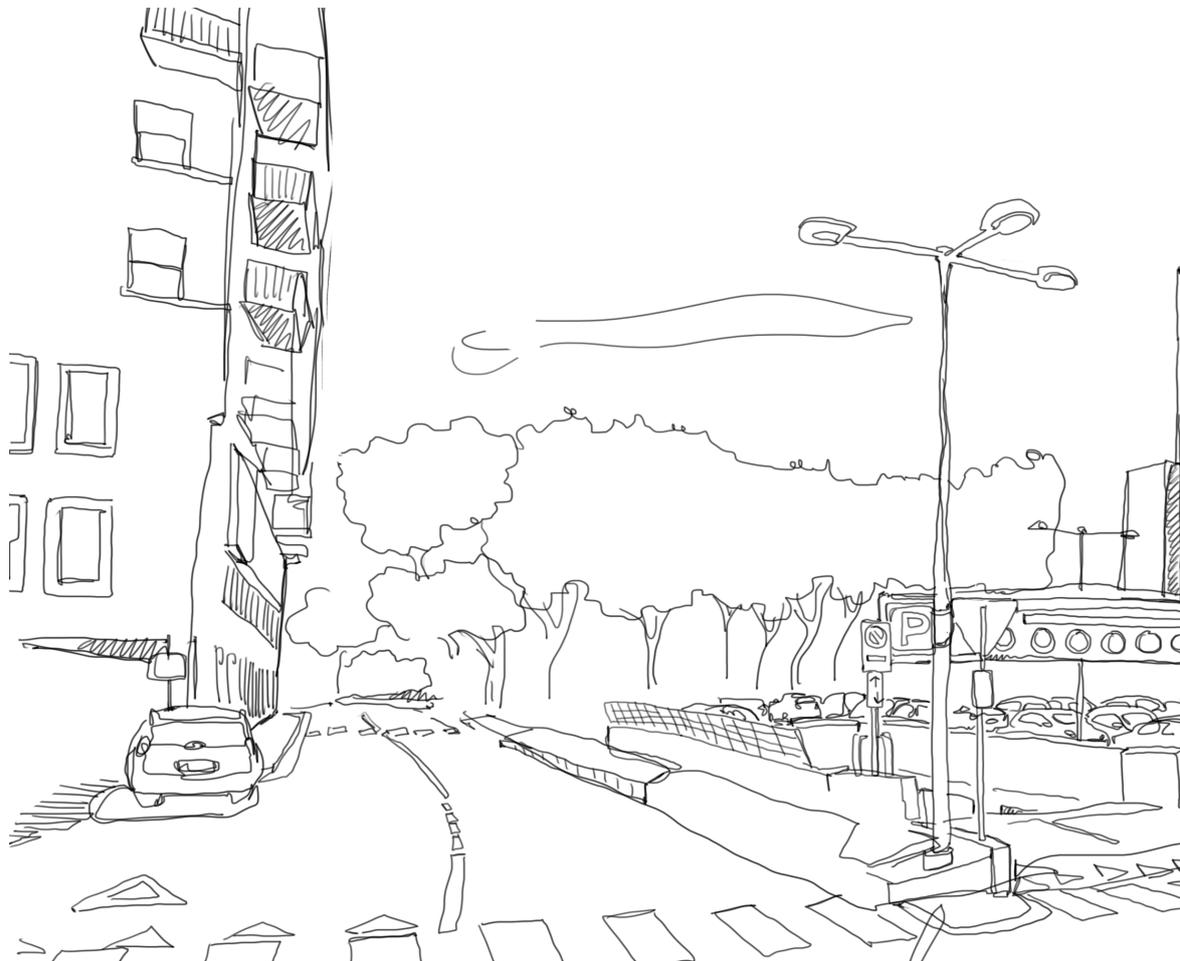
7. La stazione è un semplice parallelepipedo senz'alcuna grazia, chiaramente sottodimensionato: prova del fatto ne è la pressoché perenne confusione, tra passeggeri in arrivo e in partenza.



Il piazzale della stazione

8. Un confuso parallelepipedo, punto di arrivo e partenza di diversi bus turistici e/o navette. Un luogo brulicante e confuso, definito da edifici alti e densi.

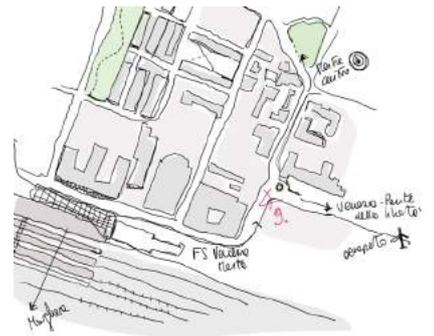






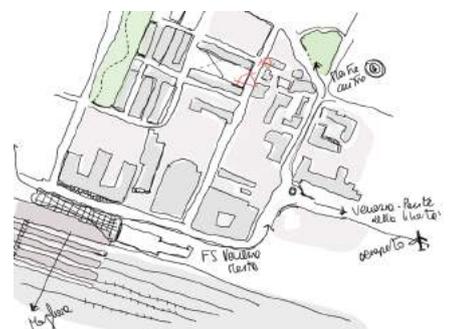
Mestre, città dense

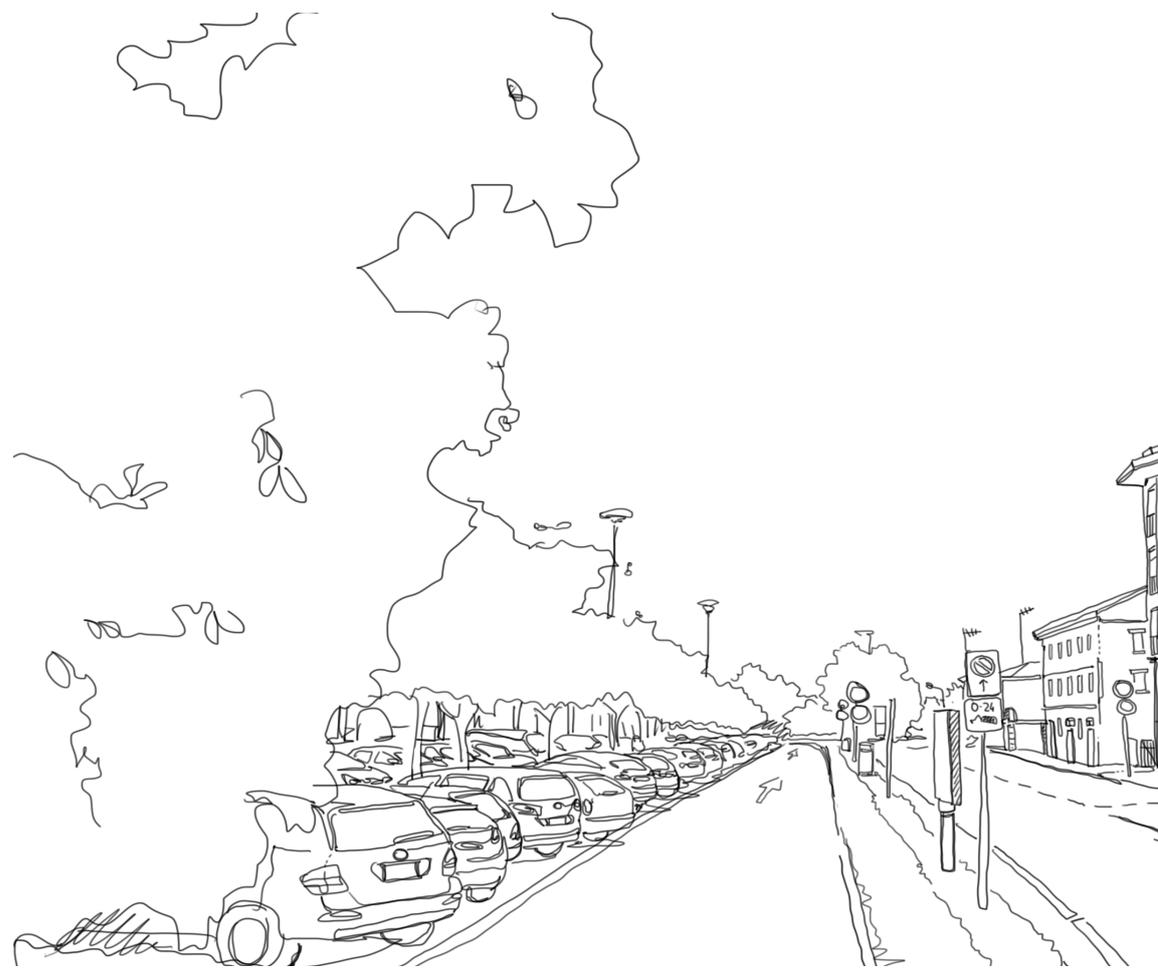
9. Stecche semplici, unite tra loro da corpi scala e altri elementi architettonici, edifici ad altezze differenti creano un'immagine urbana densa. La rotonda qui a fianco scandisce i flussi tra chi è diretto a Venezia/aeroporto e chi invece, imboccando il viale alberato, si dirige verso il centro di Mestre.



Esperimenti architettonici e spazi multifunzionali

10. Mestre presenta cluster densi che potrebbero avvicinarsi ad abbozzi di "civic centers": saldamente ancorata ai due assi si apre una piazza su più livelli le cui quinte corrispondono ad alte torri multifunzionali, capaci di definire una passeggiata porticata al piano terra, aree commerciali, uffici e residenziale.

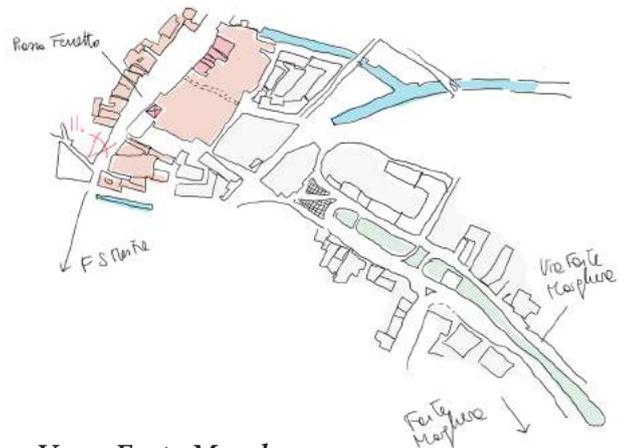






Il cuore di Mestre

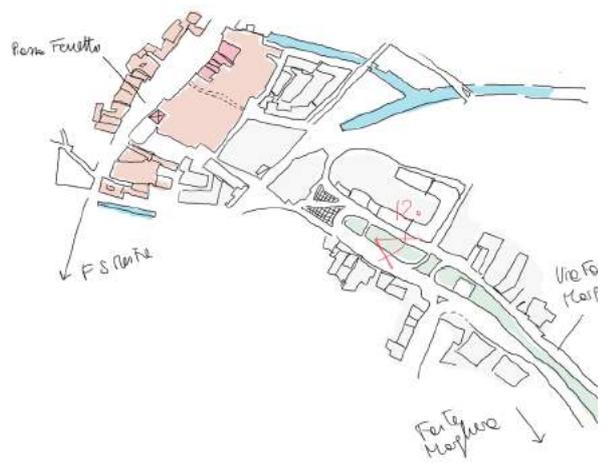
11. Anche Mestre presenta una sua dimensione storica di grande fascino, perfettamente coerente con i caratteri della città veneta: Piazza Ferretto, con la chiesa di San Lorenzo e la torre su cui capeggia fiera l'insegna del Leone di San Marco.



Verso Forte Marghera

12. Possiamo definire Mestre città "piena di opportunità" se osserviamo l'asse che parte dalla piazza XXVII Ottobre conduce al Parco San Giuliano.

È un asse strategico che forse non sa di essere tale ma che mi è sembrata una naturale direttrice di trasformazioni urbanistiche capace di elevare la qualità urbana dell'intera Mestre. Viale Forte Marghera infatti conduce velocemente dall'imbocco del Ponte della Libertà al centro di Mestre, toccando luoghi di carattere metropolitano.







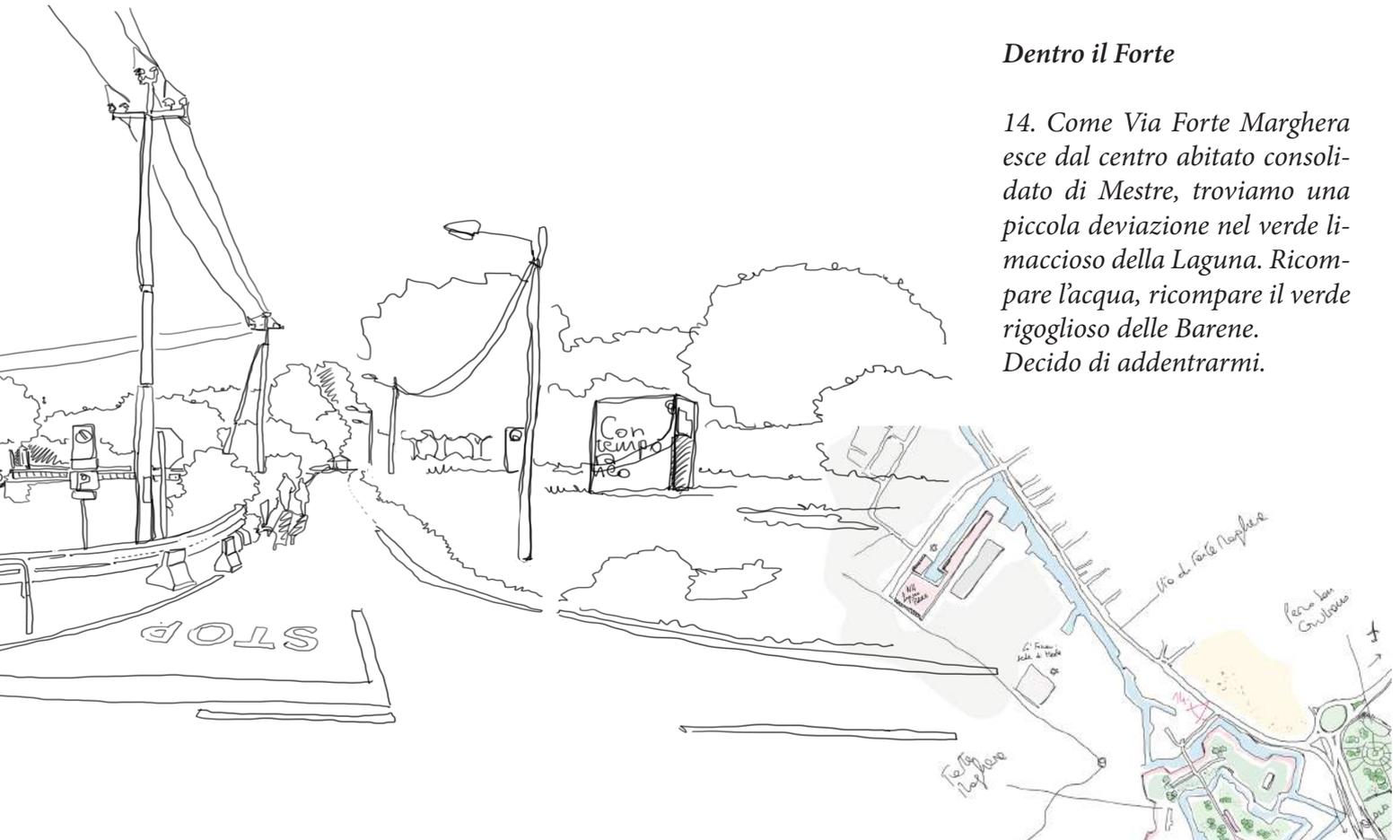
Un asse strategico verso l'acqua

13. La sezione è larghissima, hanno appena dissotterato il naviglio che qui vi scorreva e già qualche grosso progetto ne ha intuito il potenziale. Sono sorti paralleli al Viale la nuova Torre di Mestre, un poco significativo monolite di cemento coronato da un'improbabile parallelepipedo ricoperto di vetro, ma volenti o nolenti l'unico vero landmark urbano, insieme alle iconiche gru di Porto Marghera e la sede mestrina di una grande catena di alberghi spagnoli, un curioso edificio caratterizzato



Dentro il Forte

14. Come Via Forte Marghera esce dal centro abitato consolidato di Mestre, troviamo una piccola deviazione nel verde limacciato della Laguna. Ricompare l'acqua, ricompare il verde rigoglioso delle Barene. Decido di addentrarmi.

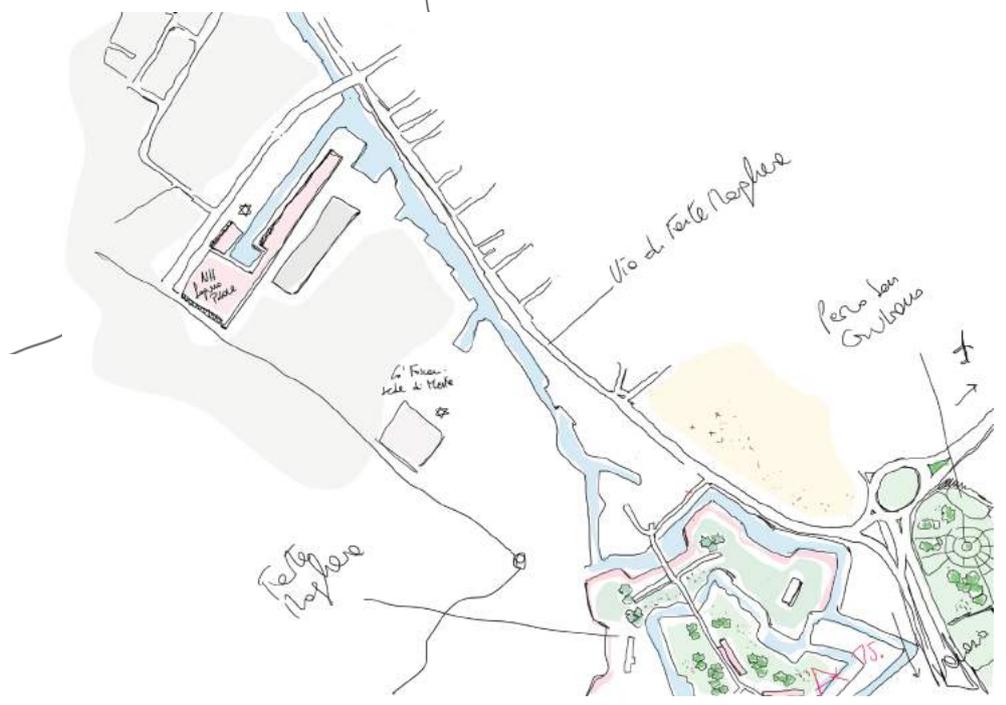






Un rifugio

15. il Forte Marghera, vero e proprio indirizzo d'eccezione, hub culturale noto ormai in tutta la regione (una parte di Biennale viene proposta qui). Entro a Forte Marghera e lo scenario cambia, diviene quasi irreale. La vegetazione palustre riconquista il suo dominio, i barchini approdano qui per uno spritz, la musica risuona e ne fa un luogo di puro godimento.



Il Playground: un sistema lineare di delizia culminante nella Laguna

Immediatamente in seguito alla definizione della fase di osservazione sul campo, si applica la dimensione proto-progettuale. Come già visto infatti, l'atto stesso di camminare all'interno degli spazi significa prefigurare alcuni ambiti come luoghi di progetto, vere e proprie opportunità di progetto che una tesi meriterebbe di approfondire di per sè.

a) Marghera Garden Smart City

Marghera deve rinascere come città del futuro, laboratorio di sperimentazione di pratiche e forme urbane più sostenibili. Un grande laboratorio d'architettura e urbanistica futura, una terrazza su Venezia, costruita attorno ad un waterfront di grande splendore, collana tra luoghi di grande e rinnovato significato. L'area è enorme, oltre 1900 ettari, e può essere trasformata per parti nel tempo me seguendo una visione di grandissima ambizione. Le funzioni qui localizzate uniscono residenziale, tempo libero/ricreativo/culturale ma anche la ridefinizione e il mantenimento di una dimensione produttiva, reinventata secondo gli standard più virtuosi.

b) Un nuovo asse strategico per Mestre

Per Mestre la direzione di sviluppo mi pare più immediata: sostituire i tanti spazi dismessi e/o abbandonati lungo Via Forte Marghera per creare un "Parco dell'architettura", lineare rispetto al canale, capace di mediare tra terra e cielo, tra Mestre e Venezia. Sul finire di questo percorso i due "magneti" a mediare tra le due città esistono già, e sono bellissimi. Il primo è un vero e proprio mare verde, un'area di soglia tra città e Laguna, il Parco San Giuliano, mentre il secondo è il Forte Marghera. Tale asse sfocia di per sè con aspetti scenografici di grande splendore sul ponte della Libertà.

c) Fusina nuovo terminal croceristico della Venezia metropolitana

Parte del grande progetto di riconversione dell'ex Porto Marghera può essere la riconversione del Porto industriale di Fusina nel nuovo terminal croceristico di Venezia. tale soluzione, già proposta da numerosi attori, porterebbe ad una soluzione all'annosa questione del passaggio delle navi da crociera nel Bacino di San Marco e al tempo stesso amplierebbe le prospettive turistiche dal terminal all'intera regione metropolitana. L'infrastruttura che regge l'intero sistema è la Romea.

d) La Romea colonna vertebrale del Parco Nazionale delle Barenne lagunari

La stessa Romea viene reinventata come colonna vertebrale del nascente Parco delle Barenne Lagunari, ente naturalistico per la tutela della magnifica ecologia delle Barenne e delle valli da pesca.

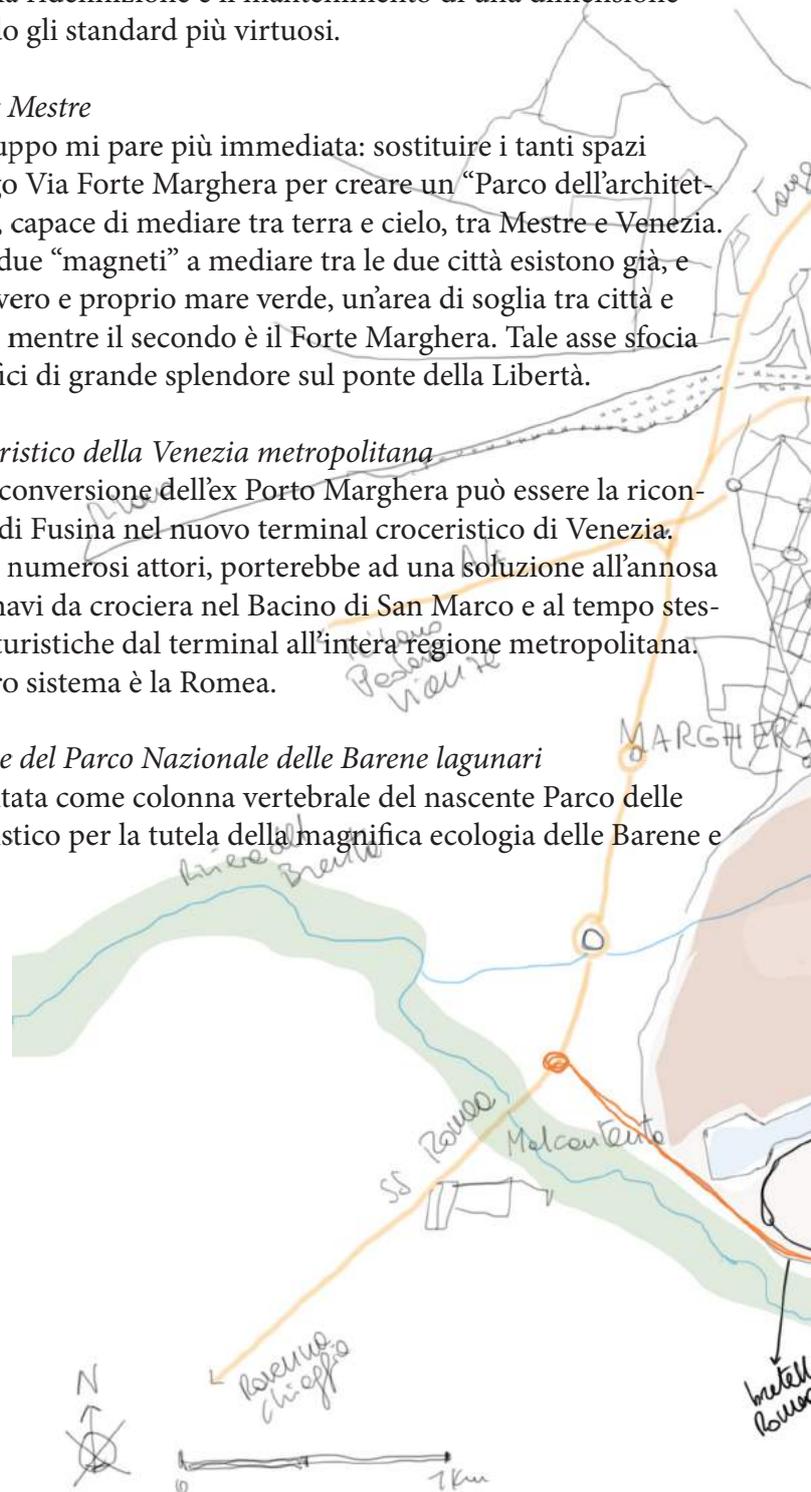
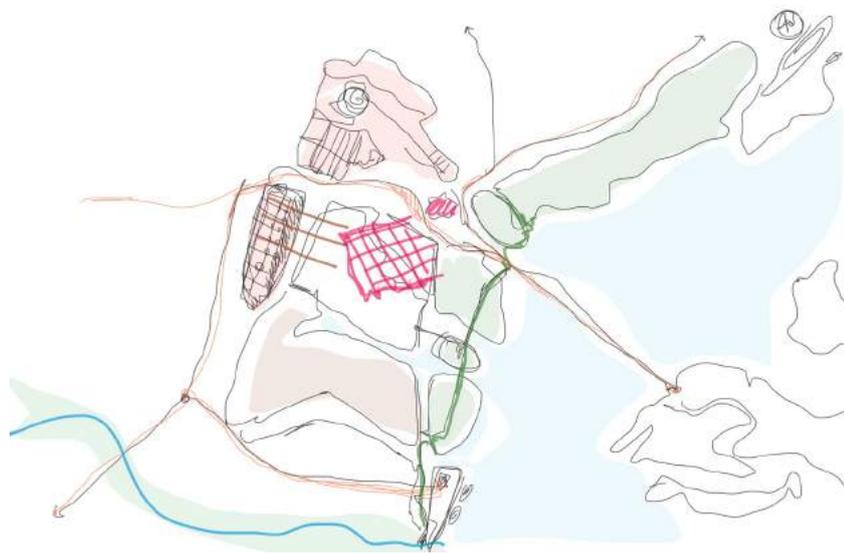
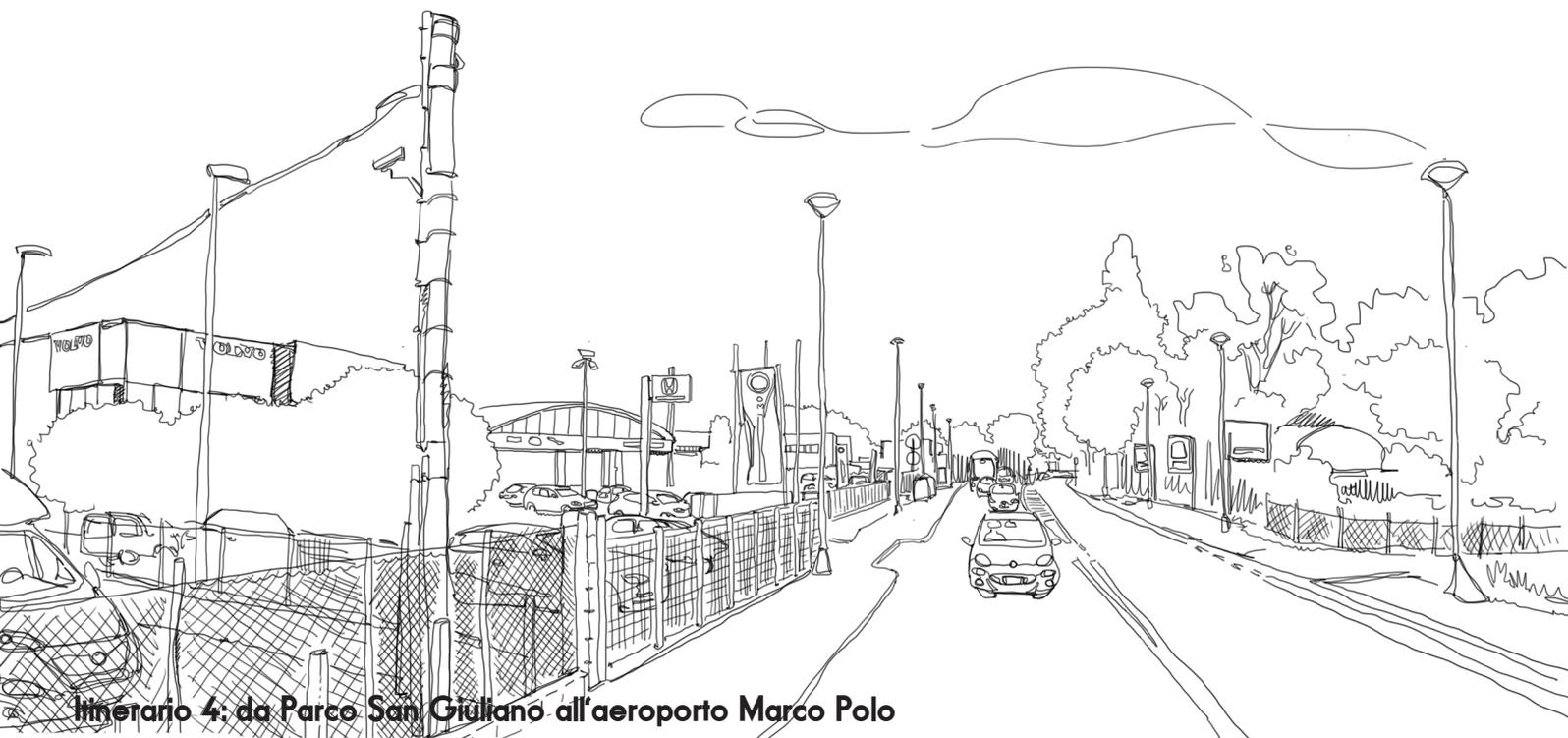
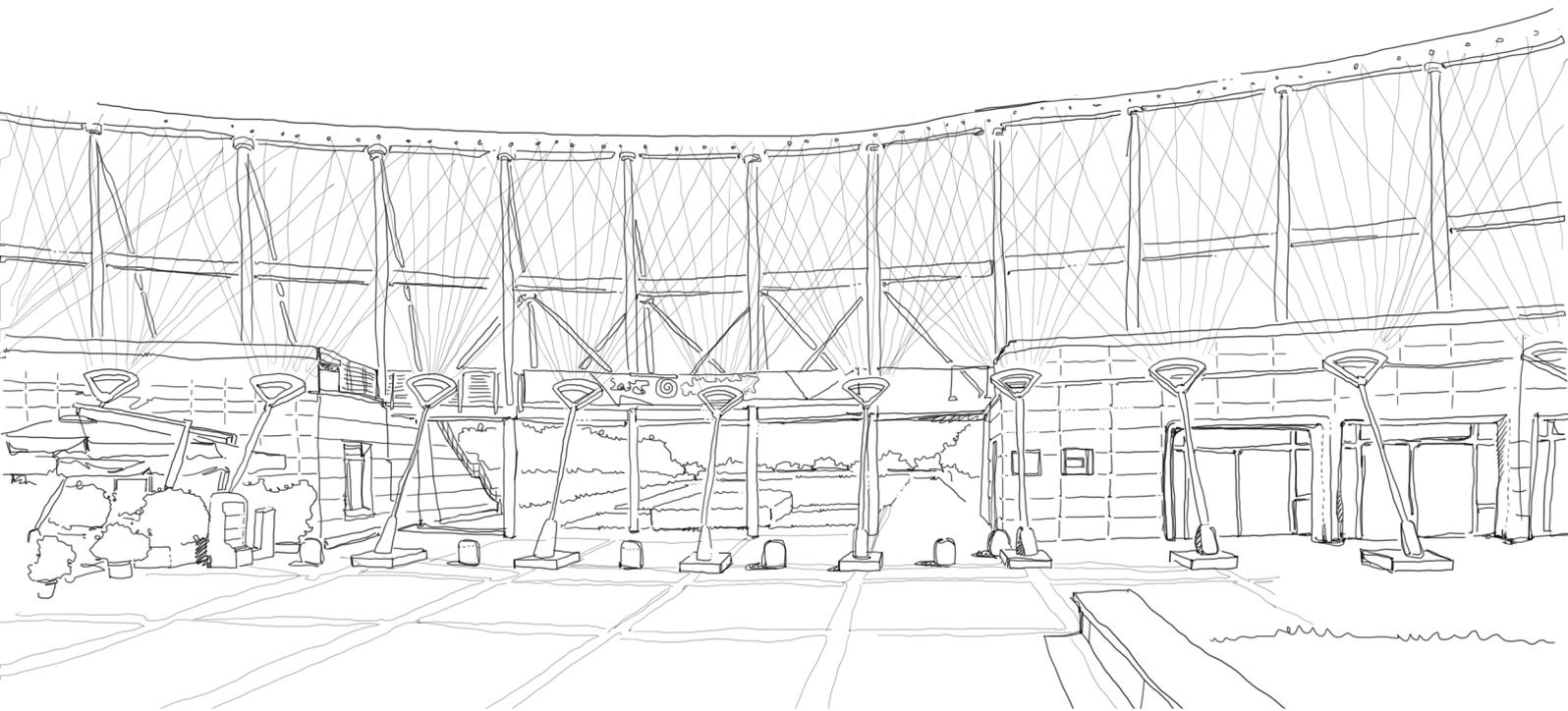


Immagine 2:
Il Playground:
una triangolazione capace
di reggere una nuova
immagine urbana.
Reinventando oltre 1300
ettari, Mestre Marghera
è la conurbazione che davvero
può diventare cuore
pulsante della Grande
Venezia, e dell'intero Nord
Est.





Itinerario 4: da Parco San Giuliano all'aeroporto Marco Polo

Verso la porta della Grande Venezia sul mondo: un'immagine interpretativa

Esattamente nel luogo dove ci eravamo interrotti, si apre lo splendido polmone verde di San Giuliano. Questo, che sarà uno dei magneti lungo la "Corsia dell'architettura" tra Venezia e Mestre lungo Via Forte Marghera, di cui abbiamo già parlato.

Da San Giuliano percorriamo la strada verso l'aeroporto Marco Polo, osservando come si presenti al viaggiatore, che non utilizzi un collegamento diretto via acqua, appena arrivato il primo impatto con Venezia.

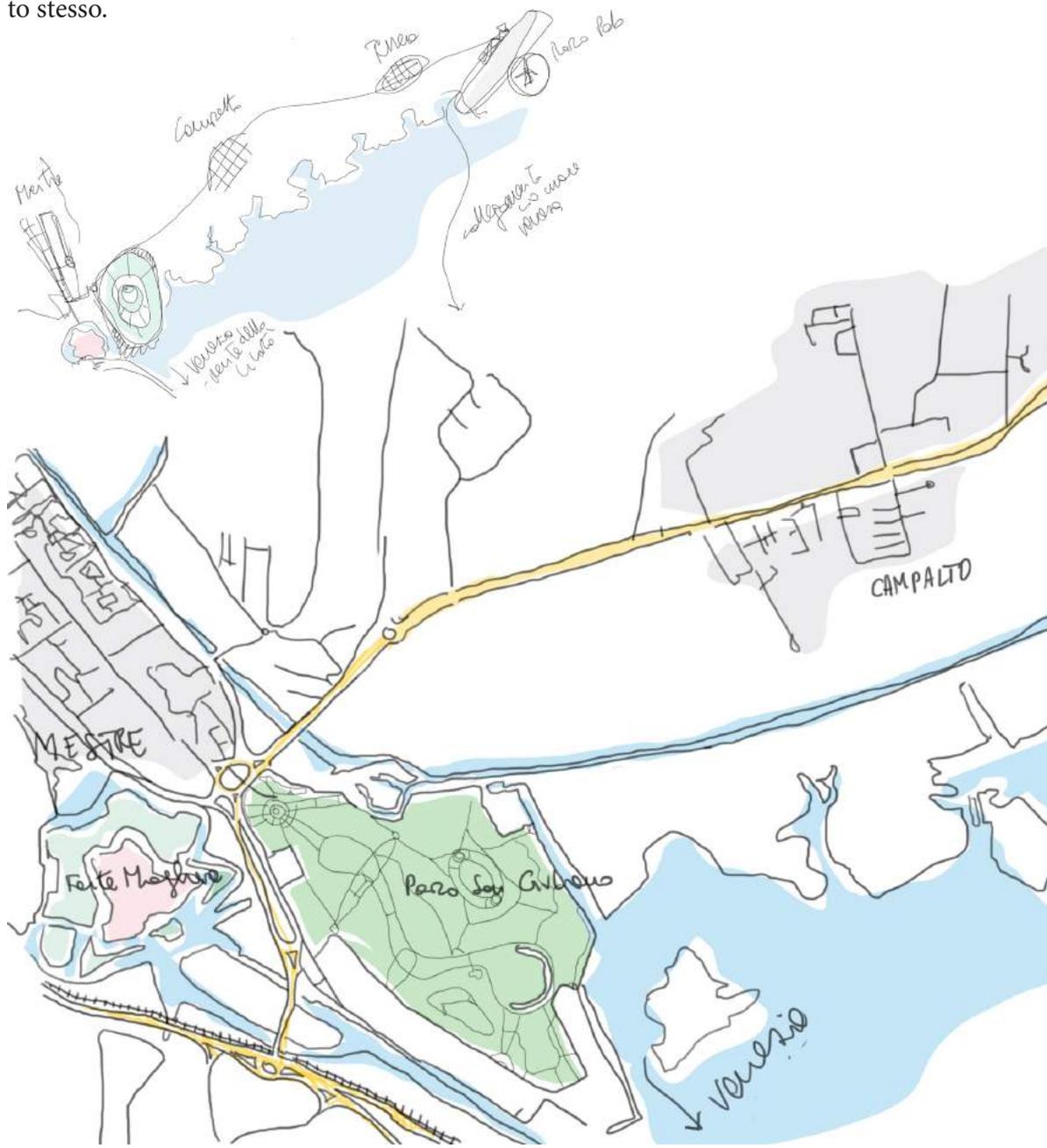
- E' facilmente immaginabile che chi atterri a Venezia vi sia già fatto un'immagine "mentale" della stessa, un luogo mitico. E' allora questo un percorso da migliaia di passeggeri "attrezzato" per reggere questa questa "responsabilità"?

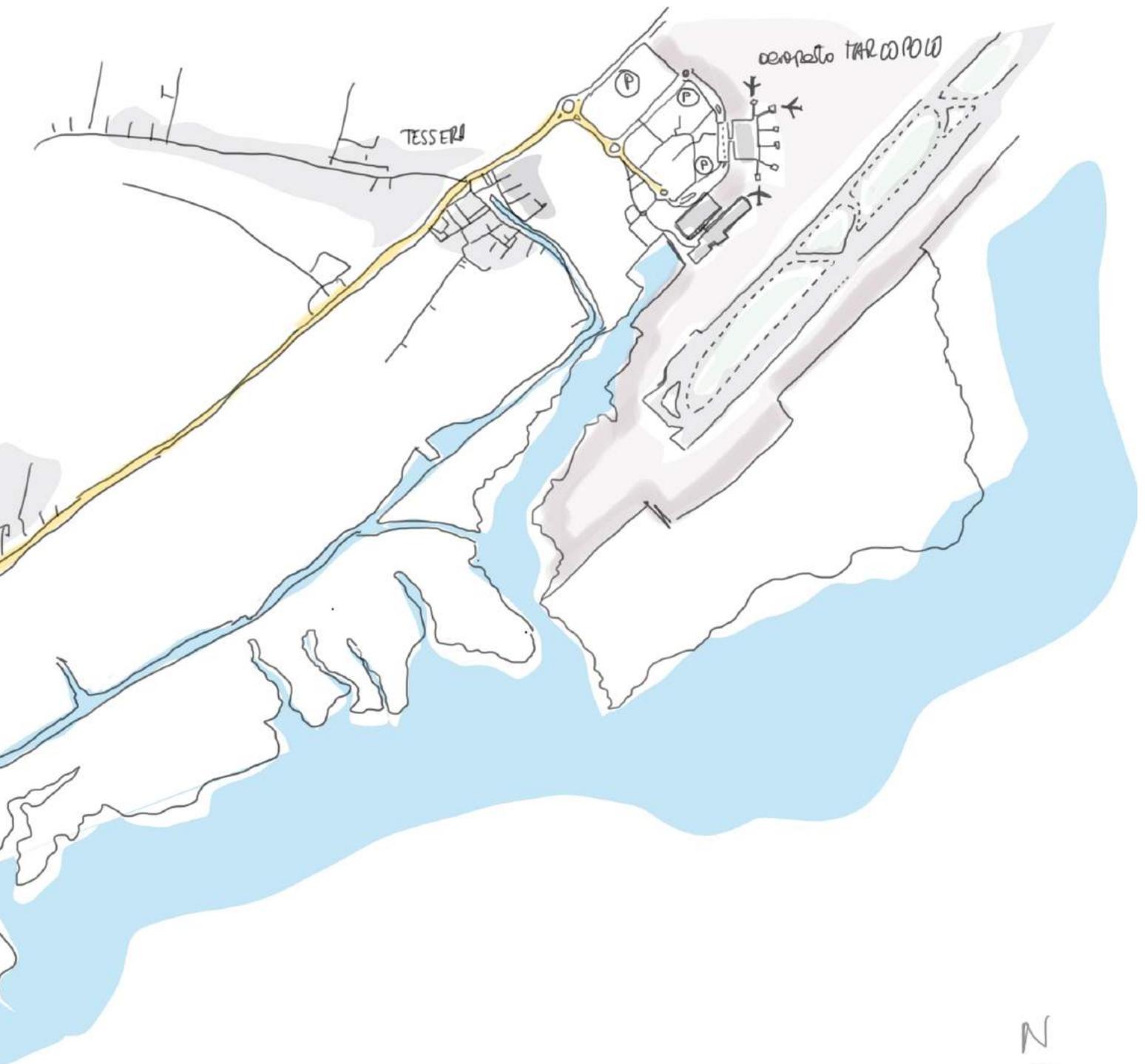
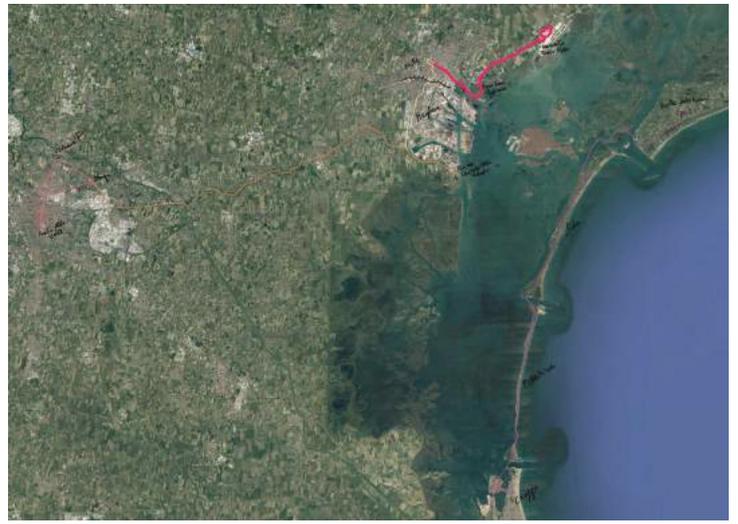
Immagine 1: L'immagine interpretativa

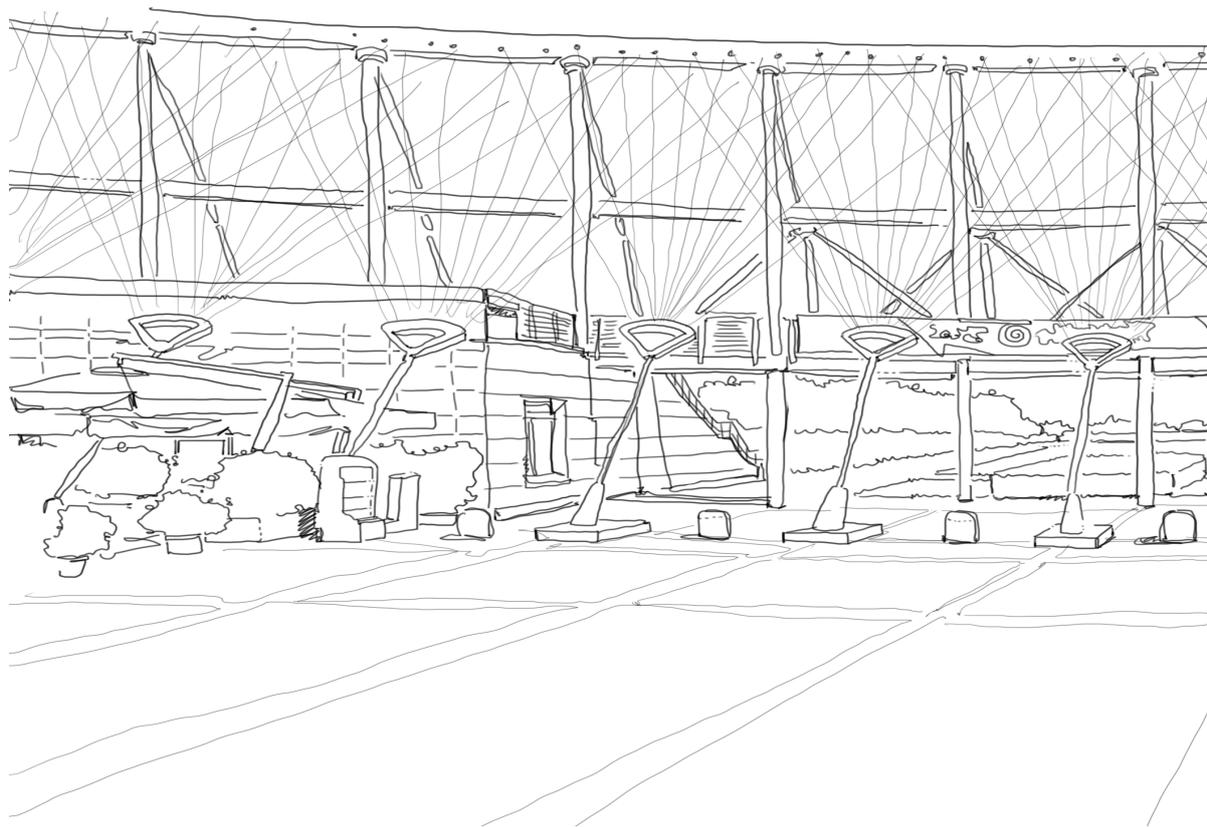
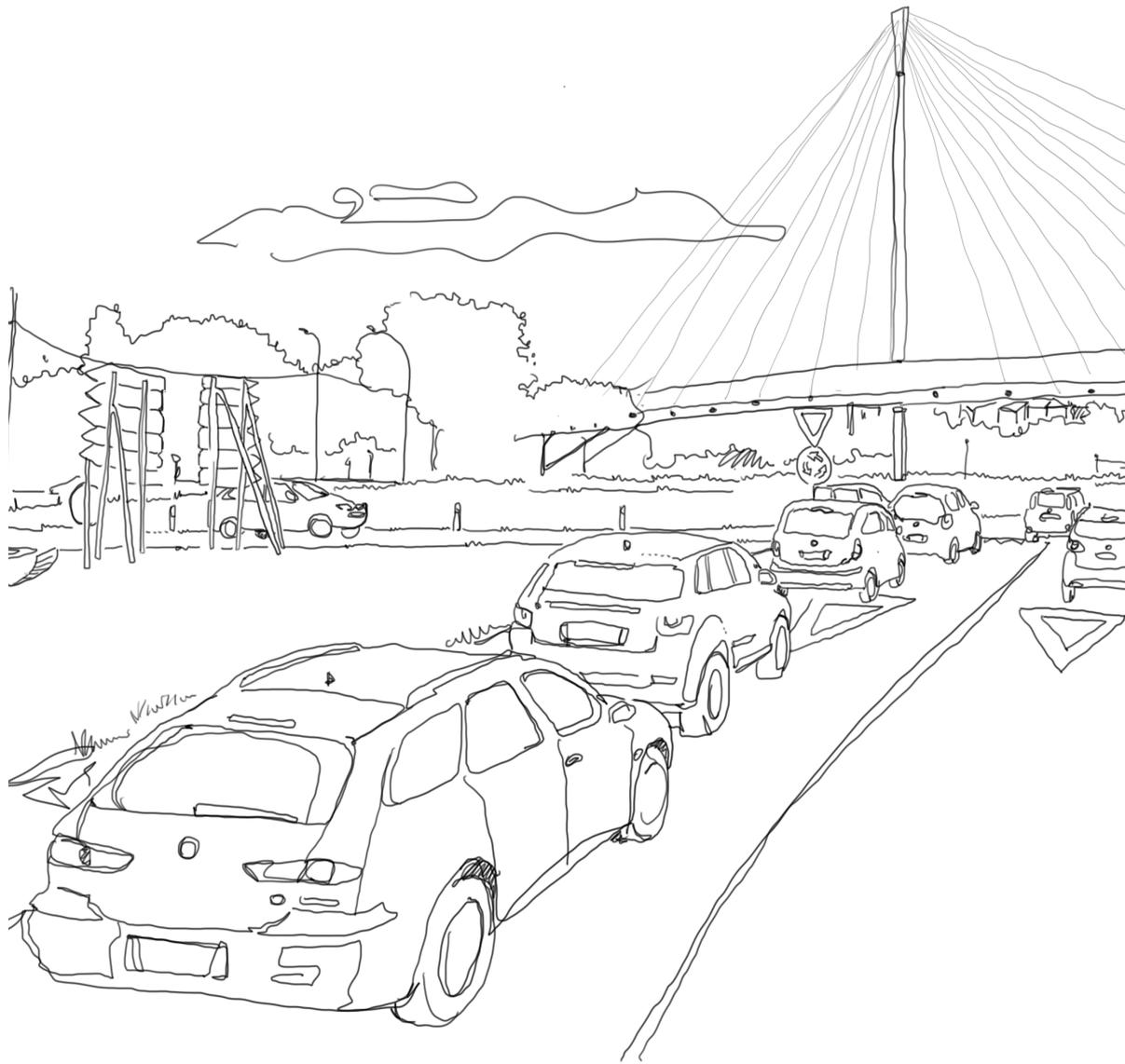
Prima di andare sul campo, si è sentita la necessità di tracciare su mappa gli assi, i nodi, i landmark e i luoghi che saranno visitati durante l'esplorazione. Questo ha fatto sì che si definisse un'idea di morfologia territoriale ed emergessero alcune domande.

Nel Dopoguerra, il rapido sviluppo tecnologico degli aeromobili rese necessario, in Italia, un adeguamento infrastrutturale. Nell'ambito di tale evoluzione, nel 1957, Tessera fu scelta come sede dell'aeroporto internazionale di Venezia Tessera. Dopo la costruzione di una prima aerostazione nel 1961, successivamente ampliata, nel 1983 venne redatto un progetto esecutivo per la realizzazione di uno stralcio funzionale dell'aerostazione definitiva. Nel 1988 la SAVE spa affidò all'architetto Gian Paolo Mar il masterplan definitivo di sistemazione dell'area. Nel 1989 nella conferenza dei servizi l'opera fu finanziata nell'ambito di "Italia '90".

I lavori iniziarono solamente nel 1997, su un progetto modificato più volte dall'architetto stesso.



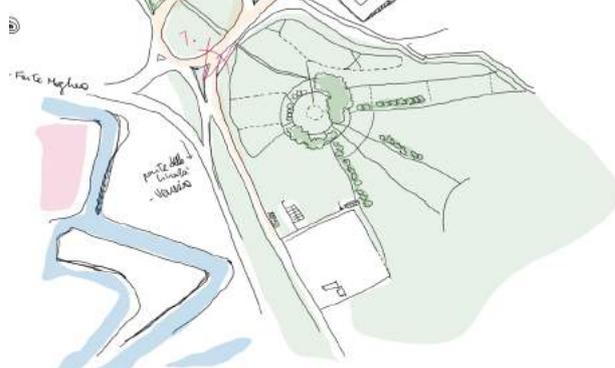




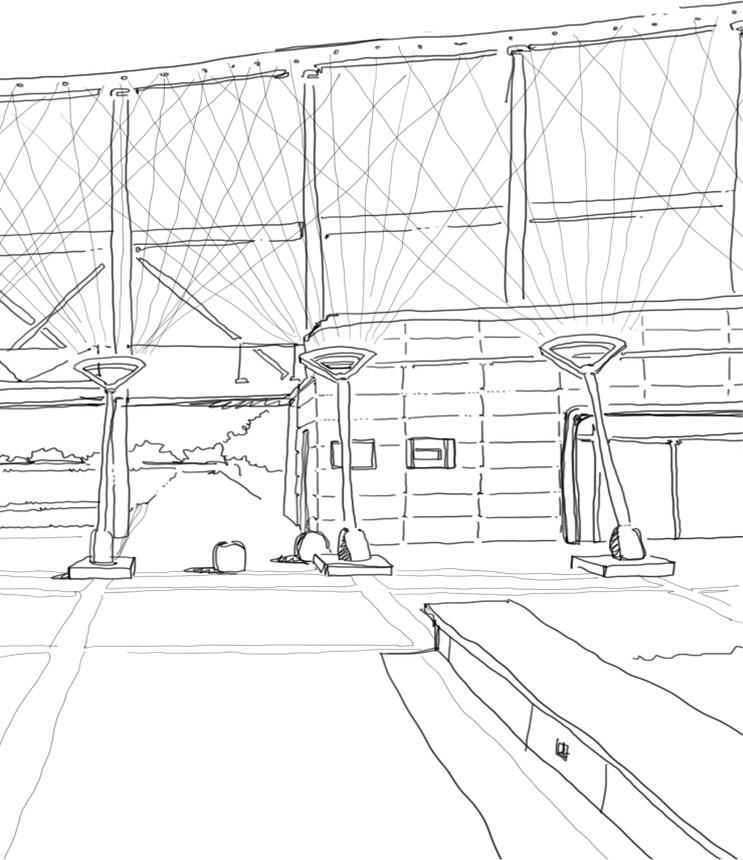


Un atto coraggioso, San Giuliano

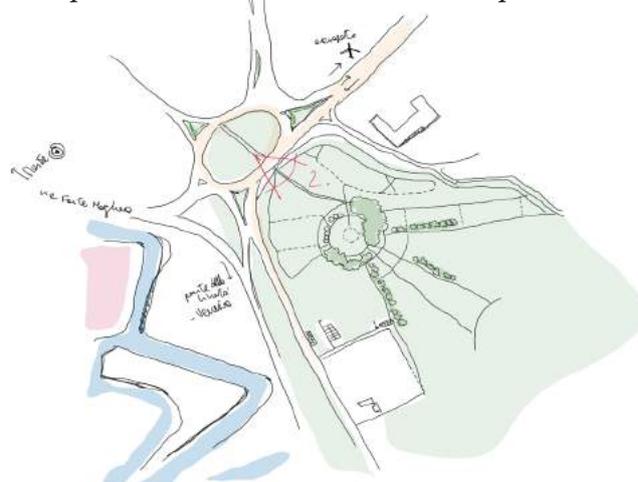
1. "Uscita dalla strada principale, ci si addentra in un paesaggio di erba minuta e rada, cespugli crespi e montagnole verdastre. All'orizzonte incombe un cielo denso e curvo." Così Gianfranco Bettin descriveva nel 1989 la zona, che dal 1997 invece ospiterà "il più coraggioso atto che Venezia abbia compiuto nell'ultimo secolo" (Dillon, 1997).



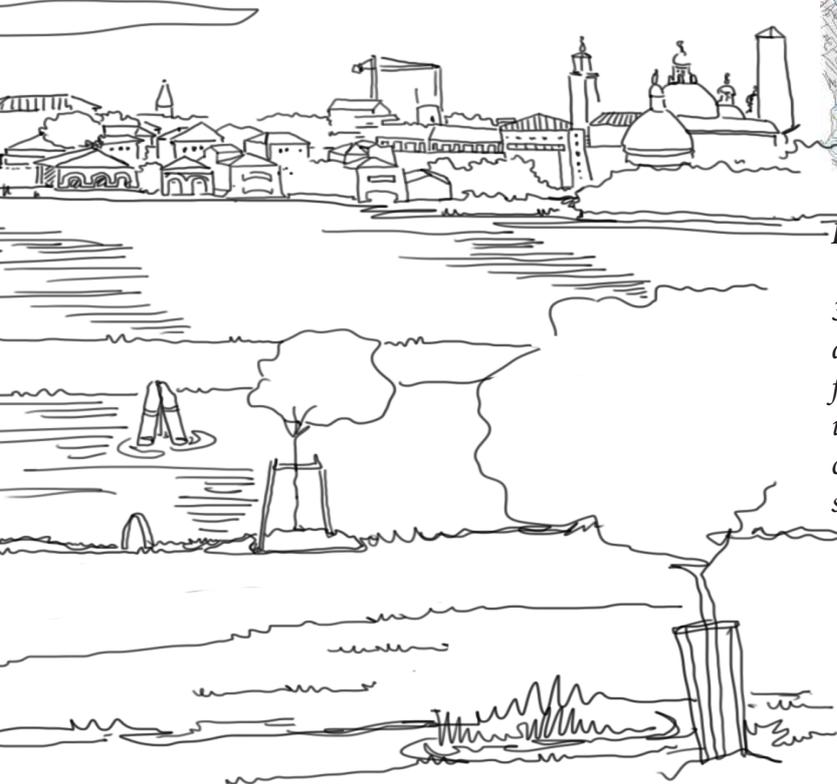
L'ingresso al grande polmone verde



2. Di un' area prima di allora utilizzata come deposito di ogni tipo di rifiuti urbani, dense sterpaglie e un campo nomadi, Massimo Cacciari, relativamente all'importanza del progetto San Giuliano, afferma che "Venezia e Mestre, se tenute separate, avrebbero formato due periferie; concepite come una unità esse avrebbero formato uno straordinario testo architettonico, urbanistico e paesaggistico: l'unica città bipolare, una città con due centri". Sulla base di questa strategia viene lanciato nel 1989 il concorso internazionale per la definizione di una grande area "di mediazione" tra i due centri, un polmone verde di straordinario respiro e bellezza.

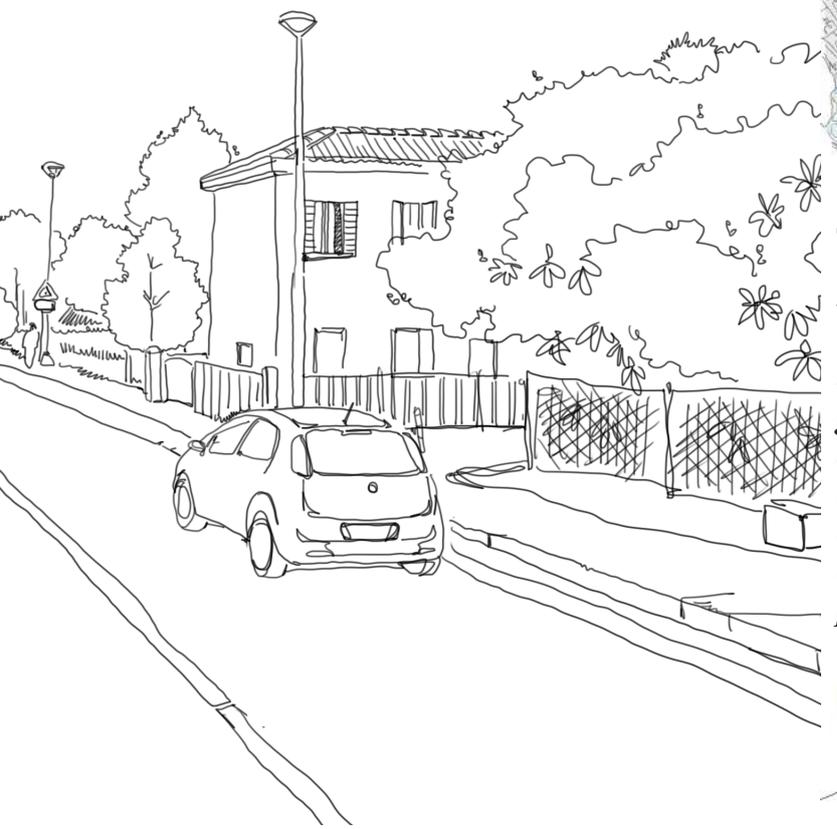
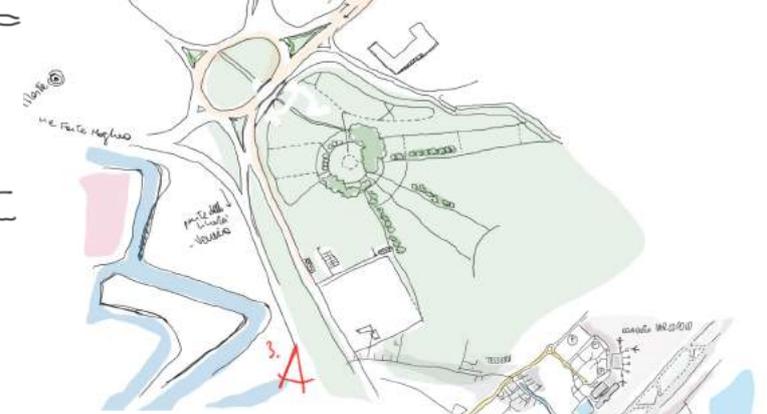






La riorganizzazione del bordo lagunare

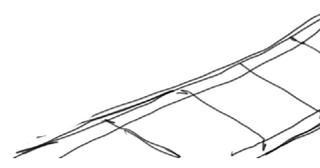
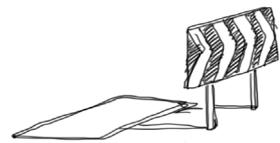
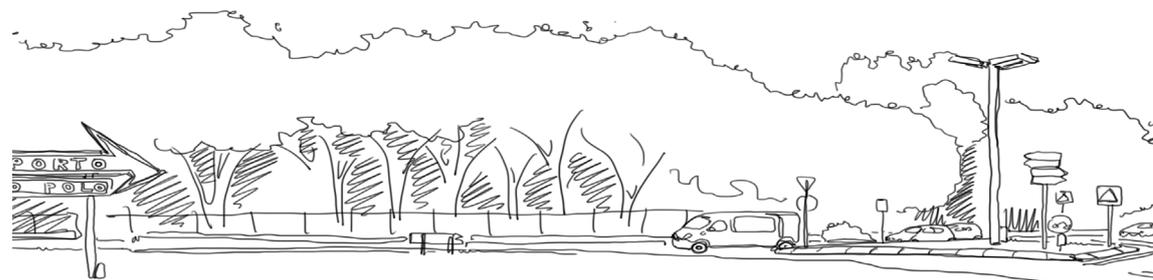
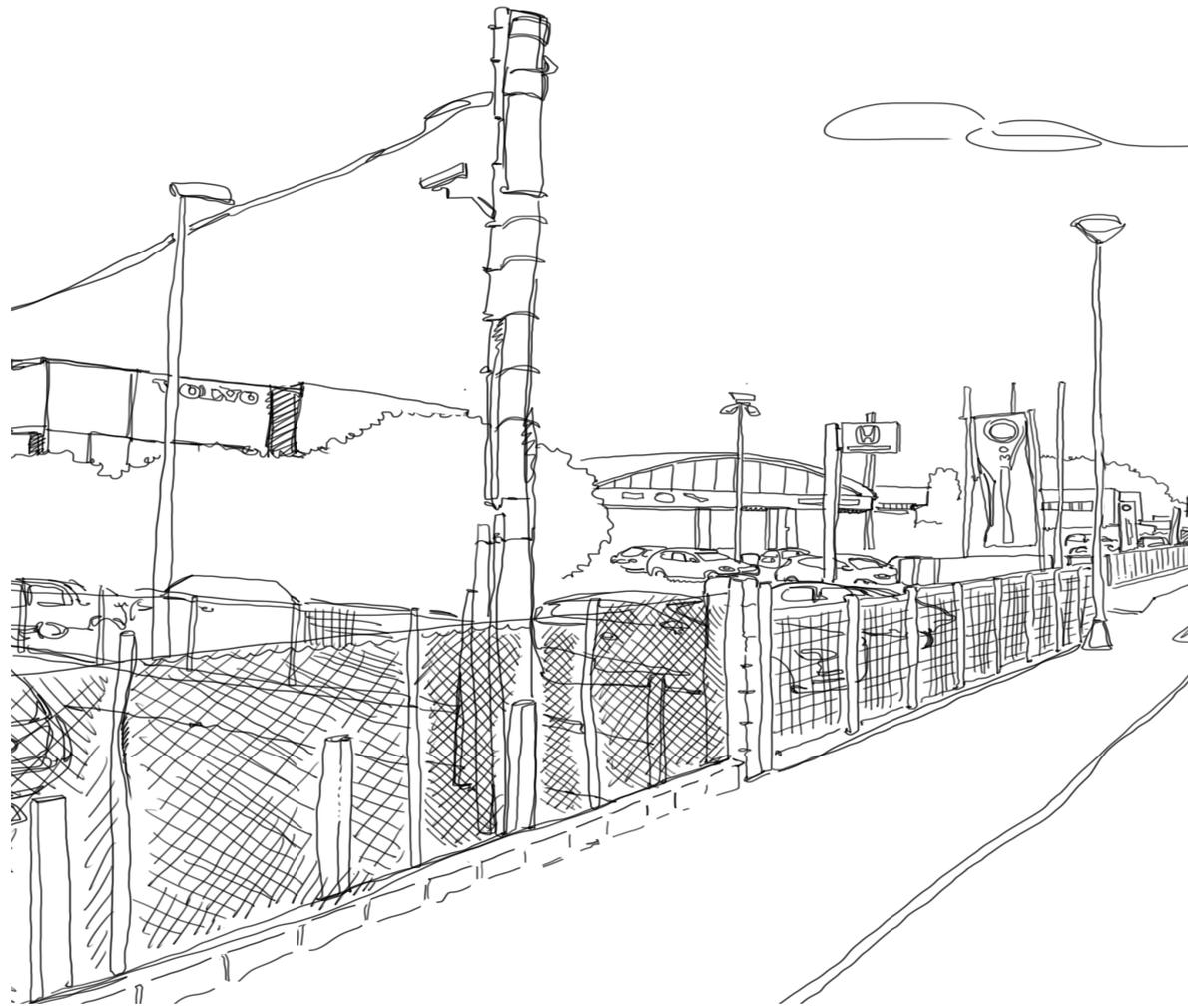
3. Al centro del progetto di Antonio Di Mambro l'idea di eliminare gli ostacoli fisici, visivi e psicologici che si frappongono tra i centri di Venezia e Mestre, definendo un "common ground" tra le due città, un cuore verde che ridefinisca il bordo lagunare, giocando su una tensione visiva sulla vista di Venezia.



Sulla strada per i cieli

4. Lasciandoci alle spalle San Giuliano, imbocchiamo la Via Orlanda, in direzione aeroporto. Questa direttrice ci si presenta singolarmente come un viale senz' alcuna grandeur, senz' alcuna tensione tra la tensione coi cieli, con la dimensione internazionale cui è diretto e l'importantissimo ruolo di "porta di Venezia". Una strada attorno cui si raccolgono villette, palazzine e piccole attività industriali, soprattutto nei piccoli centri abitati di Campalto e Tessera.

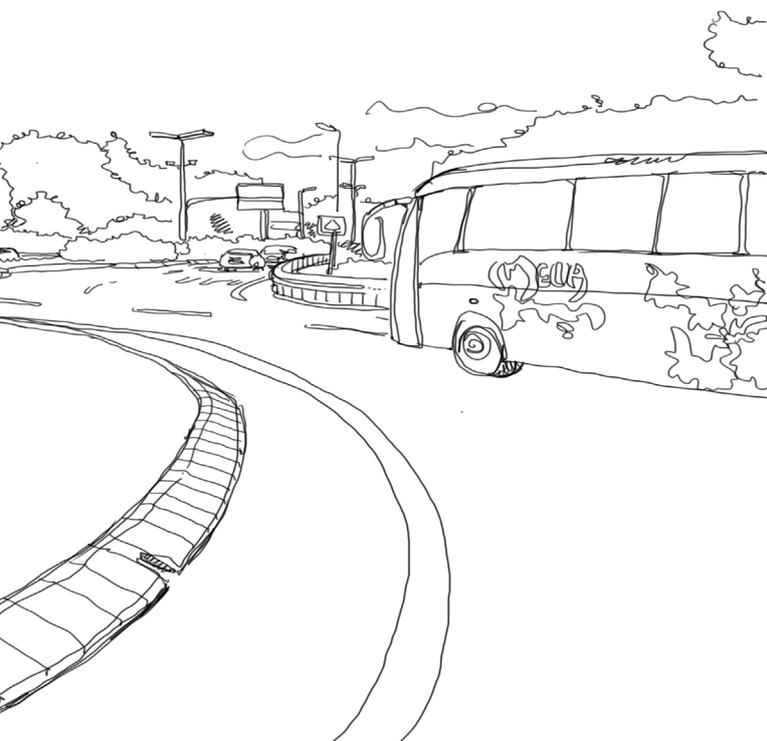






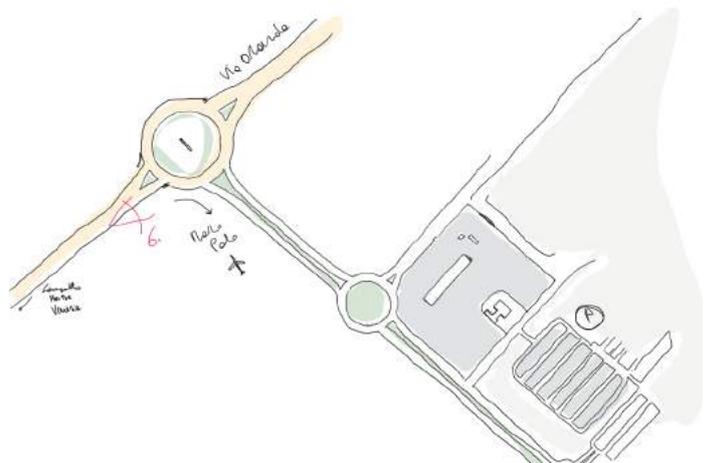
La Venezia del “fai da te”

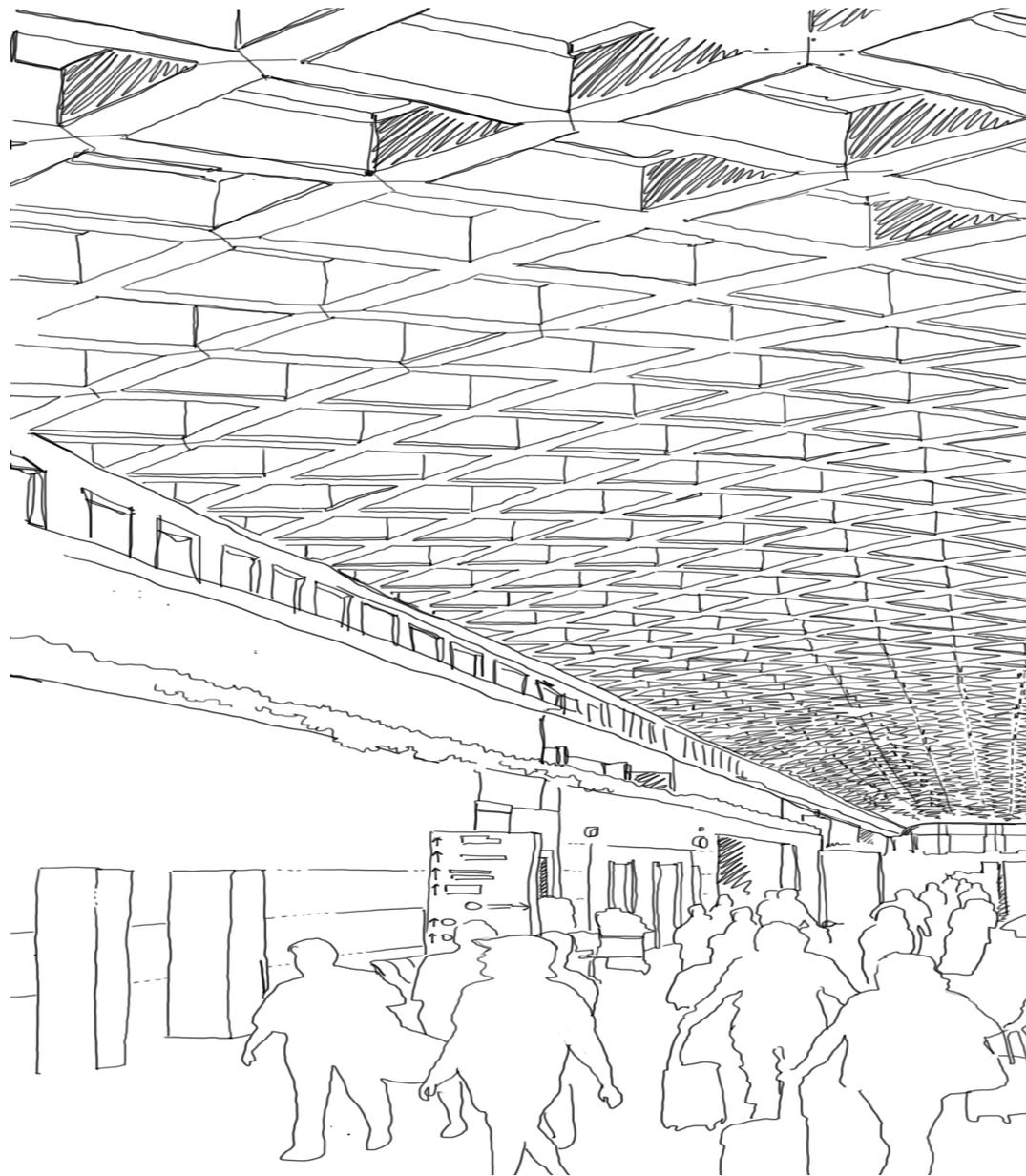
5. Anche lasciandoci alle spalle, il nuovo “ritmo urbano” dell’Italia contemporanea, che sorge da una moltitudine di edifici solitari; l’Italia del “fai da te”, che omologa perchè riduce il territorio a piazzette con il fast food, lottizzazioni lungo le infrastrutture, strisce e territori dell’abusivismo.

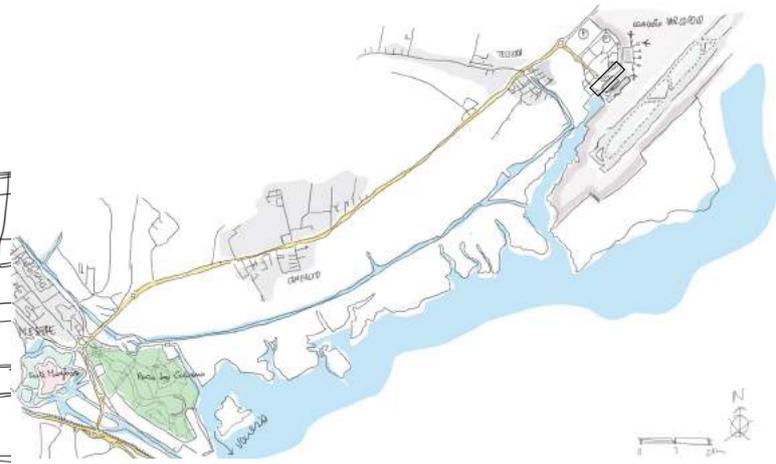
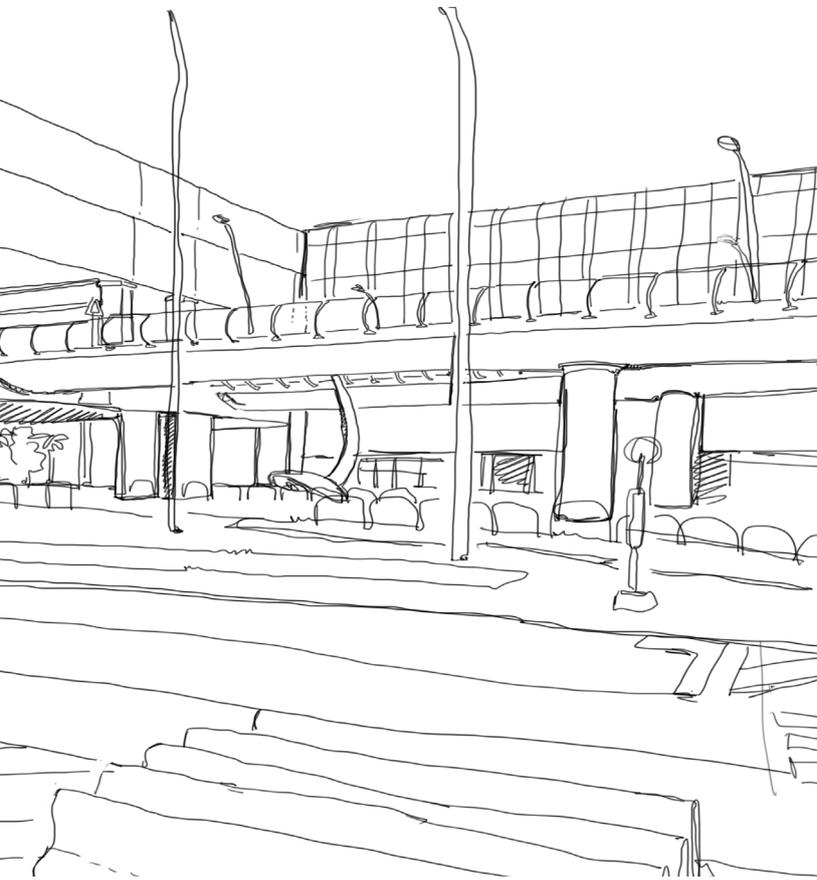


La strada dei cieli

6. Dalla Via Orlanda, una deviazione rispetto al percorso ci indica l’accesso all’aeroporto. Venezia si prende la sua porta dei cieli, Venezia si presenta al viaggiatore appena arrivato, col cuore colmo d’emozione.

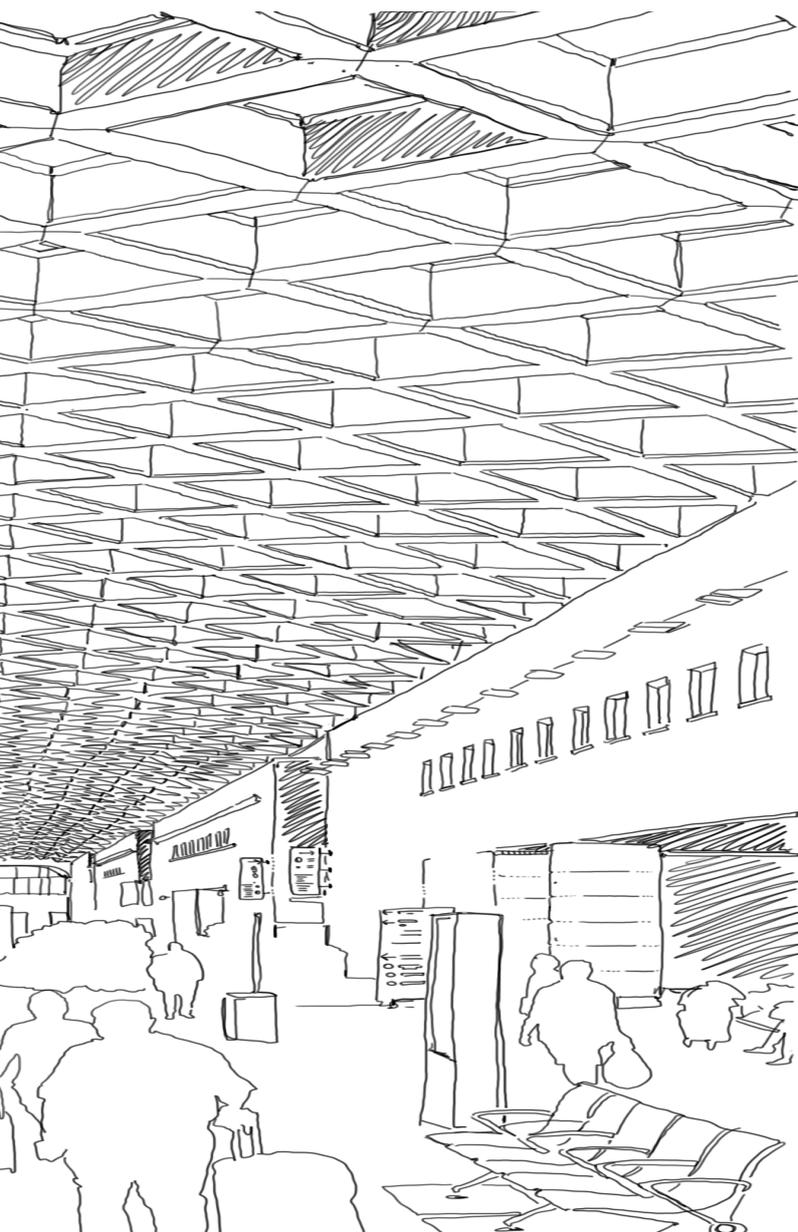






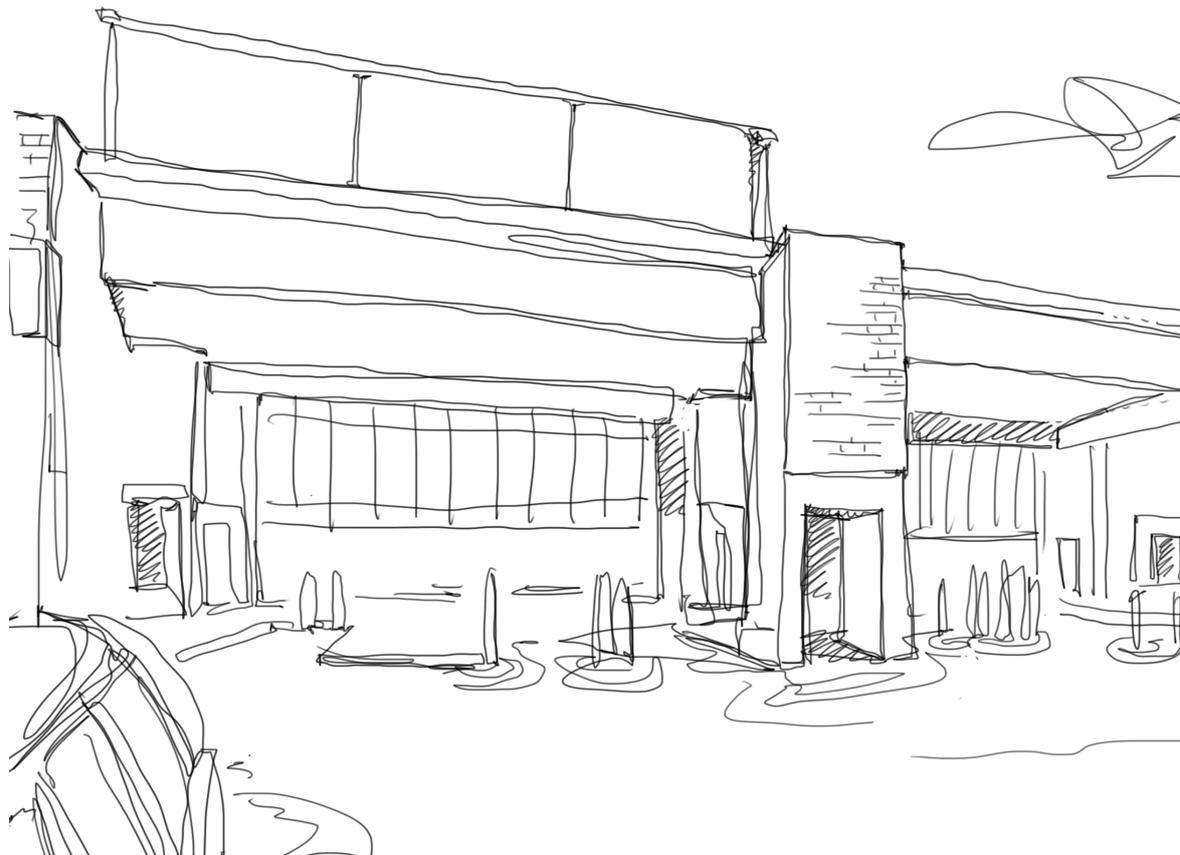
L'aeroporto come Venezia nei cieli

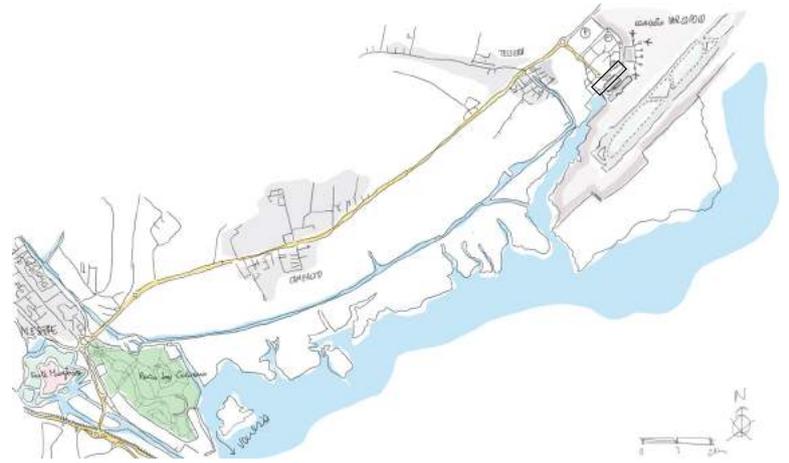
7. L'impianto architettonico dell' aeroporto, firmato dall'architetto Mar, è suddiviso in unità modulari, separato da percorsi che si rifanno allo snodarsi delle calli e da ampi spazi di scambio e accoglienza, che si rifanno direttamente alla dimensione dei grandi palazzi veneziani. Dal punto di vista formale, il richiamo architettonico è alle Gaggiandre dell'Arsenale, tutto affacciato sul bacino acqueo che guarda Venezia.



Una nuova galleria di luce, la soglia magica di Venezia

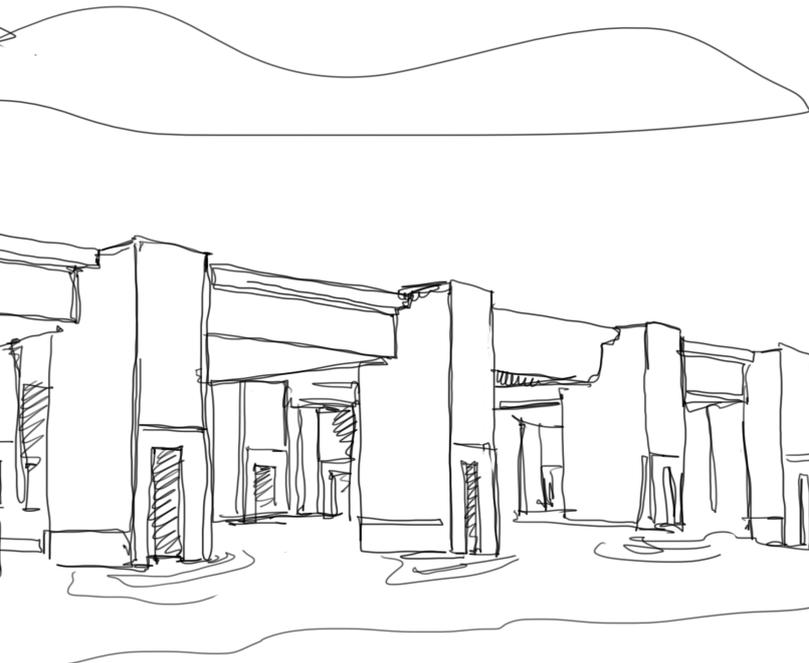
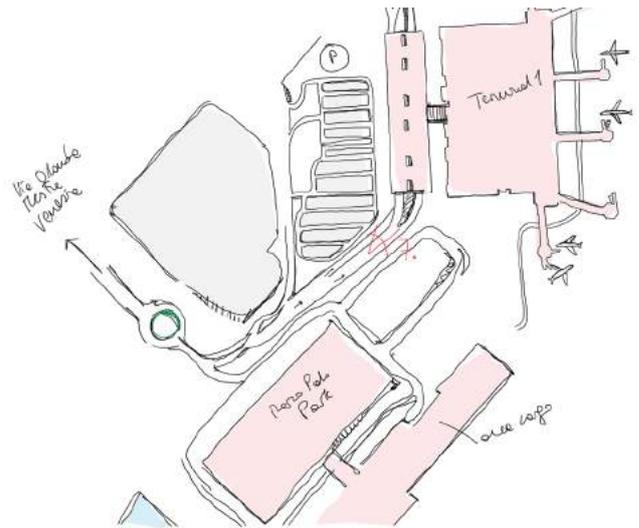
8. L'aeroporto Marco Polo è un'infrastruttura di trasporto chiave del Nord Italia, con un numero crescente di passeggeri. Questo gateway è il terzo hub intercontinentale del Paese e offre collegamenti diretti verso il Nord America ed il Medio Oriente. Per tale ragione nel 2016 è stata inaugurato l'ampliamento dello stesso, a cura di OneWorks, che accoglie i passeggeri in arrivo e costituita da una galleria di 280 metri di lunghezza, completamente vetrata, che sfrutta lo spazio interstiziale, largo 22 metri, lasciato libero nel complesso originario fra il Terminal e la strada su due livelli. Questo consente alla nuova forecourt di offrire spazi generosi, pieni di luce, sia al piano partenze sia al piano arrivi, con una struttura del tetto leggera che conferisce piena flessibilità allo spazio.





Una nuova Arsenale dei cieli

9. Sin dal progetto di Mar, la modularità consente qualsiasi tipo di ampliamento, richiamando così la struttura dell'Arsenale, organismo produttivo e portuale all'interno della città stessa.



Una nuova Arsenale dei cieli

10. L'aeroporto di Venezia mi pare quindi una piccola scoperta. Definito da volumi puliti e semplici, è costruito attorno ad una darsena da cui partono i collegamenti via acqua con la città. La tensione che questo edificio nutre verso la Darsena è giustificata dal carattere dell'aeroporto, disegnato con sapienza da De Mar come punto d'incontro tra cielo e acqua. L'elemento che ricorre sono piccole torri che immediatamente fanno pensare al "Teatro del mondo" di Rossi e al suo vagar per il Canal Grande, insuperato affresco di sogno veneziano.

Il Playground: un percorso internazionale che ridefinisca il bordo lagunare

Immediatamente in seguito alla definizione della fase di osservazione sul campo, si applica la dimensione proto-progettuale. Come già visto infatti, l'atto stesso di camminare all'interno degli spazi significa prefigurare alcuni ambiti come luoghi di progetto, vere e proprie opportunità di progetto che una tesi meriterebbe di approfondire di per sé.

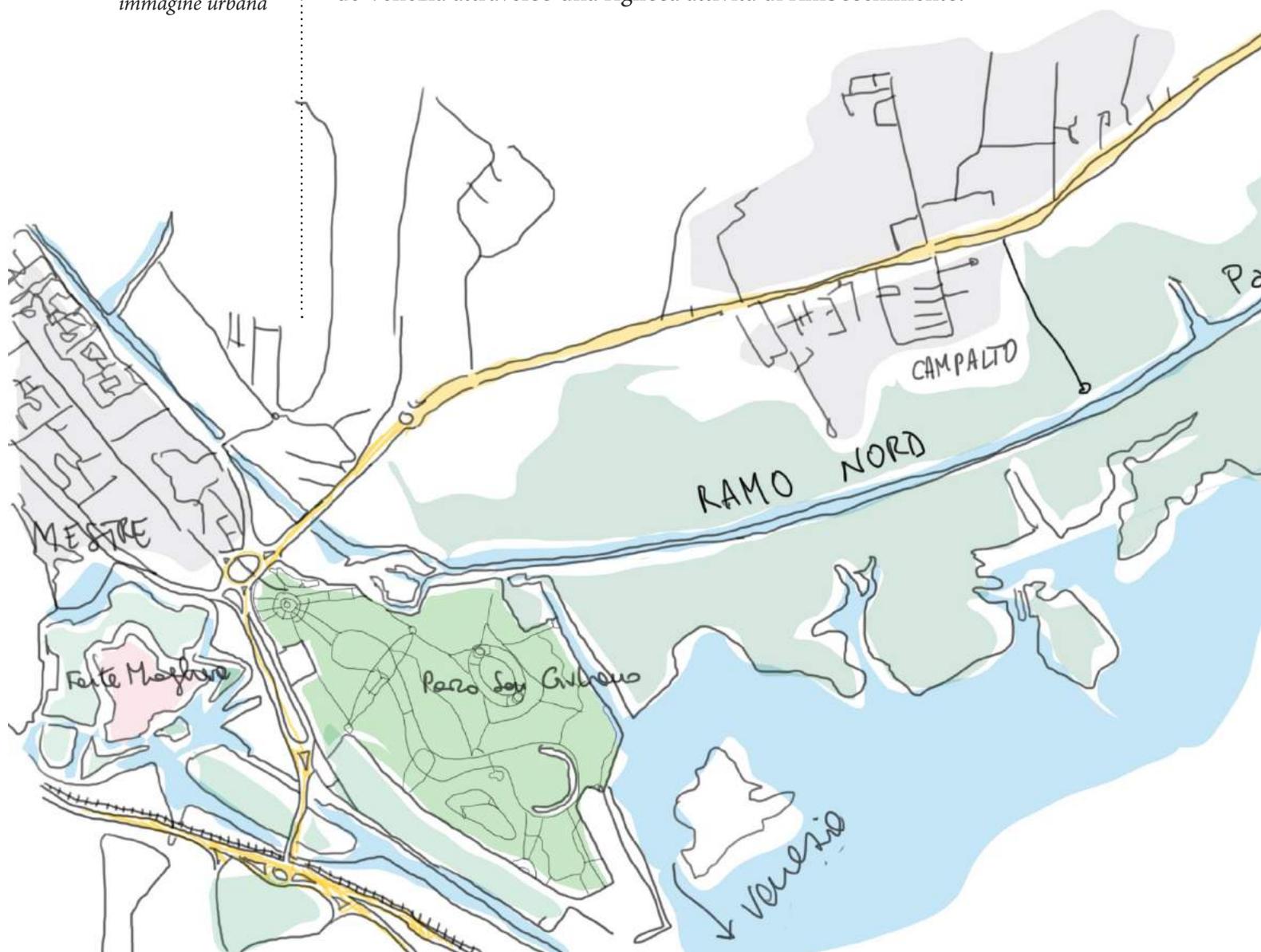
a) Uno splendido hub per la Grande Venezia e il Nord Est

L'aeroporto Marco Polo di Venezia è e deve consolidare la sua dimensione di porta d'accesso intercontinentale dell'intero Nord Est, puntando sulla triangolazione strategica Roma - Milano - Venezia. Tale ruolo merita investimenti infrastrutturali mirati, come già avvenuto con l'ampliamento a firma di One Work.

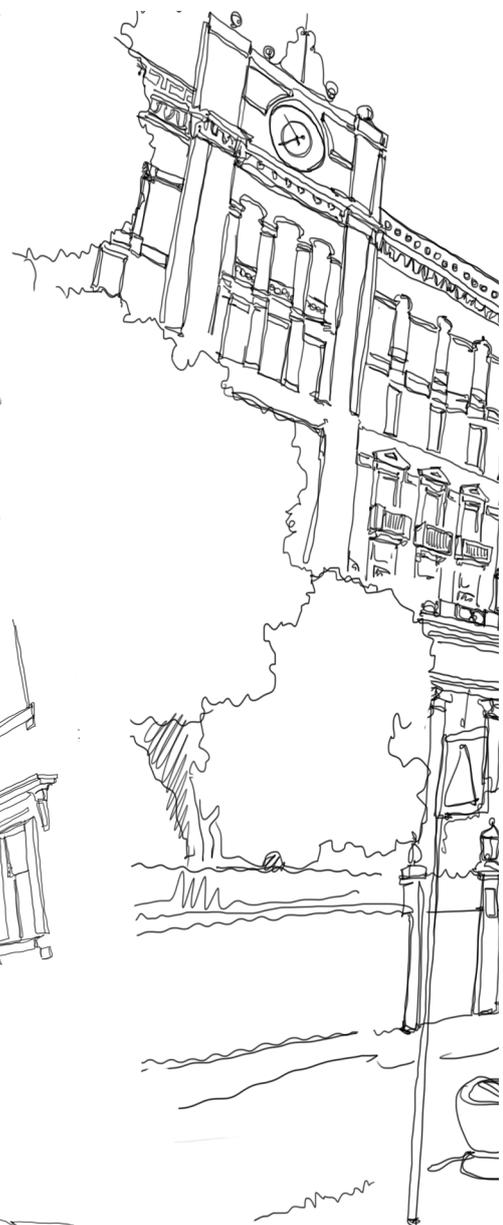
b) Via Orlanda colonna vertebrale del brano Nord del Parco Nazionale delle Barenne lagunari

Come nel tratto a sud di Marghera è la Romea ad essere reinventata come colonna vertebrale del nascente Parco delle Barenne Lagunari, ente naturalistico per la tutela della magnifica ecologia delle Barenne e delle valli da pesca, si propone la continuazione dello stesso anche oltre la conurbazione di Mestre - Marghera, dal Parco san Giuliano all'aeroporto. Tale intervento permette infatti la ridefinizione, valorizzazione e tutela di un ecosistema unico come il bordo lagunare. Inoltre, tale intervento darebbe vita ad un cordone lineare verde di straordinario rilievo da Fusina a Marco Polo attraverso la nuova Garden City di Marghera, collegando i due magneti infrastrutturali della Grande Venezia attraverso una rigliosa attività di rimboschimento.

*Immagine 2:
Il Playground:
una triangolazione capace
di reggere una nuova
immagine urbana*







Itinerario 5: Chioggia - Pellestrina - Lido - Punta Sabbioni

L'immagine interpretativa della soglia tra mare e Laguna

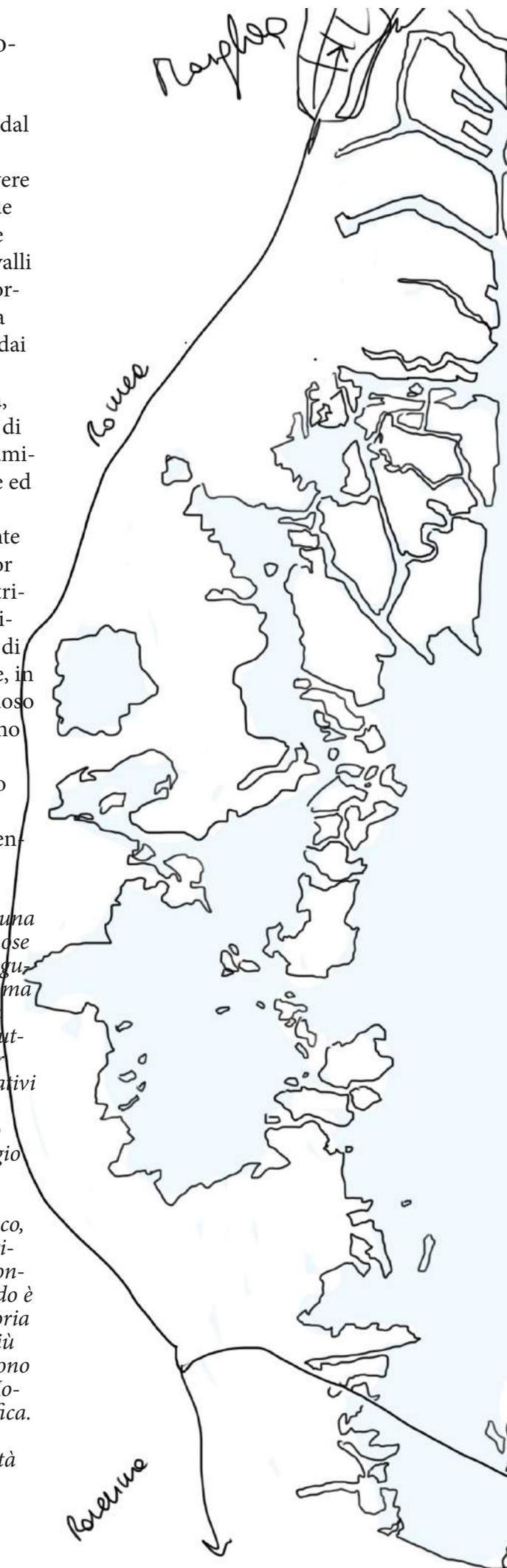
La Laguna Veneta è definita e separata dal Mare Adriatico da due lunghe e strette lingue sabbiose, Pellestrina e Lido. Le vere e proprie occasioni di contatto tra acque lagunari e acque marine sono costituite dalle "Bocche", ovvero quei brevi intervalli tra un'isola e l'altra. Si è deciso di percorrere gli oltre 20 chilometri di lunghezza di Pellestrina e Lido insieme partendo dai naturali "magneti" sulla terraferma che tengono in tensione tale arco, Chioggia, una bella e nobile città "bicefala" a Sud di Pellestrina e Punta Sabbioni a Nord, cune della Riviera del Cavallino, popolare ed amato susseguirsi di arenili sabbiosi. La coesistenza di fronte lagunare e fronte marino dà origine a un'ecosistema ancor più prezioso, pressochè intatto a Pellestrina, dove l'intervento dell'uomo si è limitato a poche modificazioni. Il carattere di Lido è invece profondamente differente, in quanto da sempre considerato un lussuoso quartiere a mare di Venezia (per lo meno nella sua parte centrale) e a seguire di questo "riconoscimento" è stato a lungo centrale nella storia della città. Due i quesiti posticisi prima della partenza:

- Le premesse lasciano ben immaginare una sorta di paradiso terrestre: lunghe e sinuose lingue sabbiose a definire un arco tra Laguna e Mare, in mezzo Venezia, immobile ma capace di esercitare una forza centripeta irresistibile. A tenere "in tensione" la struttura territoriale due magneti, diversi per carattere e storia ma altrettanto significativi nella Grande Venezia: Chioggia e Punta Sabbioni. E' davvero questo il messaggio che camminare in questo tipo di paesaggio lascia intendere?

- Benchè "gemelle" per carattere geografico, le due isole presentano invece caratteristiche profondamente differenti. Se l'una conserva una ben conservata naturalità, Lido è invece un luogo cardine nella e per la storia di Venezia, ospitando anche una delle più significative kermesse culturali che rendono noto il nome della città nel mondo, la Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica. Come il paesaggio recepisce e restituisce questa duplice dimensione, questa dualità di caratteri?

Immagine 1:
L'immagine interpretativa

Prima di andare sul campo, si è sentita la necessità di tracciare su mappa gli assi, i nodi, i landmark e i luoghi che saranno visitati durante l'esplorazione. Questo ha fatto sì che si definisse un'idea di morfologia territoriale ed emergessero alcune domande.





Cercare risposte per modificare l'immagine interpretativa: verso un playground

Di seguito le cronache del mio viaggio tra Chioggia a Punta Sabbioni. Come si evincerà, ho espressamente scelto di adottare un linguaggio da “diario di bordo” da sketchbook parlato. Alle mie note si affiancano infatti disegni e semplici diagrammi che cerchino di dare risposta alle questioni emerse nella fase precedente.

Punta Sabbioni, 2 agosto 2017

Raggiungere le sue lunghissime e sottili isole che separano le “valli d'acqua” dal mare descrivendo il prezioso arco che garantisce l'equilibrio unico della Laguna, è un'esperienza di per sé: a Chioggia, ci si sposta nella bellissima Piazza Vigo, alla fine di Corso del Popolo, luogo di ormeggio e attracco delle motonavi e dei traghetti. Qui ci si imbarca per Pellestrina. Il breve tratto acqueo ci presenta un paesaggio del tutto nuovo ed insperato. Una lucentissima piazza d'acqua, capace di restituirci sfumature perlacee che occupano il nostro intero campo visivo. Sulla destra, mentre prendiamo il largo, distinguiamo con facilità il bellissimo forte San Felice, parte di quella mirabile rete difensiva che cingeva Venezia in tempo di Dogi. Pochi minuti ancora e siamo a Pellestrina, luogo insolito e bellissimo. L'isola è lunga infatti oltre 11 km, e larga poco più di 100, percorsa da Nord a Sud da una stretta strada provinciale che collega i due approdi alle sue estremità. L'insediamento umano è concentrato nei villaggi di Santa Maria del Mare e San Pietro in Volta, due realtà fuori dal tempo ancora godibilissime grazie ad un'attenta tutela delle originali cromie dei muri e della “misura d'uomo” che essi hanno mantenuto nelle loro osterie, luoghi di tutta bontà (sono famose le locande di Pellestrina in tutta Venezia). Accanto ai Paesi, lungo la strada troviamo l'imponente fortificazione dei “murazzi”, vera e propria muraglia difensiva alta fino a due metri, che a partire dagli anni '60 l'isola promosse per difendersi dall'“acqua grande”, un'imponente mareggiata che rischiò di cancellarla del tutto. Le spiagge sono invece la parte più bella, uniche in tutta la regione veneziana: mantengono un carattere selvaggio e naturale, non vengono pulite e per cui sono ornate dei tesori che il mare porta a galla (enormi e scenografici tronchi, cumuli di conchiglie...), sono intervallati di ciuffi profumati di fiori ed essenze alto-mediterranee.

Ogni tanto un selvaggio chiringuito, un piccolo locale sulla spiaggia dove bere e ballare, godendo del vero lusso di quest'isola incantata.

Arrivati all'estremità opposta dell'isola, ci si imbarca nuovamente con destinazione Lido.

Lo ammetto, nel parlare del Lido non sarò oggettivo. Lo amo completamente e totalmente: queste strade, questa architettura gentile ed austera, questi giardini rigogliosi mi fanno sentire me stesso in modo particolare.

Dici Lido ma in realtà è un mondo complesso e diversificato, capace di offrire panorami diversi e diversificati, bellissimi, mai stridenti, spesso complementari.

Arrivando da Pellestrina, la prima località che vi si presenta è Alberoni, così definita per la ricchissima e rigogliosa pineta che vi cresce. Qui, oltre ai resti di un forte difensivo, vi è uno dei più antichi e bei golf al mondo, in cui il percorso si snoda tra laguna, mare, densa foresta e panorami mozzafiato. L'abitato di Alberoni è un piacevole susseguirsi di ville, case basse e qualche edificio in pietra: un paesaggio modesto e coerente. Il Lido sfreccia e si avvolge al nostro passaggio come una pellicola cinematografica, stretto tra la forza attrattiva irresistibile dei panorami lagunari e quella dignità nobilissima che ne definisce la propria ben chiara identità.

Arriviamo così all'abitato successivo, Malamocco. Un luogo tanto nobile ed importante da esser stato, ancor prima di Venezia, la prima capitale dei Dogi. In effetti vi si respira

scenograficamente osserva la laguna, il particolare rapporto che la strada intrattiene con l'acqua, col canale.

Intanto, sul lato del mare si apre una zona nota anche qui come "i murazzi", soglia difensiva di ingegneria addirittura settecentesca, non più disposti in parallelo alla strada ma dighe che si spingono perpendicolarmente alla stessa, in pieno blu. È un luogo amatissimo, perché vi si respira una certa "anarchia balneare" che li rende così attraenti per i più giovani.

E poi, dal nulla, vedi emergere dalla sabbia dorata un castello eclettico, fatto di archi, pinnacoli, cupole. Cascate di fiori, statue, fontane: è questo l'Hotel Excelsior, vera e propria casa della Mostra del Cinema, evento nato nel 1909 proprio per garantire all'albergo una pregiatissima clientela. Ancora oggi appare come un mausoleo alle glorie del vecchio Grande mondo antico. Non un albergo, una Capitale, fatta di centinaia di saloni, corti moresche, giardini orientali, terrazze che spaziano tra Venezia e il blu dell'Adriatico.

Accanto all'Excelsior vi è quindi la Città del Cinema, luogo bellissimo e ferito da anni di cantieri interrotti, start and stop, annunci e smentite, arresti e corruzione. L'impianto della cittadella è semplice e convincente: tutto avviene tra Palazzo del Cinema, un elegantissimo edificio razionalista composto di un monolite bianco che definisce il percorso del red carpet e un corpo principale, invisibile dalla strada che ospite gli enormi volumi della Sala Grande., e l'ex Casinò, imponente mole che cresce sulle fondamenta del pre-esistente forte Quattro Fontane.

La vasta piazza definita dai due trova naturale terrazza sul mare, creando effetti scenografici di grande bellezza, giocando sulla facile analogia cinema-camera dei sogni-panorama a mare.

Il gioco si complica quando nel 2004 viene bandito un concorso internazionale per la costruzione del Nuovo Palazzo del Cinema, quinta mancante per la perfetta definizione della Piazza. La Biennale, ente banditore, si occupa di invitare una serie di noti studi di progettazione, finendo col decretare vincitore la proposta di 5+1AA, curiosa soluzione sotterranea, accessibile tramite un "ciotolo", unico elemento fuori terra dell'intero progetto. Personalmente ho trovato più affascinante il progetto di Massimiliano Fuksas, che, nella totale mancanza di rigide geometrie compositive, lavora sui vuoti della nascente Piazza del Cinema e non sui pieni, dando vita ad uno spazio urbano poroso e bellissimo definito dall'incontro-scontro tra le rigide linee razionaliste delle preesistenze e le sinuose linee magiche dei suoi "granelli di sabbia". Fuksas, poeta prima ancora che architetto, mi pare aver perfettamente capito la dimensione onirica di tale luogo, vera e propria terrazza sul sogno che il cinema imprime nelle e sulle nostre vite.

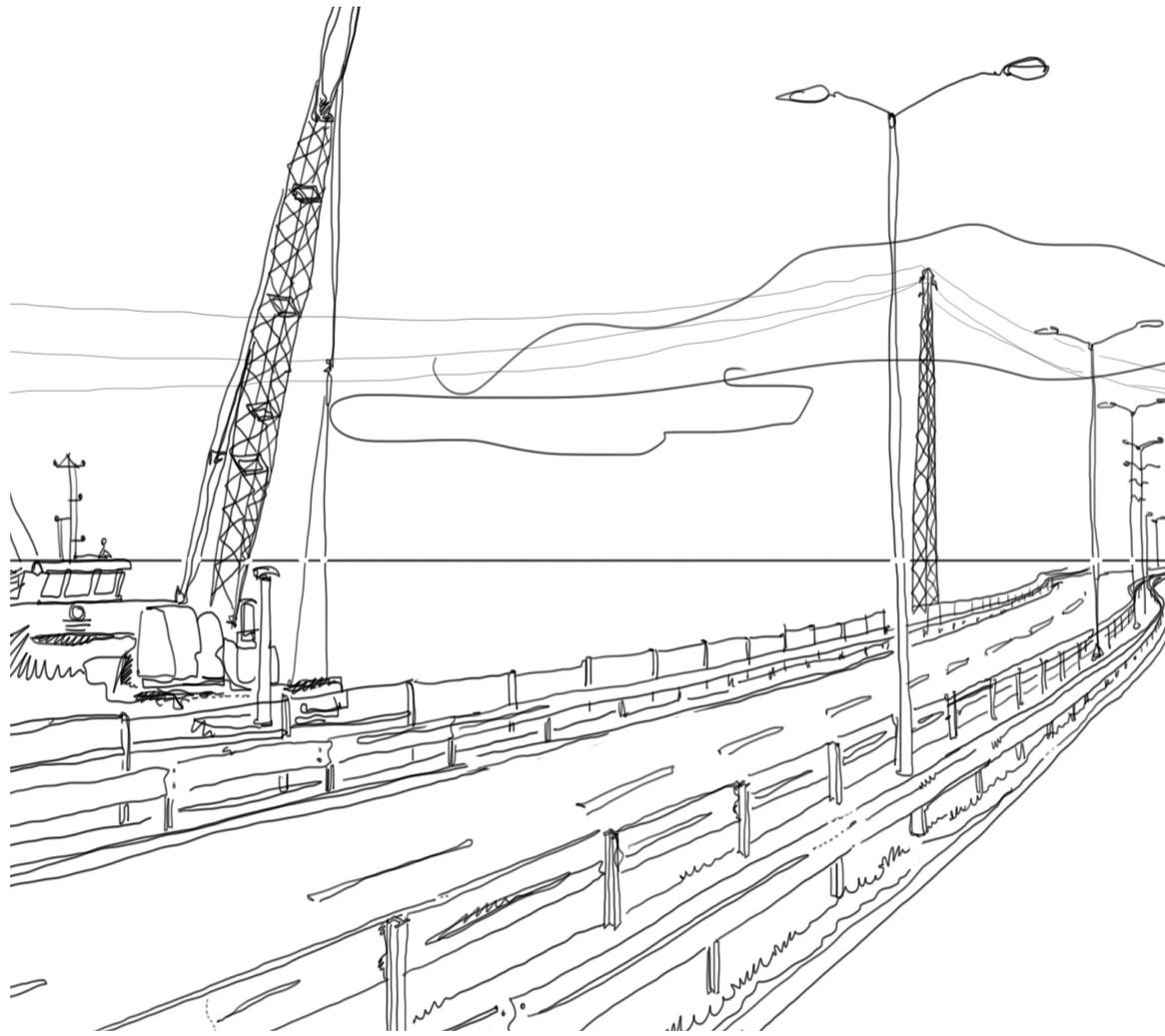
Ma tant'è: vince 5+1AA. I lavori iniziano ma presto vengono interrotti per controversie legate a chi dovesse farsi carico dei costi delle opere di bonifica del suolo. Presto vengono interrotti, non prima di aver scavato un buco di oltre 3 metri di profondità di 150x60 m accanto allo scintillante red carpet della Mostra del Cinema: un'onta, un orrore, uno sfregio ad uno dei luoghi "più sacri" dell'intera Grande Venezia. La paradossale situazione pare ora superata grazie all'intervento della nuova amministrazione che ha velocemente colmato il buco e riallestito la piazza come una vasta spianata bianca, puntellata di pini marittimi e sedute: non certo una soluzione da premio, ma certamente una nuova dignità al Piazzale.

Siamo nel centro di Lido, una città nata dal nulla sul finire dell'800 per la migliore borghesia europea e quindi definito da un impianto urbanistico chiaro e formidabile: una strada vitale, "il Gran Viale", da cui si dipanano strade curvilinee ad organiche, naturali raggi per le lottizzazioni che ospitano ville di squisito carattere liberty immerse in rigogliosi giardini profumati.

Doveva essere un vero e proprio paradiso in terra, il Lido della Belle Epoque.

Una volta raggiunta Santa Maria Elisabetta, il Piazzale che ospita gli ormeggi per Venezia, cuore pulsante del sistema Lido, ci imbarchiamo per Punta Sabbioni.

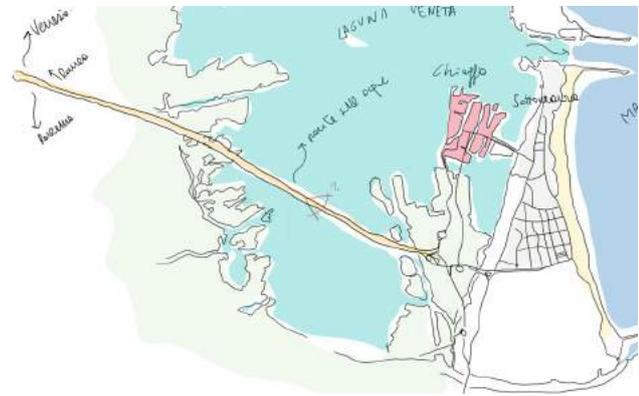
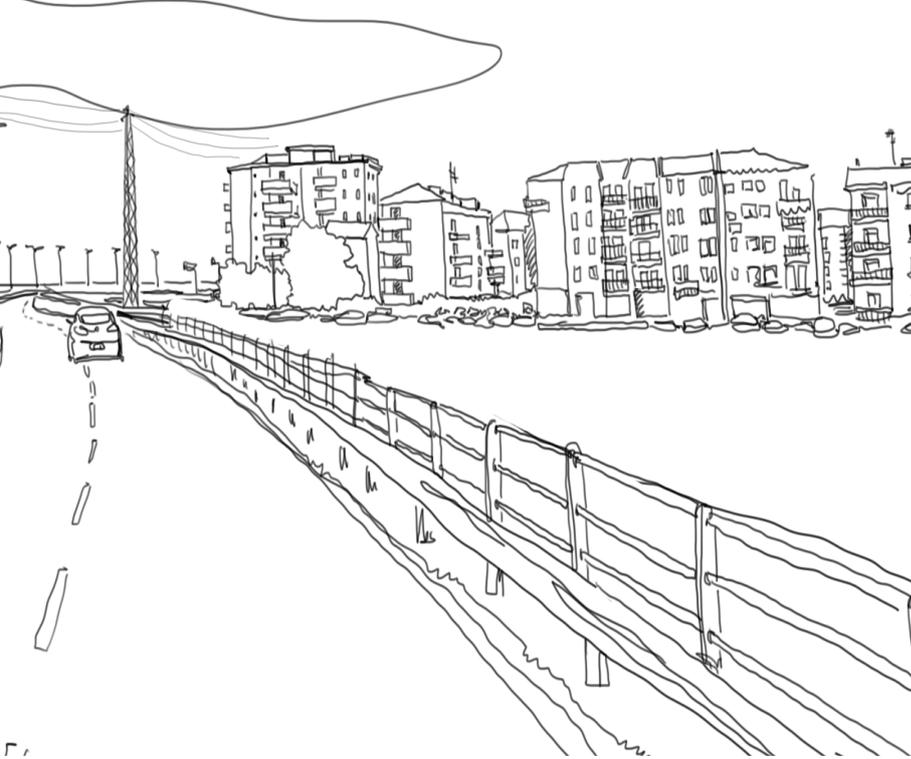
Con una convinzione: ho deciso, io abito qui.





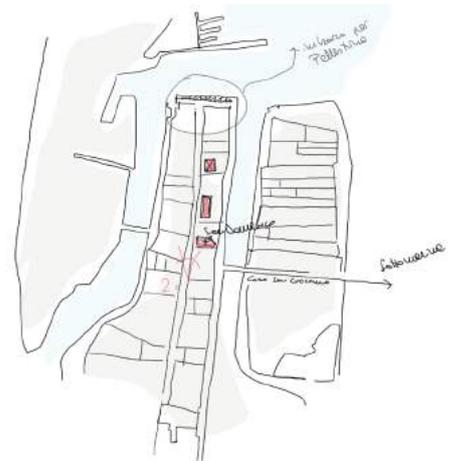
Un lungo ponte sull'acqua

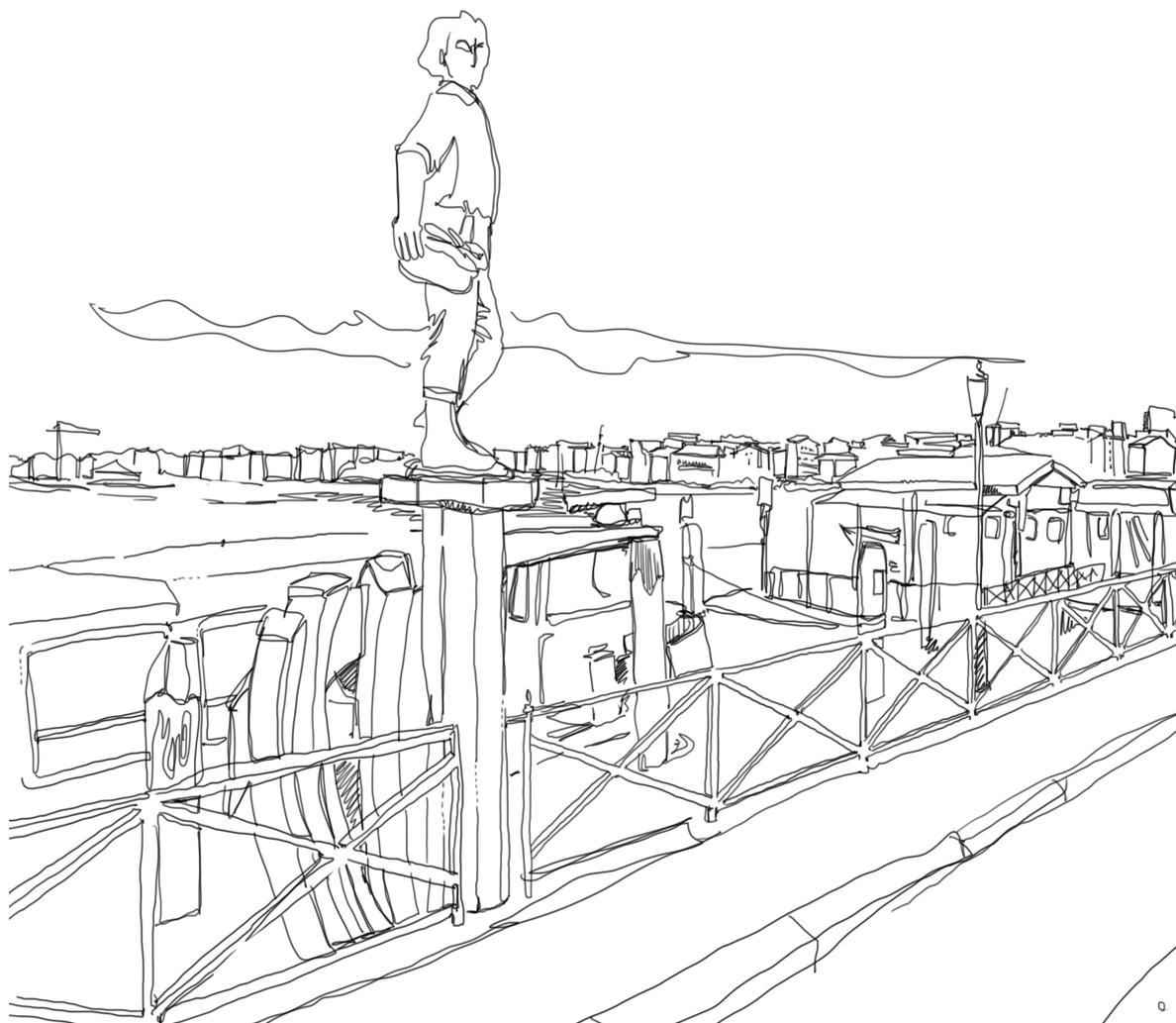
1. Entrare a Chioggia è di per sè un'esperienza spettacolare: avviene infatti tramite un lungo ponte che scavalca le Valli da Pesca che ornano ed occupano il bordo lagunare di Chioggia sulla laguna, dando vita a scenari di grande bellezza e fascino.



Lo splendore di una piccola Venezia

2. Autentica mescolanza di eleganza veneziana e schiettezza marinara, Chioggia presenta un centro storico strutturatosi attorno ad assi rettilinei. Il più maestoso dei quali, Corso del Popolo è la sede vera e propria dell'intensa vita cittadina.

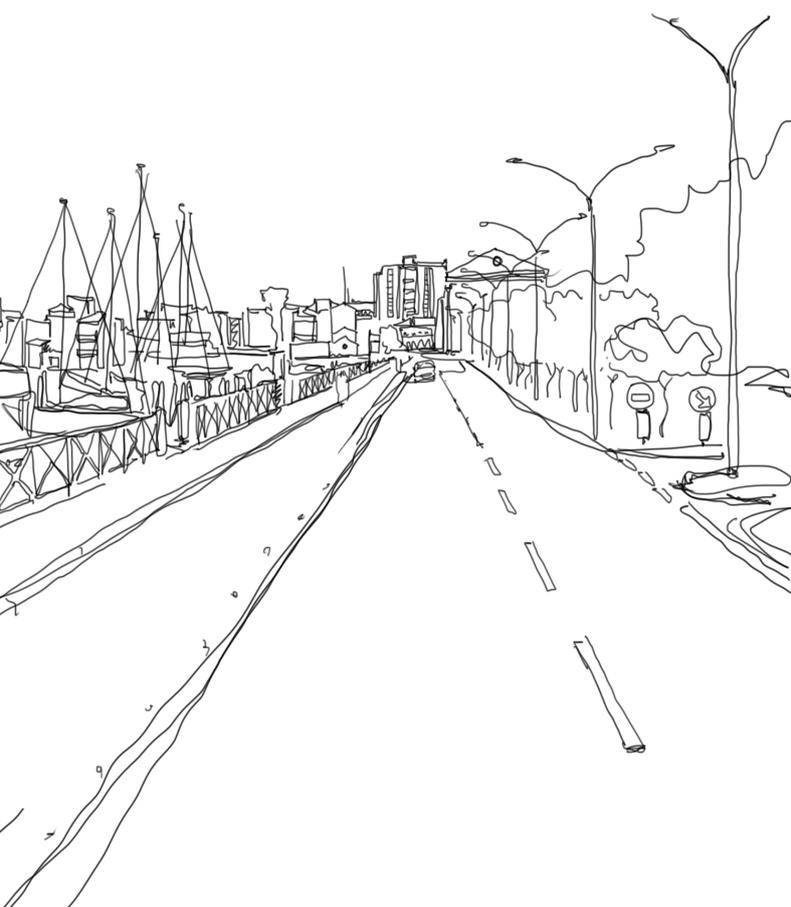






Lo stupore dei canali, sperimentare la vocazione marittima della città

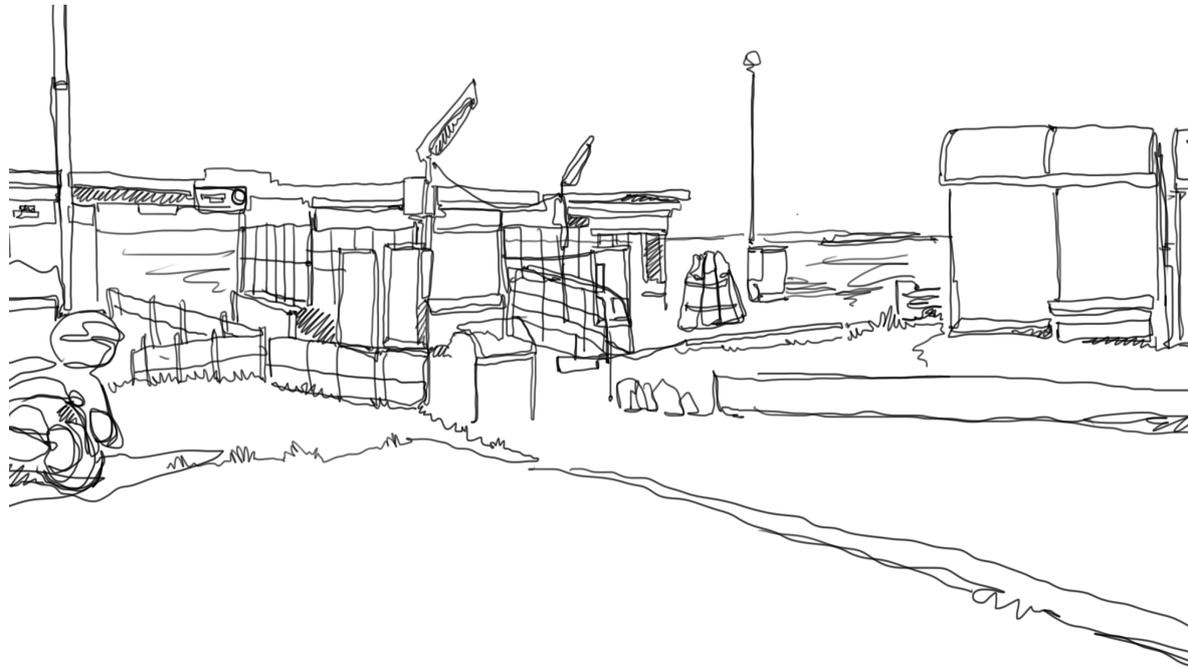
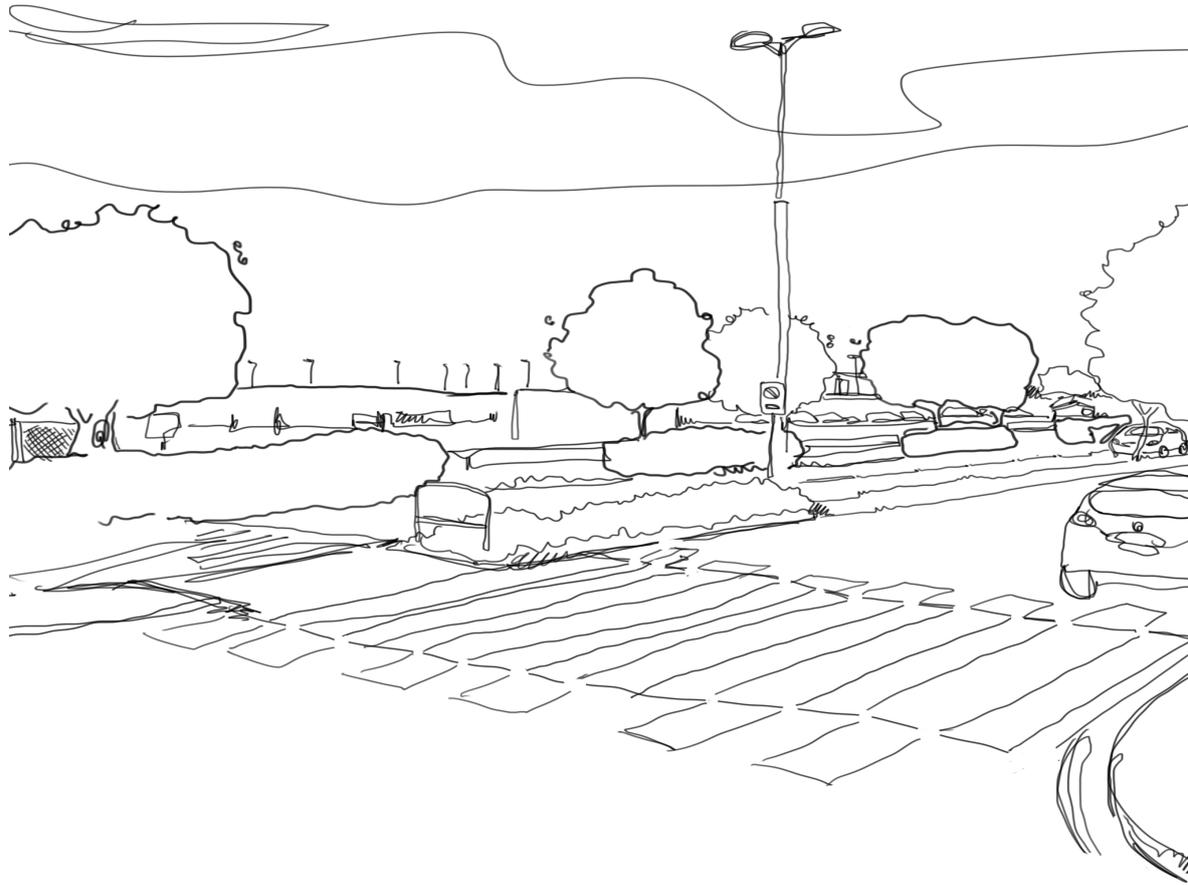
3. Dal Corso si dipanano a raggiera una serie di calli strette, che divengono ponti, a superare splendidi canali. E' in questi scorci perfetti che si saggia la vocazione marittima ma nobilissima di Chioggia, dopo Venezia il più importante centro urbano della Laguna.

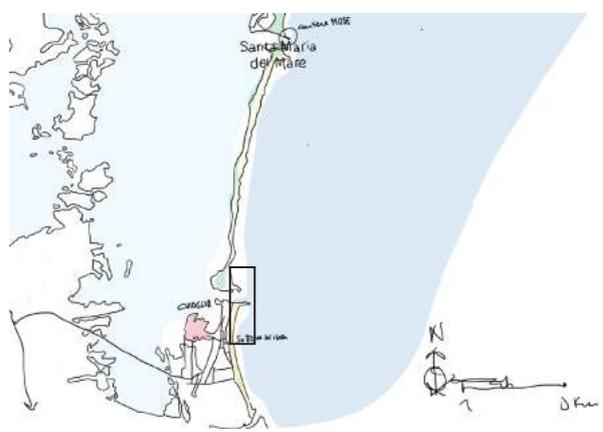
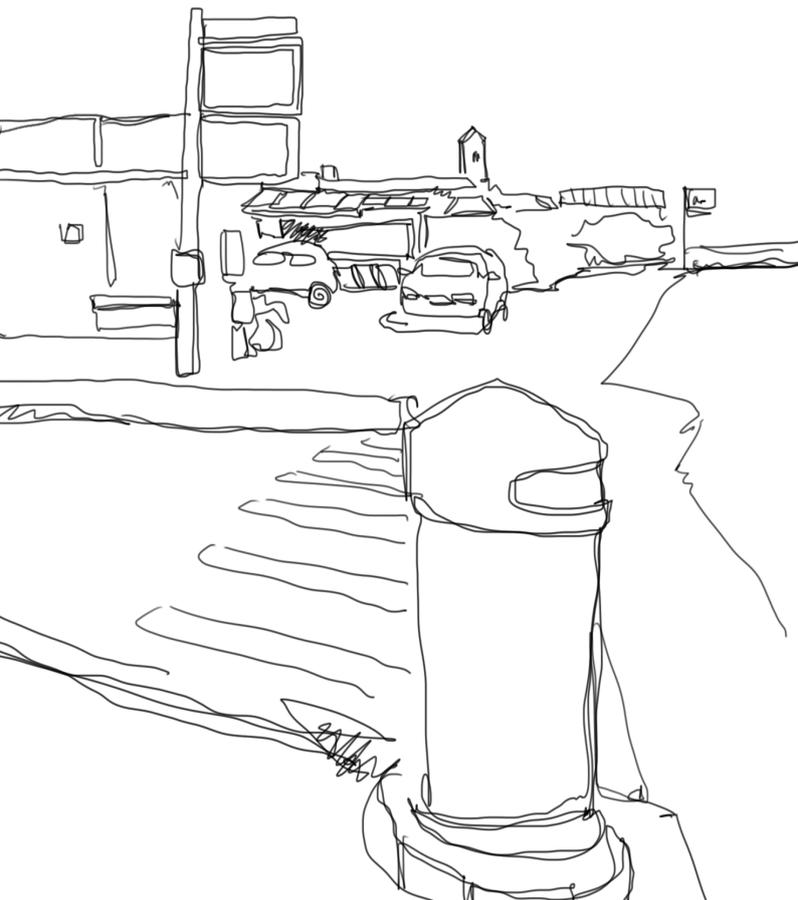


L' anima bicefala della città

4. Collegata al centro storico nuovamente da un lungo ed elegante ponte-viale, ornato con le allegorie del mare e della pesca, è la seconda "anima" della città, profondamente differente dalla prima. Siamo infatti a Sottomarina, città siluppataasi lungo il profondo e bellissimo arenile sabbioso a Nord delle foci del Brenta.







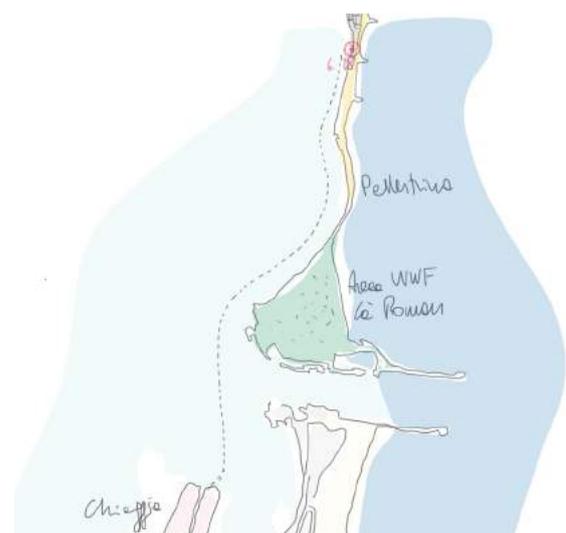
Lungo il corso della Riviera

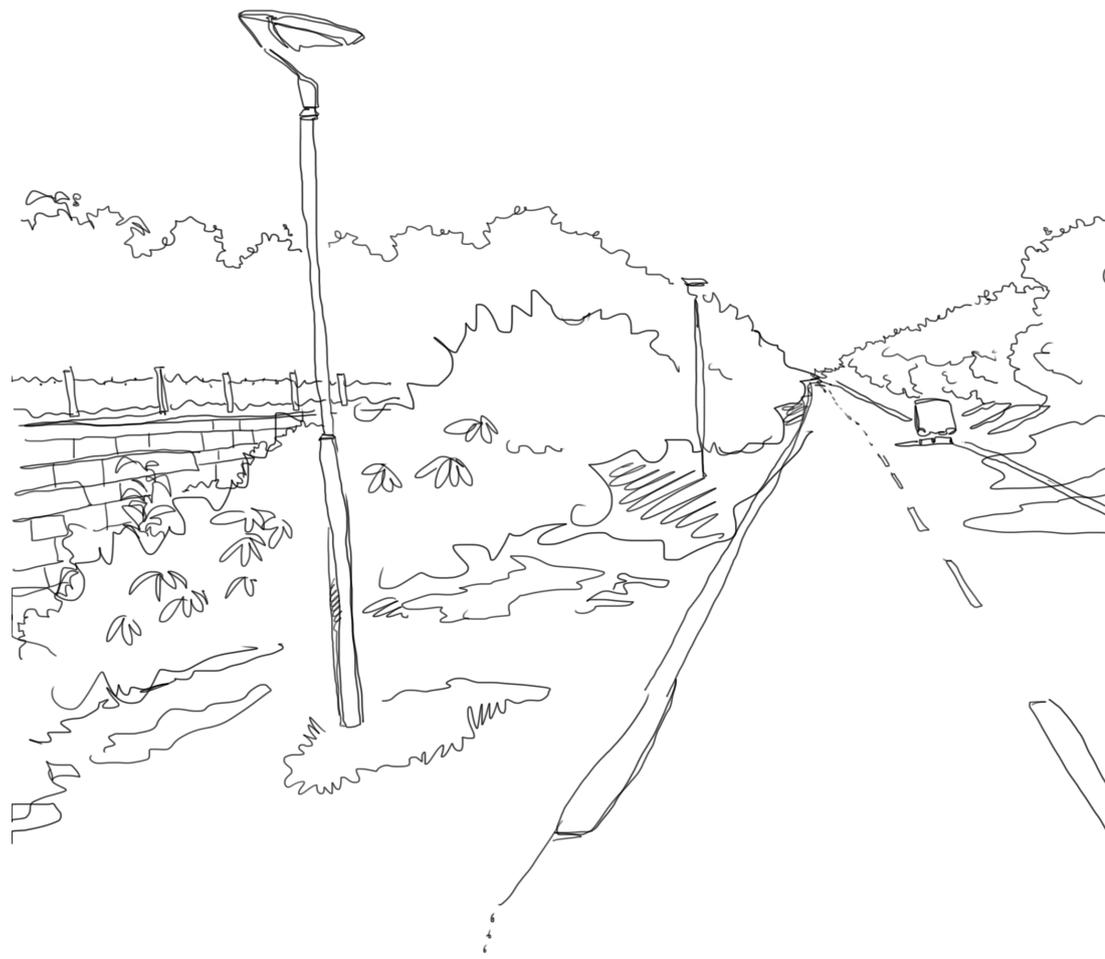
5. L'atmosfera calma e meditativa di Chioggia viene presto contraddetta dalla frizzante Sottomarina. Qui s'inforca la bicicletta per raggiungere lo stabilimento balneare preferito e la sera ci si dedica a serate di ballo, tango, burraco o osservazione delle stelle.

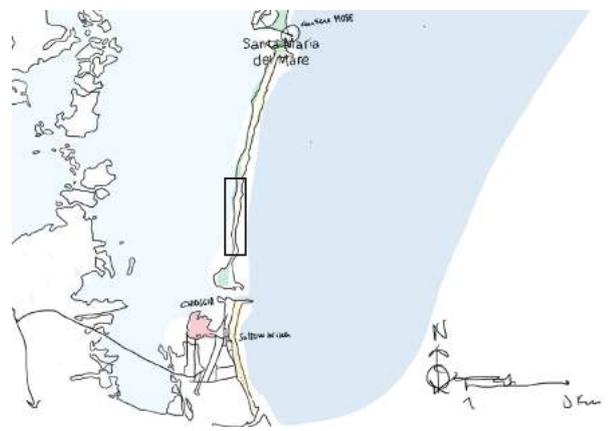


L'arrivo a Pellestrina

6. Pellestrina si trova a pochi minuti di splendida traversata in barca dal porto di Chioggia. Una volta arrivati, l'atmosfera è profondamente cambiata. La calma meditativa di questo luogo è l'ideale per ammirare la sinfonia di luci, colori e suoni dei paesaggi marinari.

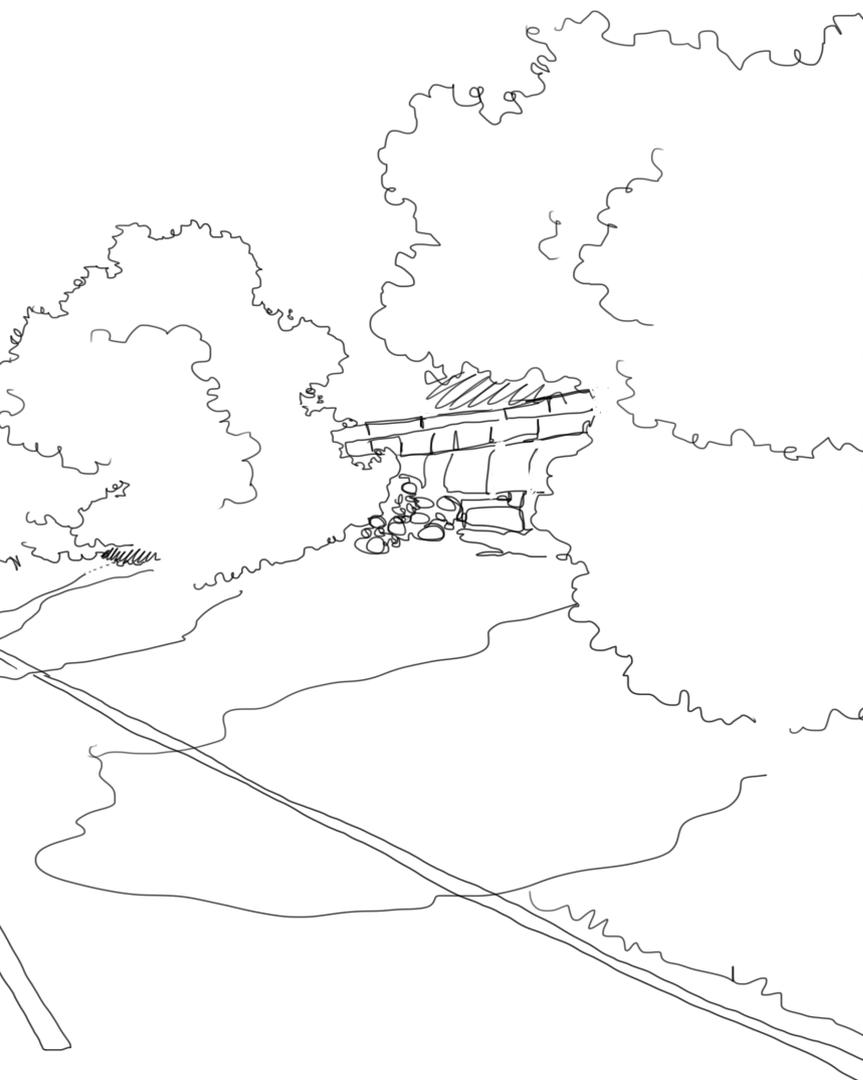






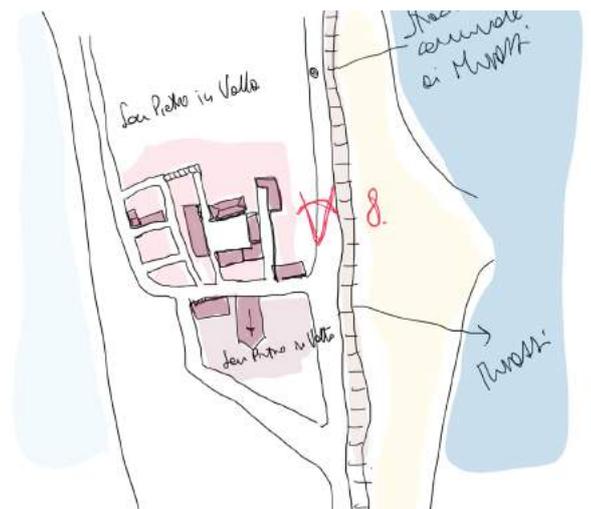
Piccoli, preziosi e splendidi borghi lagunari

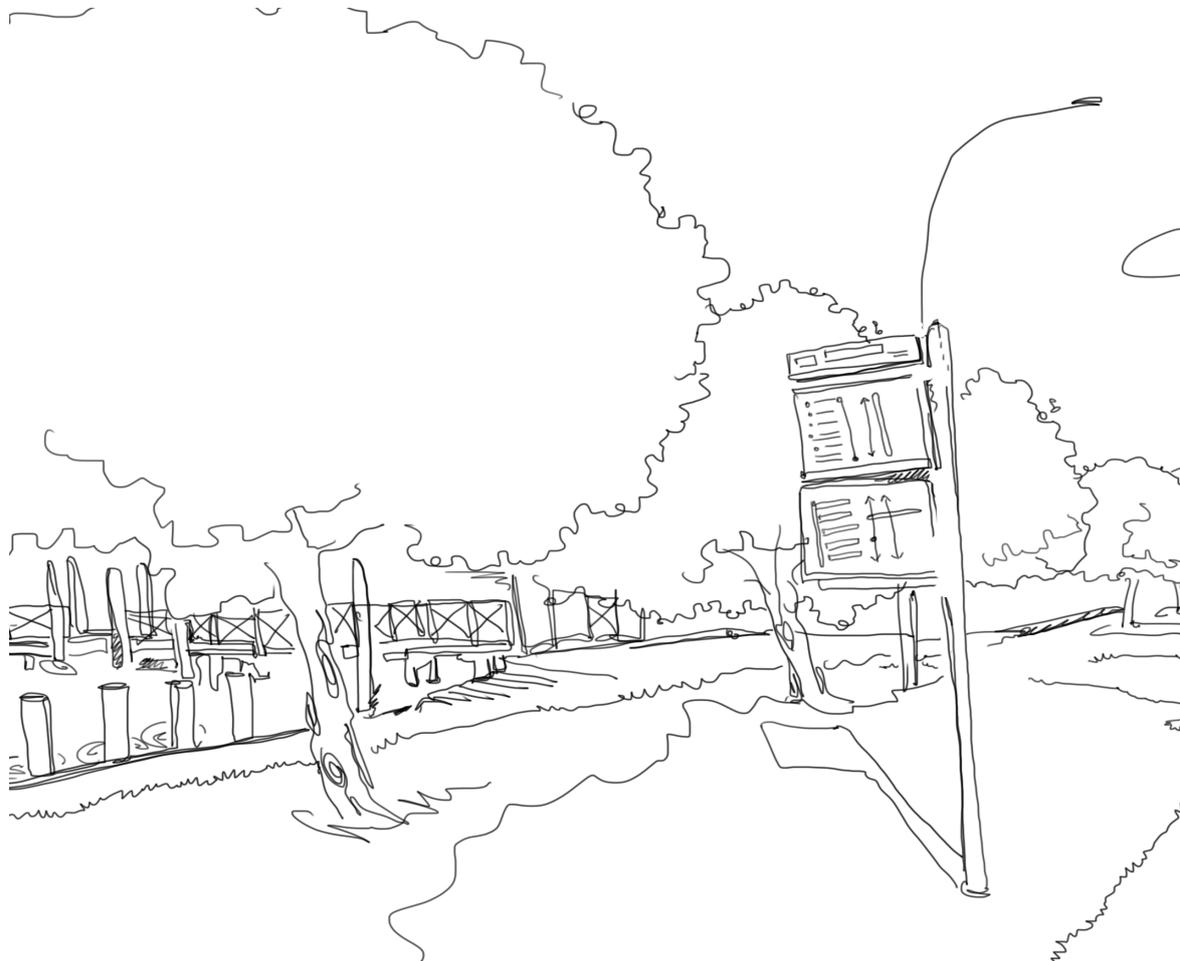
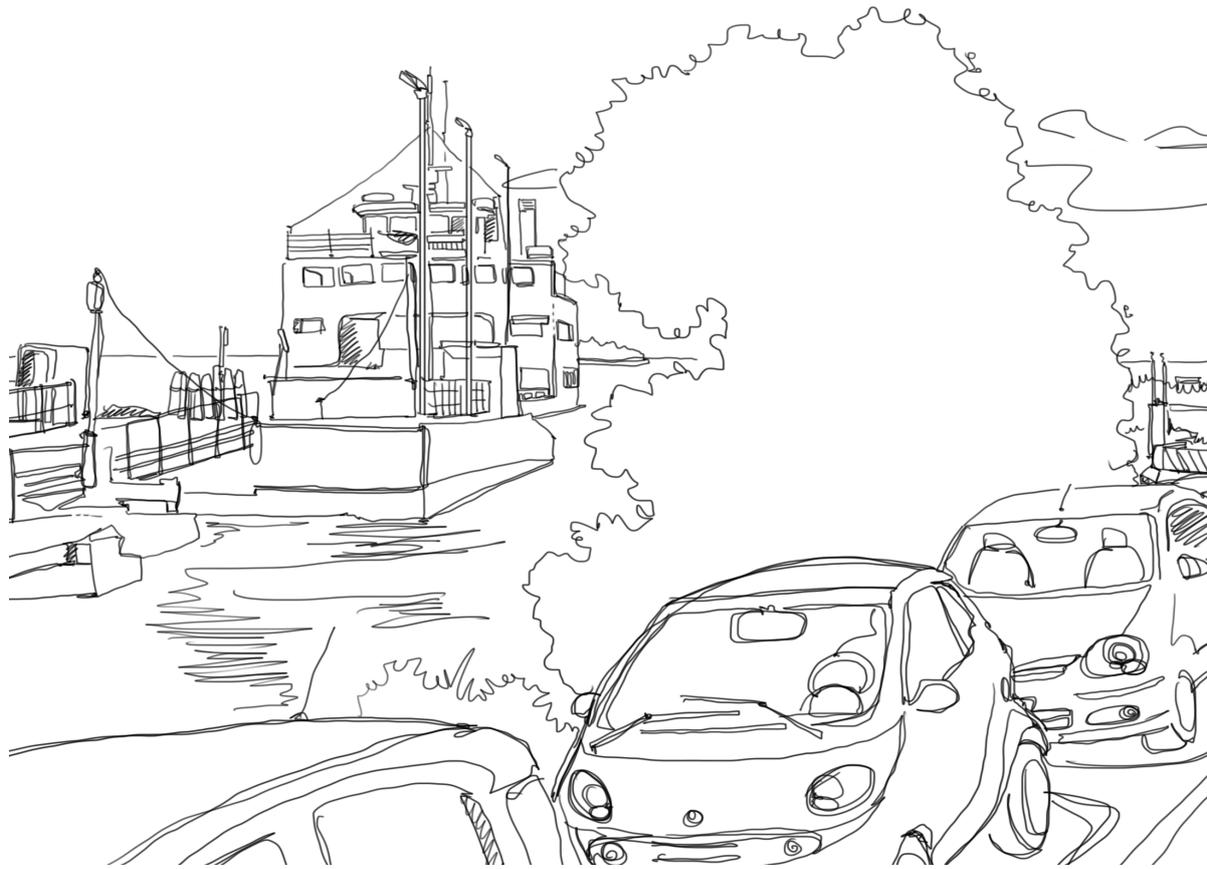
7. Pochi metri più avanti, il primo piccolo centro abitato, San Pietro in Volta, strutturatosi attorno all' antico forte e caratterizzato da basse case di pescatori. Qui, tra palazzotti, case, orti e vigne sorge la bella Chiesa dedicata a San Pietro. E' un luogo bellissimo e remoto, del tutto lontano dalle belle vestigia nobili di Chioggia, ma assolutamente risolto nella sua non infranta tradizione marinara.

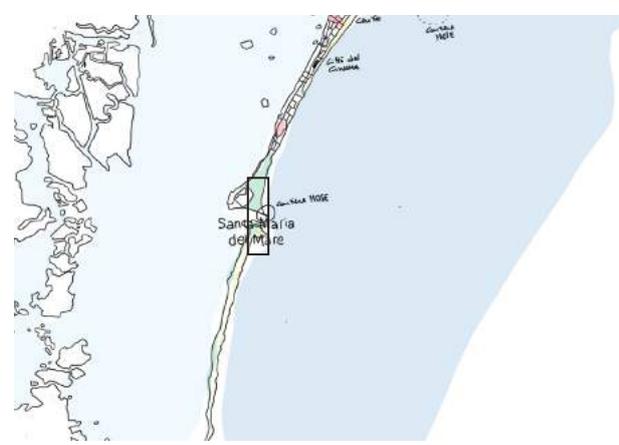


Un' architettura territoriale del tutto singolare, i murazzi

8. L'intera Pellestrina è percorsa da un imponente opera d' architettura talmente ben inserita nel paesaggio da risultare quasi impercettibile: i "Murazzi" sono una muraglia composta di blocchi in pietra d'Istria, disposti a gradinate verso il mare. La funzione di tale monumento è difensiva, volendo creare un argine artificiale alle violente mareggiate cui è sottoposto questo braccio di mare. Il via ai lavori venne infatti dato ai tempi della Serenissima, nel 1719.

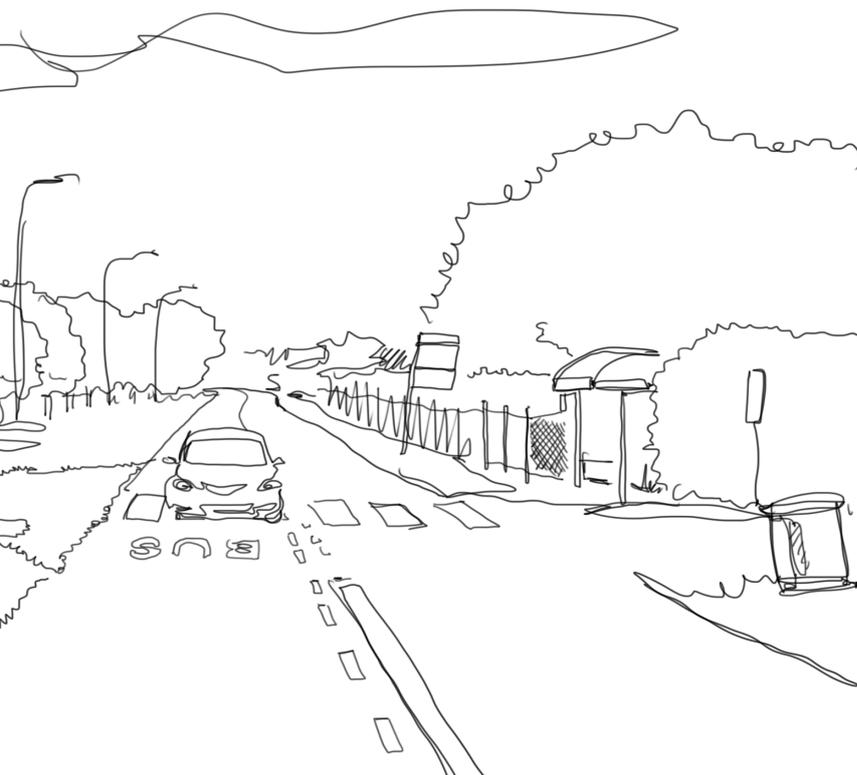






Imbarcarsi per il Lido

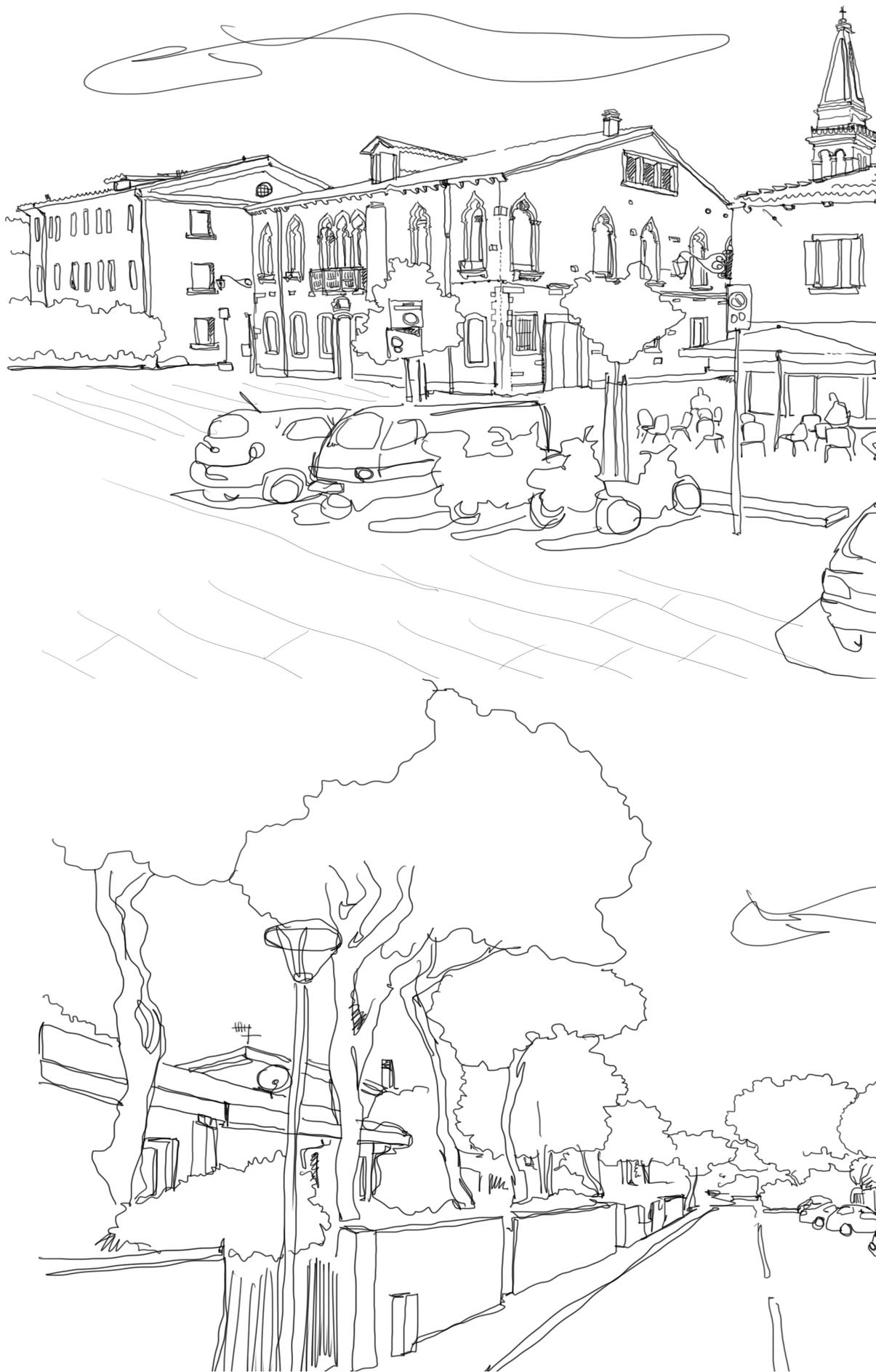
9. Arrivati all'estremo opposto dell'isola, ci si imbarca per il Lido, la cui mole è perfettamente visibile da qui. L'imbarcadero per il Lido è un luogo di grande pace e bellezza perfettamente coerente con l'atmosfera dell'intera isola

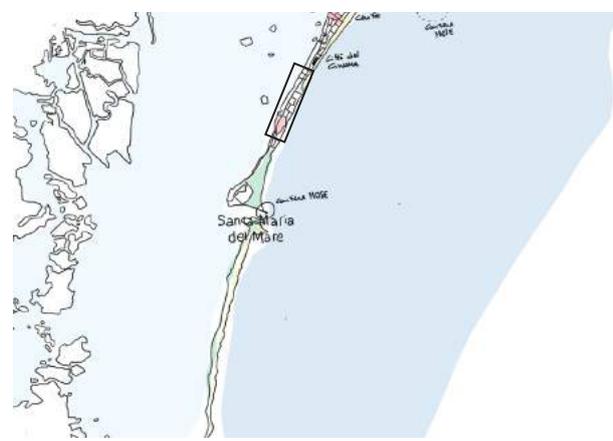


Il viale che attraversa l'isola

10. La prima località che s'incontra arrivando al Lido è Alberoni, il cui toponimo deriva da grandi alberi che costituiscono una sorta di bosco ben visibile per chi arriva dal mare e segnalano l'ingresso al porto-canale. Quest'area, che comprende ambiti di grande bellezza, è organizzata attorno ad un arioso viale.







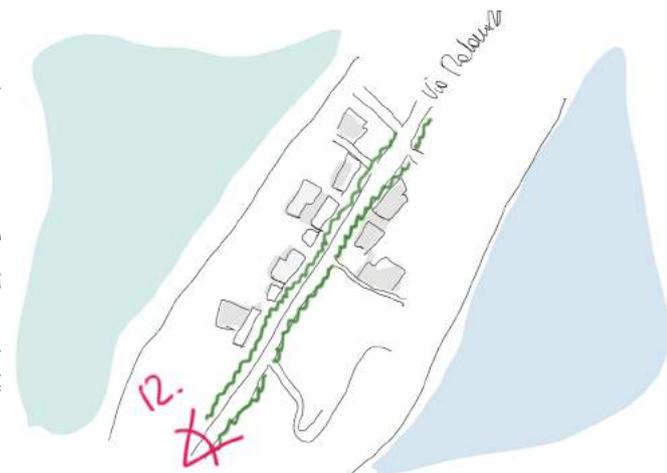
La prima capitale, Malamocco

11. Quieta frazione di grande bellezza, segni dell'esistenza di Malamocco compaiono per la prima volta nei testi di Strabone e Tito Livio, che narrano di una città definitivamente scomparsa in seguito a un cataclisma. Qui furono eletti sette dogi fino all'800, con l'obbligo di trasferire a Rialto la loro residenza. Oggi Malamocco appare come uno splendido borgo lagunare, organizzato attorno alla piazza, che guarda alle infinite distese d'acqua della Laguna.

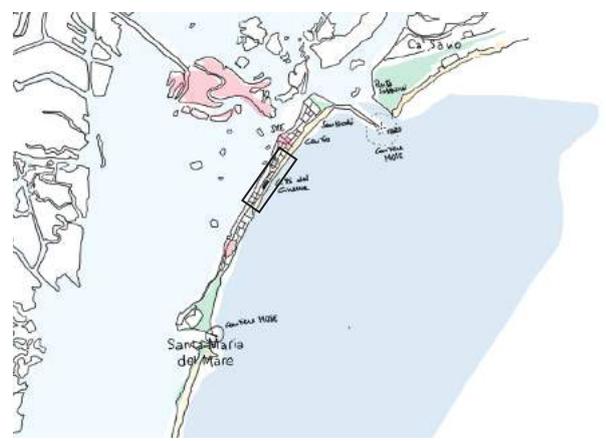
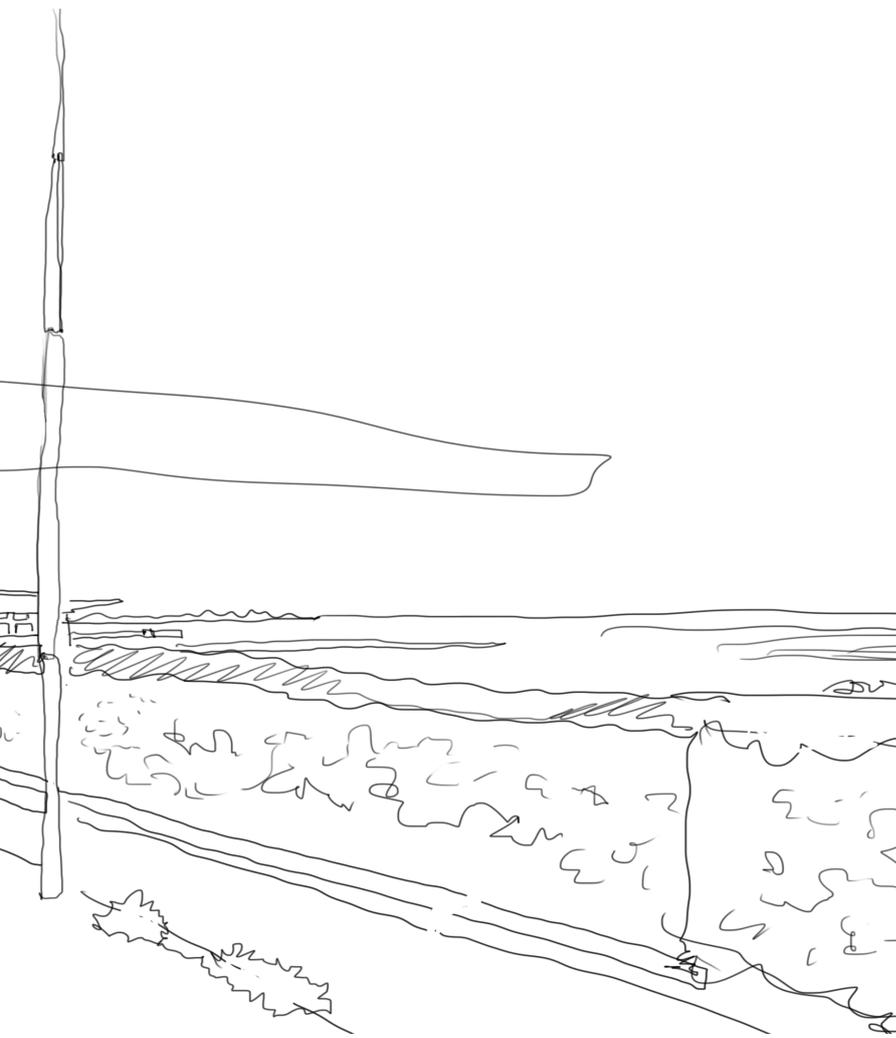


Il Viale del Lido

12. Seguendo la colonna vertebrale dell'isola, Via Sandro Gallo, s'incontra l'abitato di Case Bianche, composto di basse palazzine sorte lungo l'asse.







La comparsa del mitico arenile

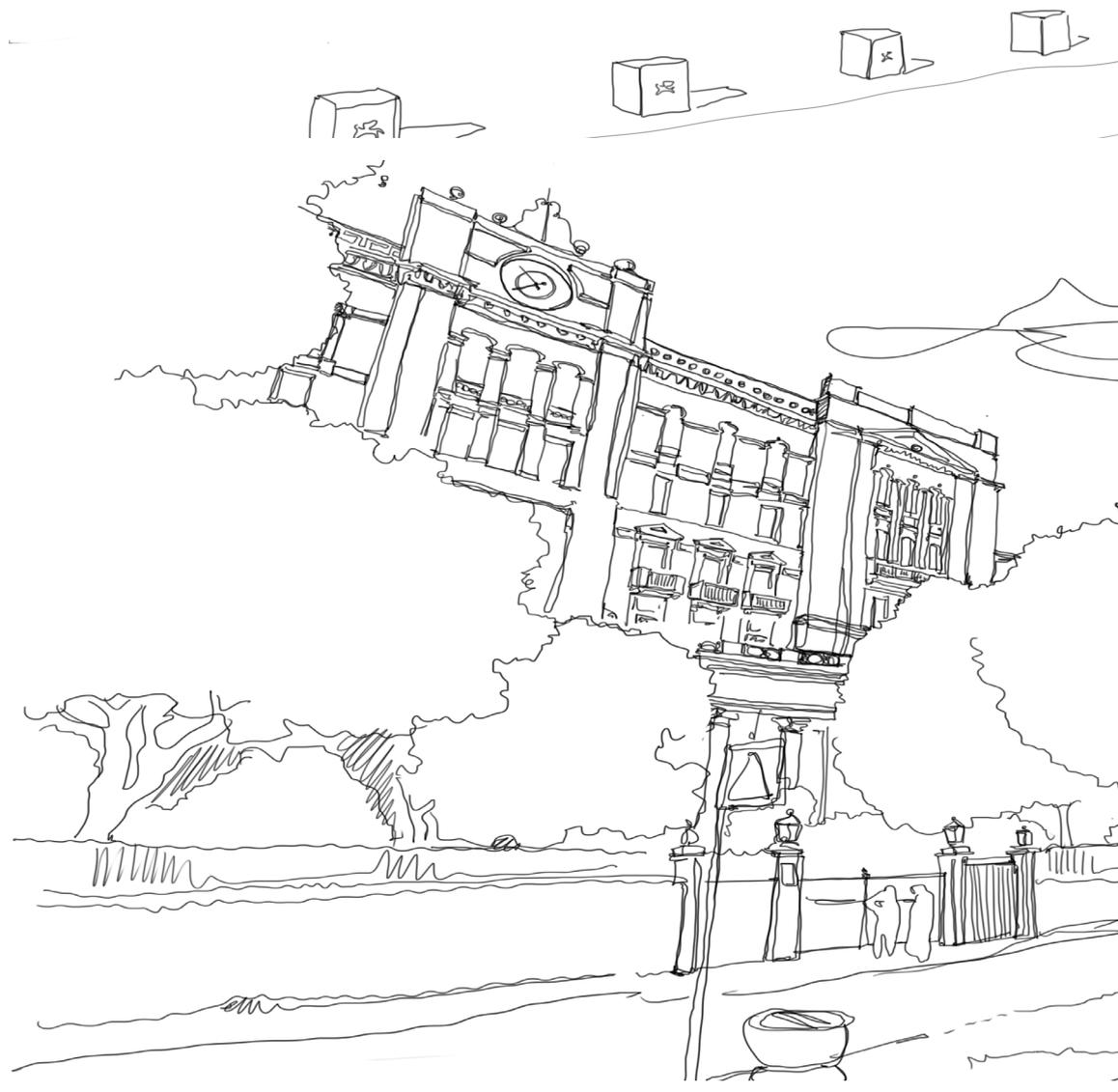
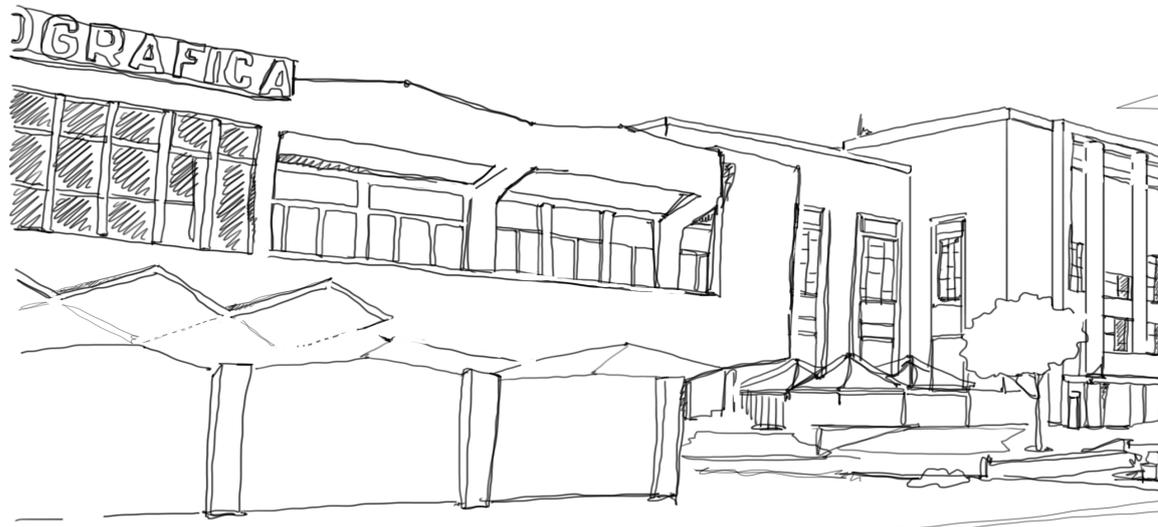
13. Dal viale un'ansa permette di raggiungere l'arenile, dando origine al waterfront lidense. Purtroppo l'architettura che vi s'incontra appare frutto di una rabbiosa ed aggressiva speculazione edilizia.



Un mitico castello sul mare

14. Eppure, a pochi metri da qui, tutto cambia. Si tratta della mole straordinaria dell'hotel Excelsior, magnifico albergo che, fin dalla sua costruzione nel 1907 a firma dell'architetto Sardi. Un trionfo di torrette, pinnacoli, fontane, cupole e fontane definiscono un celeberrimo castello neomoresco che ha ospitato ogni tipo di celebrità. La mole dell'Excelsior è talmente imponente ed iconica da influenzare la percezione dell'intera isola e creare tensione visiva tra la più alta delle sue cupole e Venezia.







Where Cinema beats

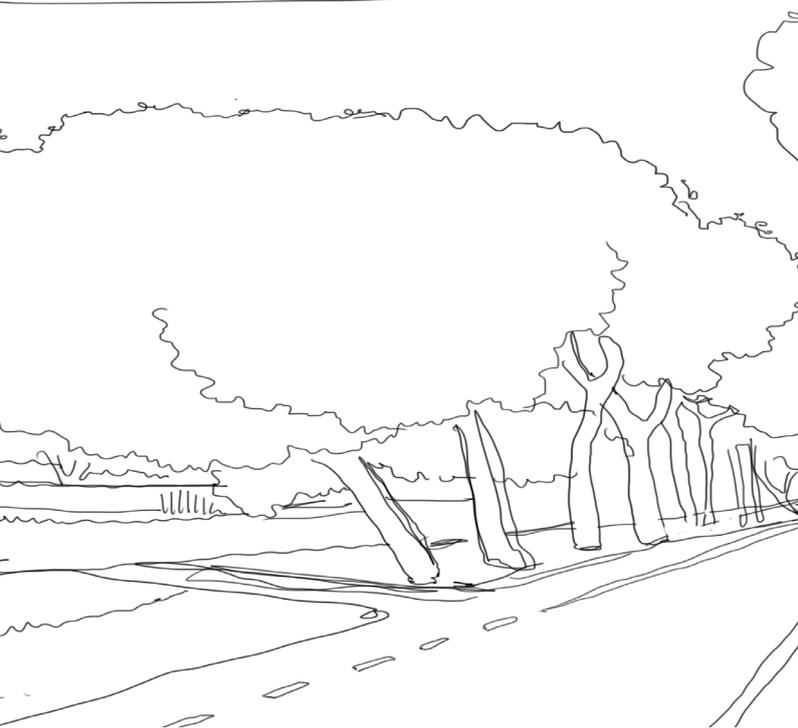
15. A pochissimi passi da qui, uno splendido ed imponente piazzale attorno cui è organizzata la Città del Cinema.

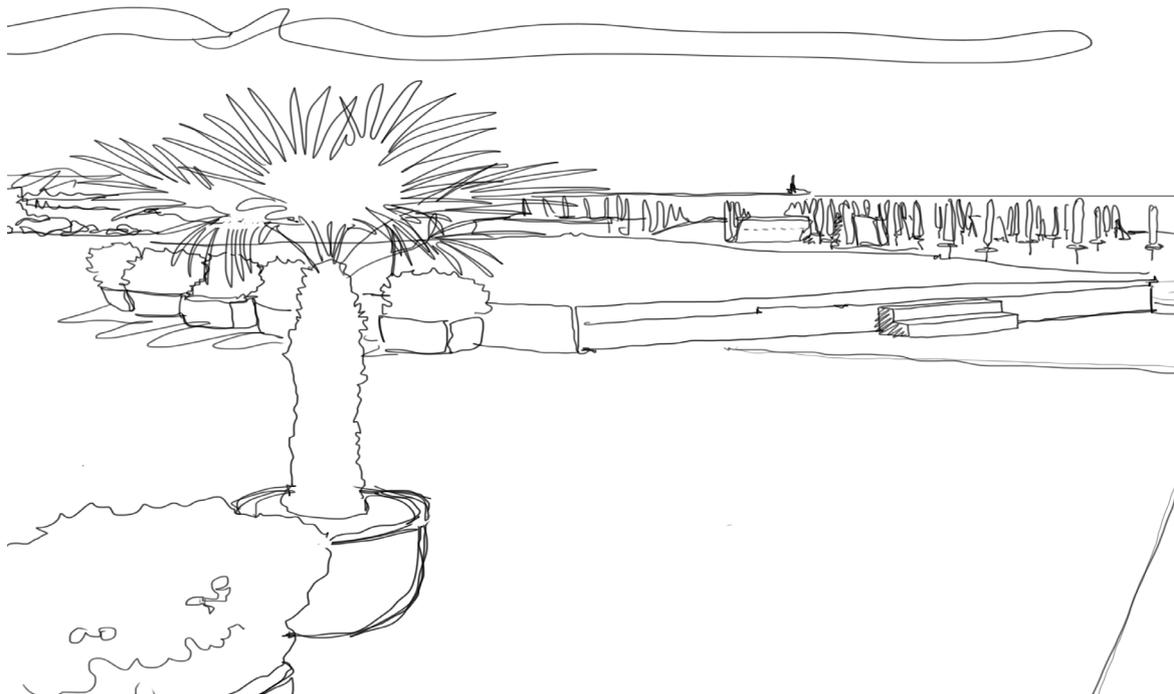
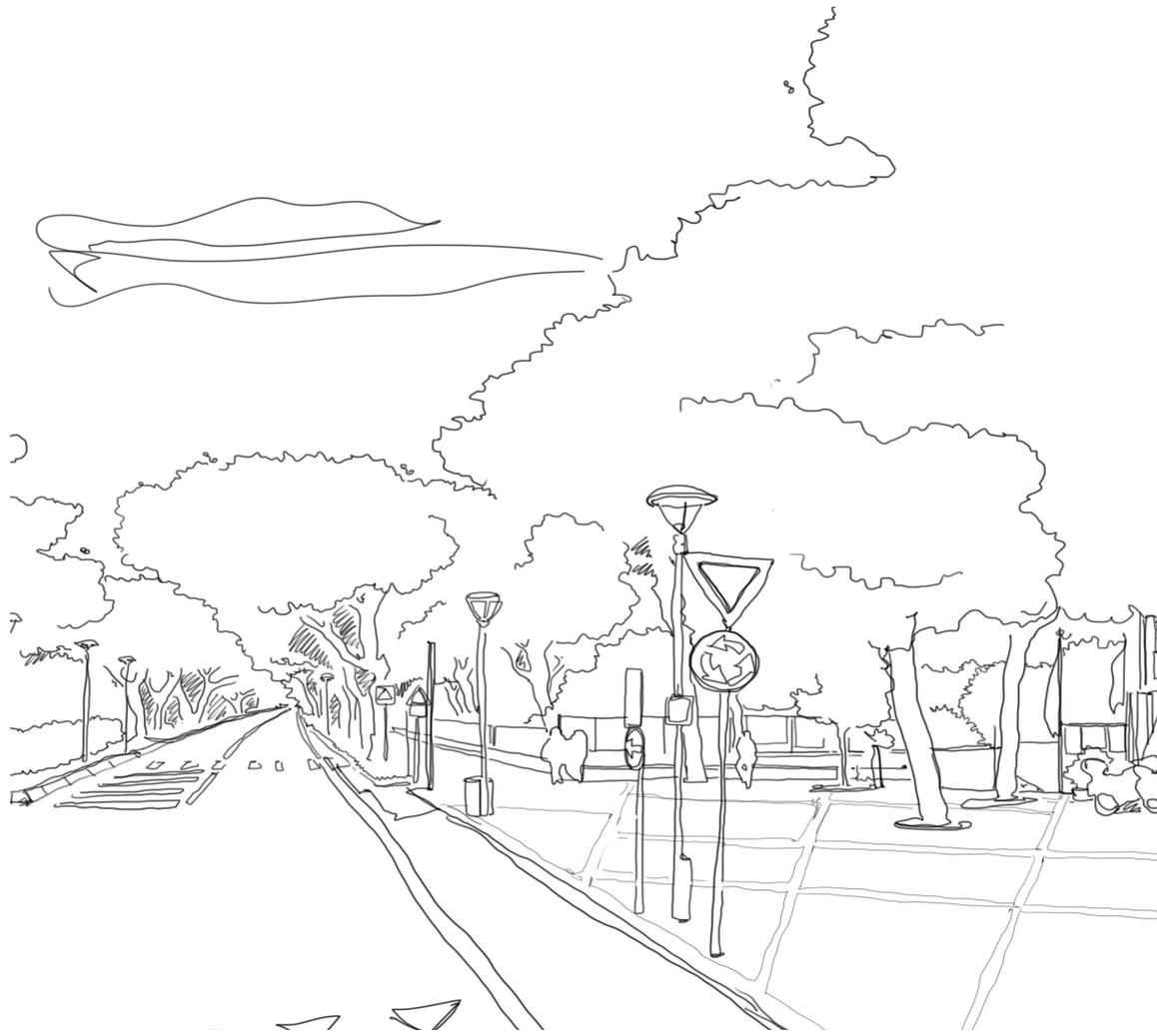
Questa si struttura attorno a due luoghi mitici: il Palazzo del Cinema, che ospita la Sala Grande, e il Palazzo del Casinò, che ospita le sale minori e la Sala Stampa. Gli edifici, parte di un progetto unitario degli anni '30, adottano identici modelli stilistici ed esprimono espressione magniloquente dell'architettura del Ventennio.

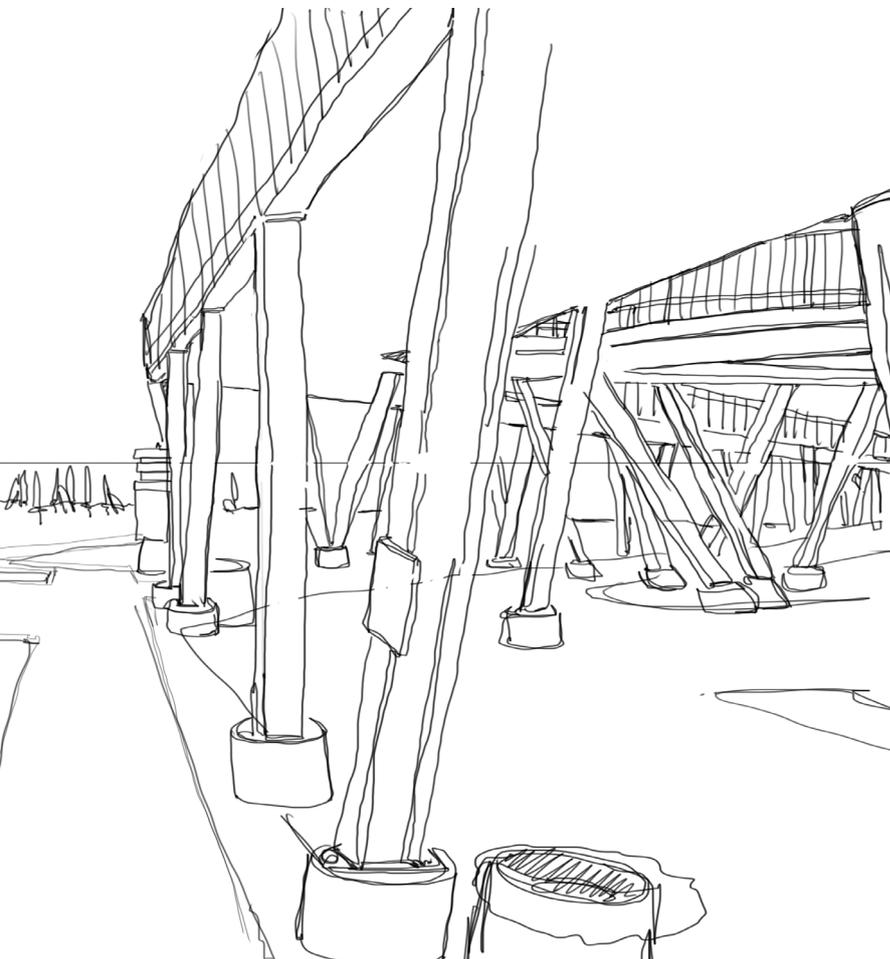
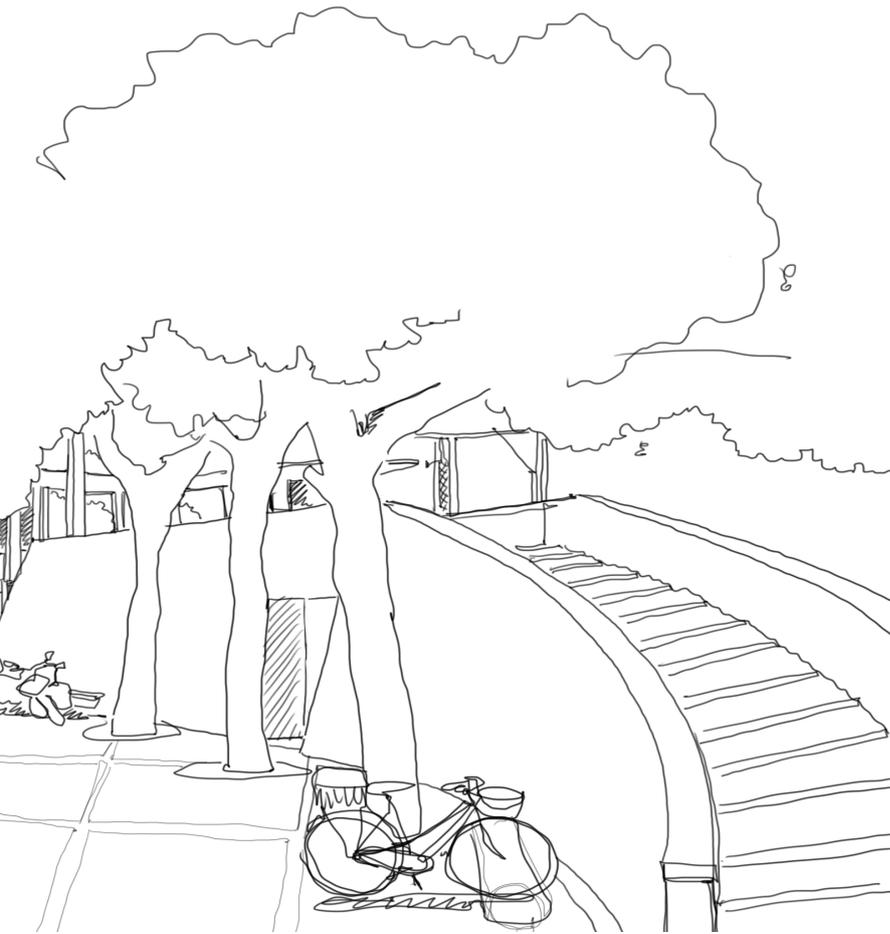


L' anima Belle Epoque del Lido

16. Realizzato in squisito stile Mitteleuropeo, sono qui ambientate le principali vicende del romanzo di Mann, "Morte a Venezia" e vi è stato girato l'omonimo film. L'Hotel Des Bains è uno splendido esempio di architettura a mare di grande bellezza e fascino, eppure da anni al centro di una triste vicenda giudiziaria che ha portato alla chiusura di questo simbolo della Laguna.







Un accesso alla spiaggia d'eccezione

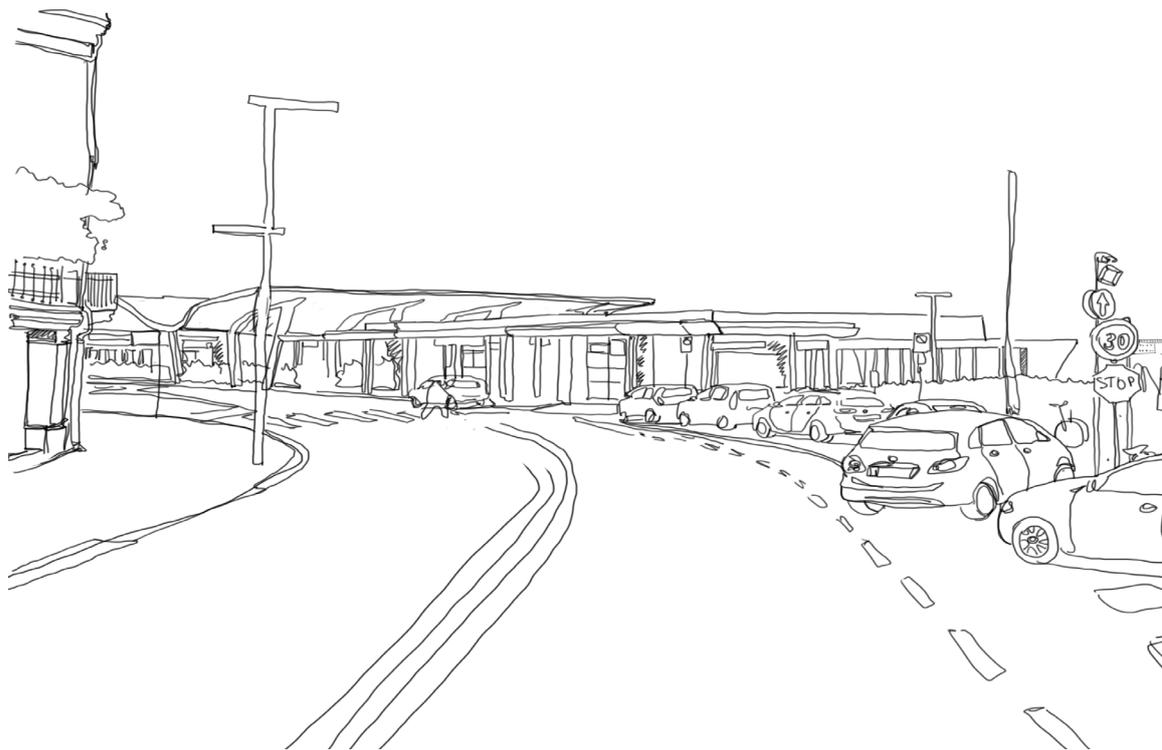
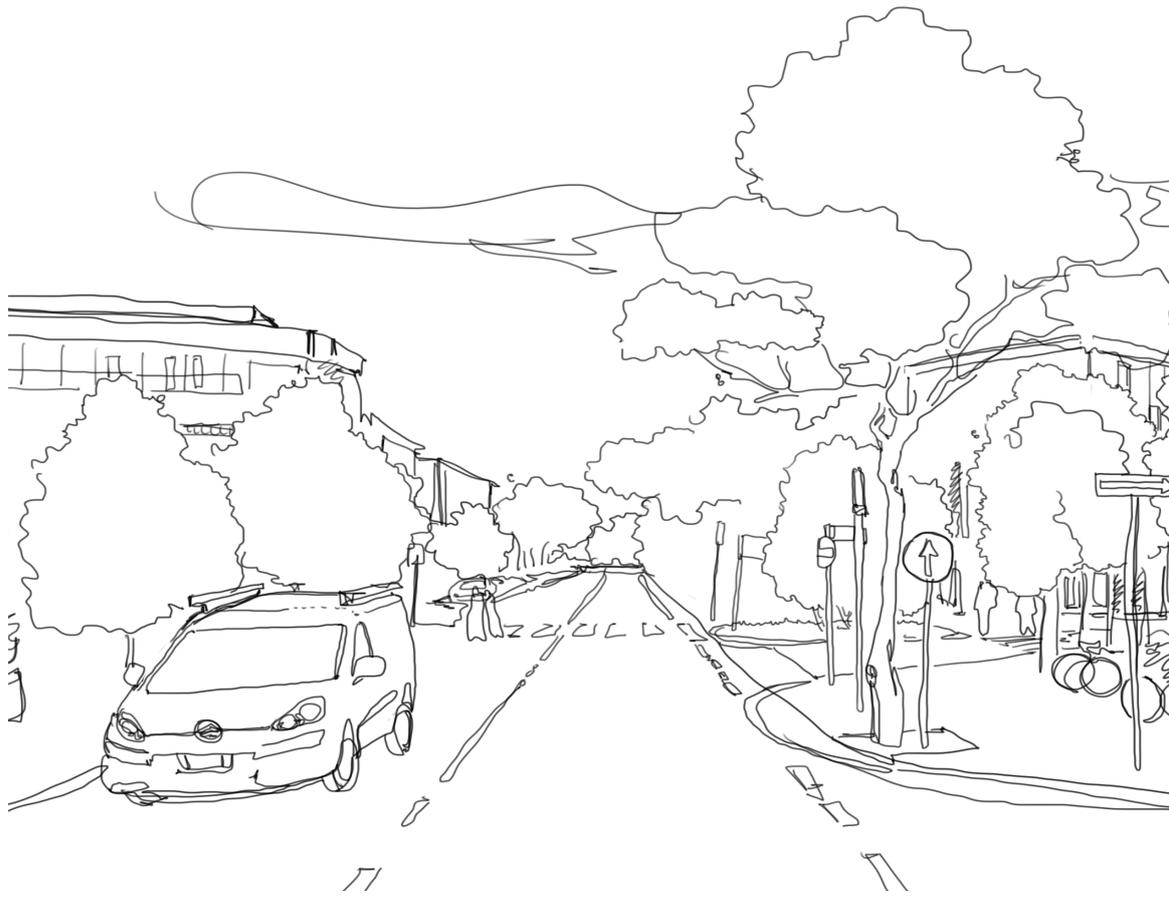
17. L'accesso alla spiaggia pubblica del Lido avviene attraverso un complesso ed ambizioso progetto di Giancarlo De Carlo. Ne scrive Purini: "La pianta dell'edificio (...) si inarca planetariamente come per resistere alle imponenti onde spaziali emesse dalla retrostante Venezia.



Spostare Venezia a mare

18. Gli spazi interni ed esterni si associano dando vita ad un (...) universo microurbano colmo di risonanze paesaggistiche, che si scioglie verso l'acqua con il ventaglio delle terrazze digradanti. Organico nelle tese curvature, il tutto culmina a mare nel grande episodio della rotonda. (...) Una magica architettura che sposta sulla riva l'immagine di Venezia, per tradurla in una scrittura dell'aria (Purini, 2006).

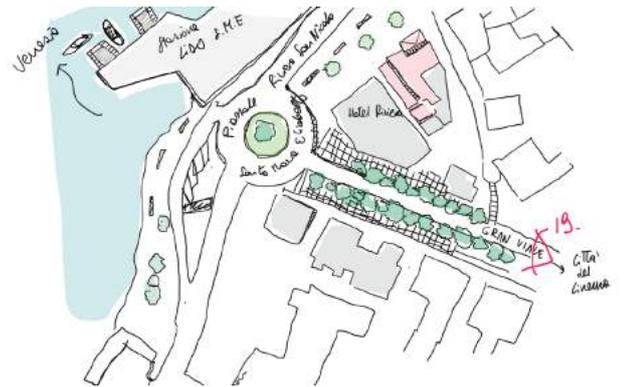






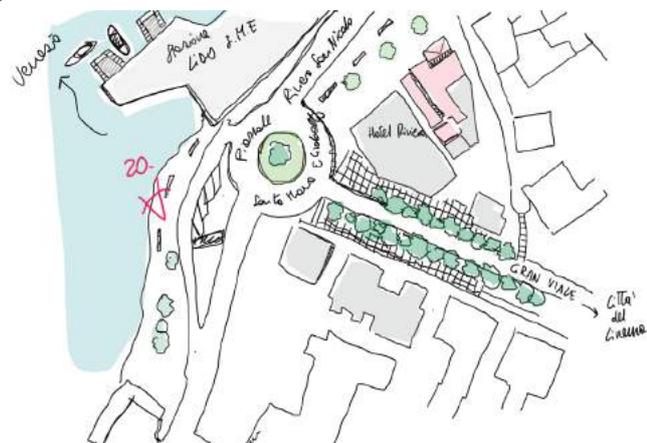
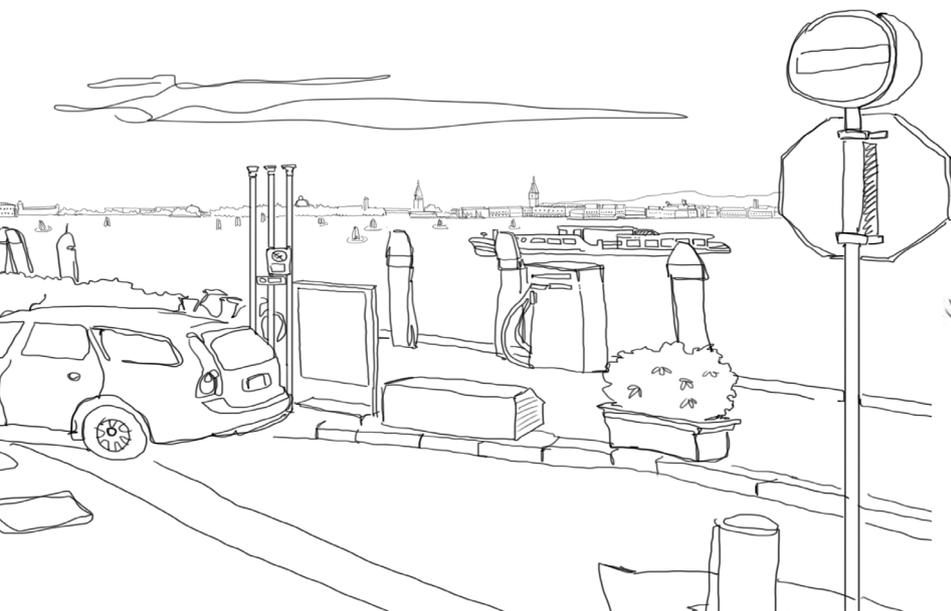
Il Gran Viale

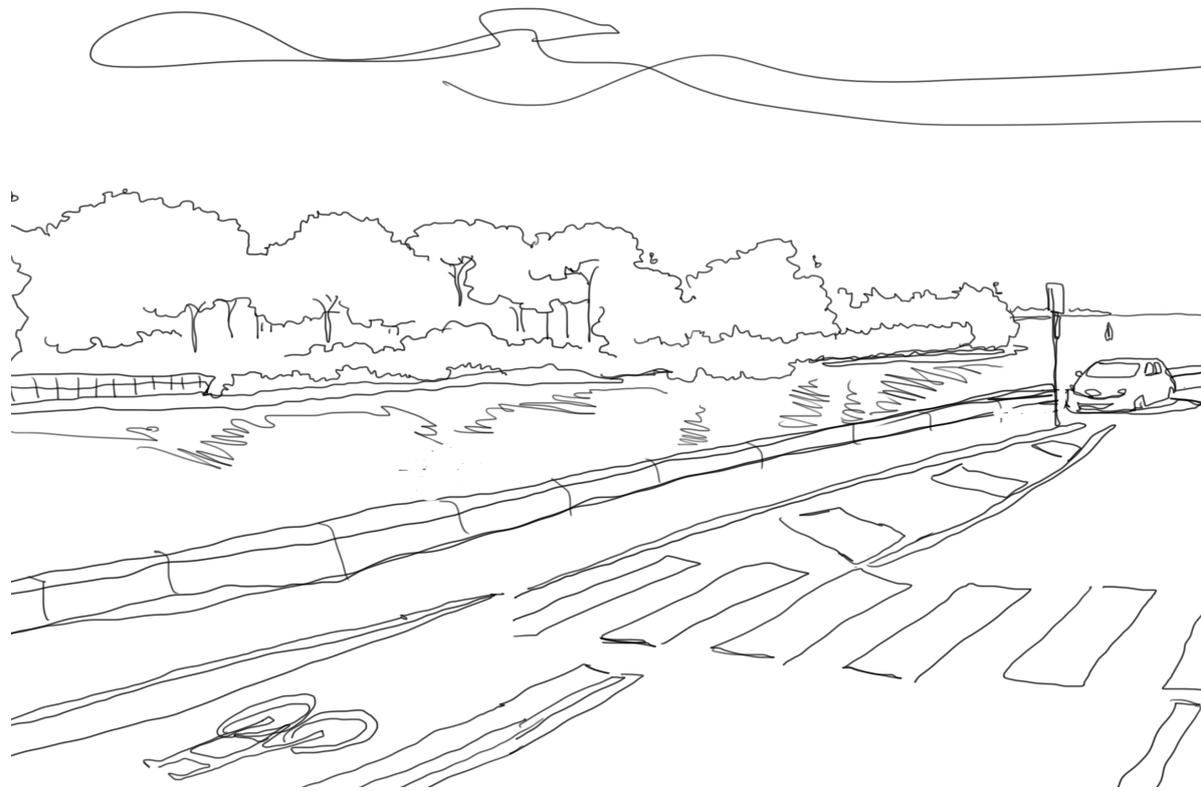
19. Colonna vertebrale del centro del Lido, il Grand Viale appare alberato e ricco di negozi, costituendo una piacevole passeggiata dal mare (culmina esattamente con l'accesso alla spiaggia di De Carlo) alla Laguna (qui l'imbarcadero per Venezia). L'asse struttura la forma urbana, poichè vi si dipanano una serie di strade minori, dove magnifiche ville liberty vennero realizzate a partire dai primi decenni del Novecento.

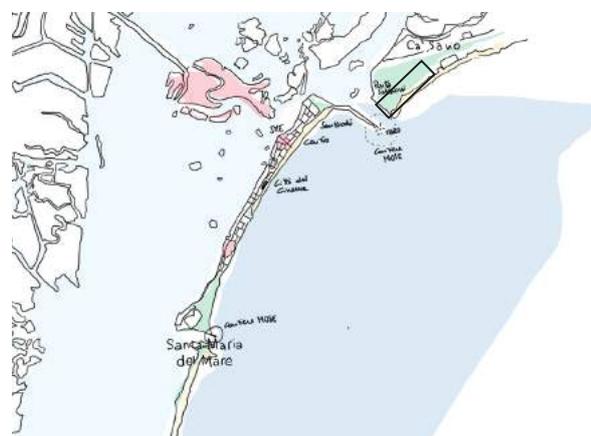
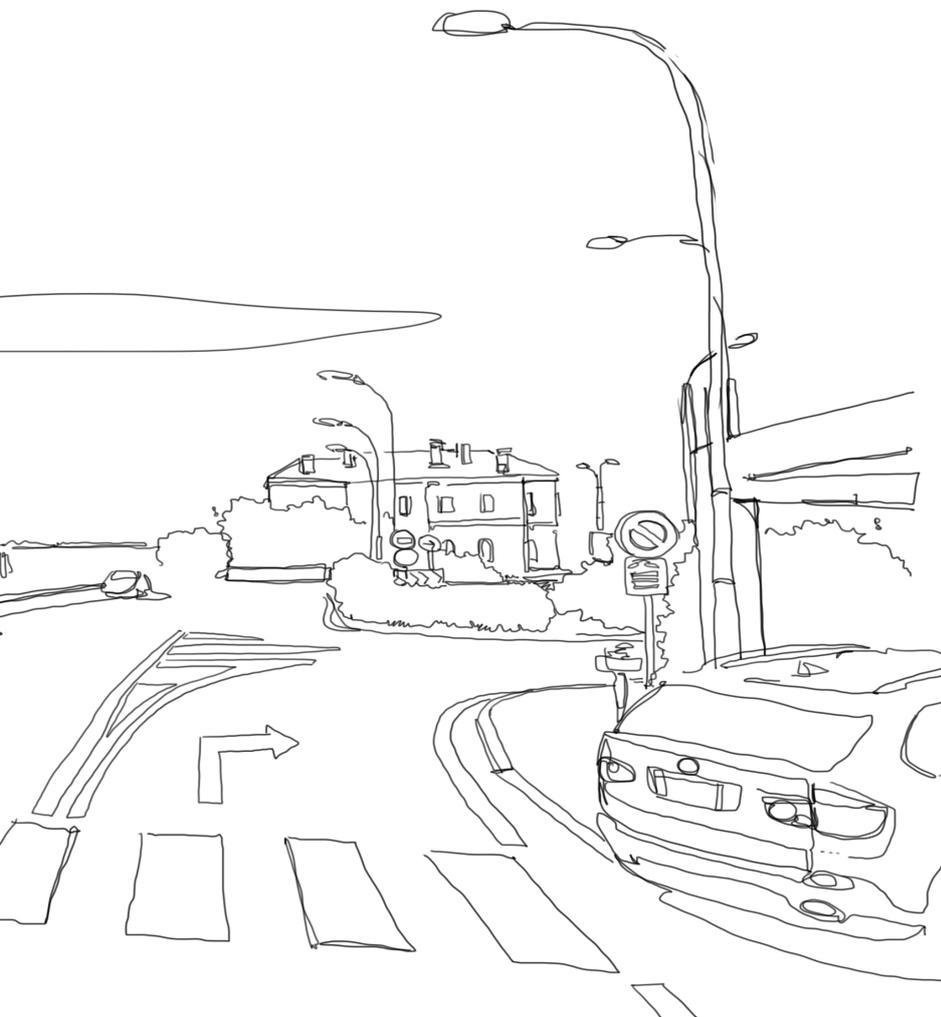


Santa Maria Elisabetta, terrazza su Venezia

20. Santa Maria Elisabetta, corrispondendo al principale nodo d'interscambio tra Venezia e Lido e le isole limitrofe, è il cuore pulsante del Lido. L'interesse è però dato dal fatto che questo importante nodo corrisponde al luogo dove si gode della più bella vista su Venezia, definendo una tensione visiva fortissima tra i due magneti.







L'arrivo a Punta Sabbioni

21. Come si arriva a Punta Sabbioni, si ha davanti un paesaggio che unisce tradizione agricola a realtà marinaresca - turistica.



La struttura del Cavallino

22. Punta Sabbioni è il punto culminante della Riviera del Cavallino. Questa corrisponde ad un lungo arenile di grande bellezza, lungo il quale corre Via Fausta, l'infrastruttura che struttura gli abitati lungo il Cavallino. Tale strada è ornata di splendidi pini marittimi, che danno vita ad un asse di grande rilevanza.



Il Playground: un sistema lineare tra mare e Laguna

Immediatamente in seguito alla definizione della fase di osservazione sul campo, si applica la dimensione proto-progettuale. Come già visto infatti, l'atto stesso di camminare all'interno degli spazi significa prefigurare alcuni ambiti come luoghi di progetto, vere e proprie opportunità di progetto che una tesi meriterebbe di approfondire di per sé.

a) Un sistema tra mare e laguna di luoghi con una precisa vocazione

L'arco descritto dalle due isole è composto di isole e luoghi dalla precisa identità. Questa dev'essere implementata e rafforzata per far sì che questo venga sempre più percepito come sistema lineare. Per questo motivo si propone di rafforzare la vocazione di Chioggia come centro turistico - culturale, di intendere l'intera Pellestrina come Parco lineare dei Murazzi e della Civiltà Lagunare, di rafforzare la vocazione di Lido come elegante quartiere a mare di Venezia e di rafforzare la vocazione di Cavallino come riviera turistica di primaria importanza.

b) Una città del cinema di rilevanza mondiale

La Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica è un evento di rilevanza mondiale, il primo festival cinematografico al mondo. Ospitare qualcosa di tanto prestigioso significa poter e saper offrire infrastrutture di rilevanza mondiale. Il Lido ha già iniziato a percorrere questa strada di rinnovamento dei luoghi e delle Sale storiche, ma questa può e deve diventare una direttrice di sviluppo che vada ben oltre i confini della Città del Cinema, indicando un'idea di città utile per lo sviluppo dell'intero Lido.









8. Venezia interrotta?

Giulio Carlo Argan scrive, nella prefazione allo storico catalogo della mostra “Roma interrotta”, che è più facile progettare la città del futuro che quella del passato.

“Roma è una città interrotta perchè si è cessato di immaginarla e si è comunicato a progettare (male). (...) E’ una città che il Bernini e Borromini avevano immaginato per uno spazio non terreno (...), in cui il paesaggio entrava nella città. Poi il nulla. Nessuna proposta urbanistica, ma una serie di esercizi ginnastici. Queste le ragioni della mostra “Roma Interrotta”: l’opposto diametrale di un Piano Regolatore, ma un rovesciamento dalla Memoria dal passato al futuro, dell’Immaginazione dal futuro al passato. E le ipotesi su quella che sarebbe stata Roma, se si fosse seguito a immaginarla, invece che progettare (male).” (Argan, 1978)

Queste parole, benché riferite a Roma, corrispondono a un eroico tentativo di definizione di quel “senso per la città” che deve precedere qualsiasi attività di progettazione urbanistica e architettonica. Secondo il processo seguito da questa tesi, lo strumento attraverso cui assorbire e far emergere tale attitudine è il camminare. Possiamo parlare di una Venezia interrotta in conclusione?

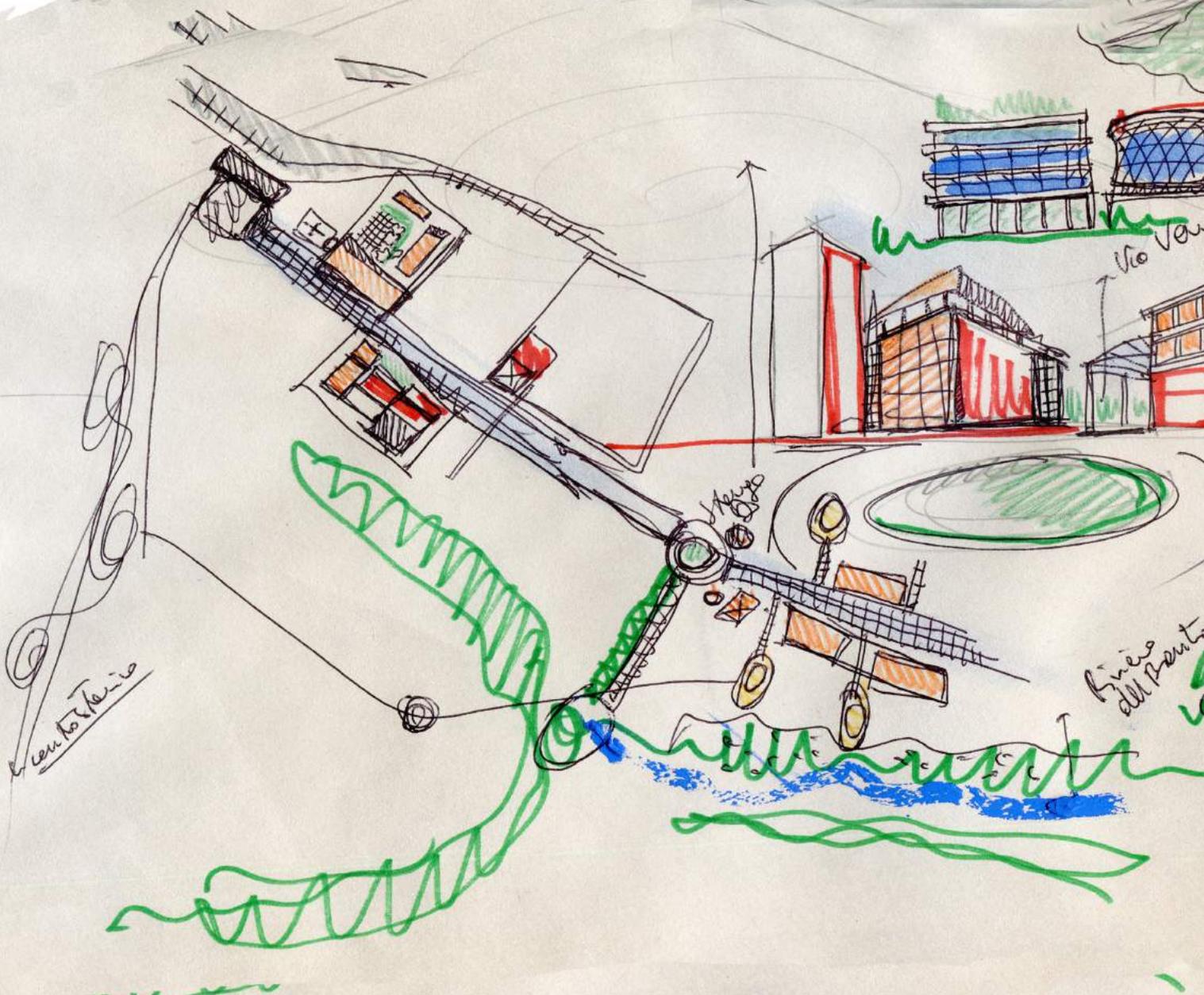
Certamente le condizioni sono profondamente differenti: la Venezia delle trasformazioni urbanistiche recenti è sempre rimasta “vittima” della sua condizione di “pesce”, mantenendo una dimensione di isolamento che non ha giovato alla conformazione di un “senso metropolitano”.

Parlare però di una “Venezia interrotta” ottiene un senso nel momento in cui si guarda al rapporto millenario tra Venezia e la terraferma, un rapporto che ne ha definito la grandezza, essendo la terraferma il granaio e il rifugio dalle follie di una città unica.

Fernand Braudel parla di una dimensione problematica del rapporto tra Venezia e la modernità: benché, afferma uno dei più grandi storici del Novecento, profondamente piegata da una contemporaneità difficile, deve intraprendere un “percorso agevole, riferendosi all’avvenire ed utilizzando, disciplinando e sottomettendo alle sue esigenze il vasto mondo, servendosi dell’Italia, dell’Europa, del mondo.”

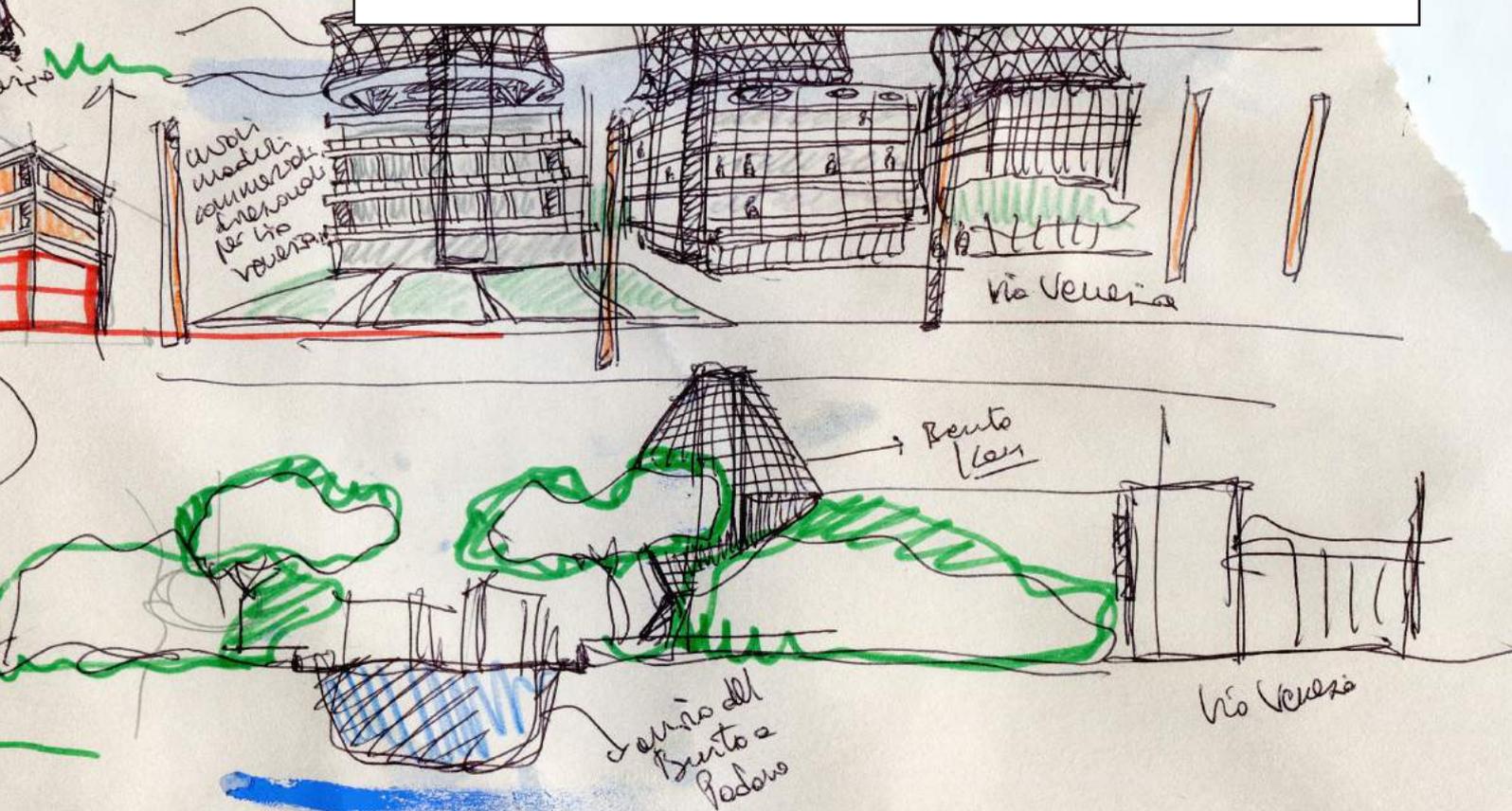
Ripartire e rimettere in moto questa Venezia interrotta, partendo dal senso delle idee, dal senso dei luoghi, da un’idea di comunità e civiltà.

L’erranza è pratica progettuale
nel momento in cui trasforma
in modo simbolico, prima che
fisico lo spazio e i suoi
significati, rendendolo un LUOGO.

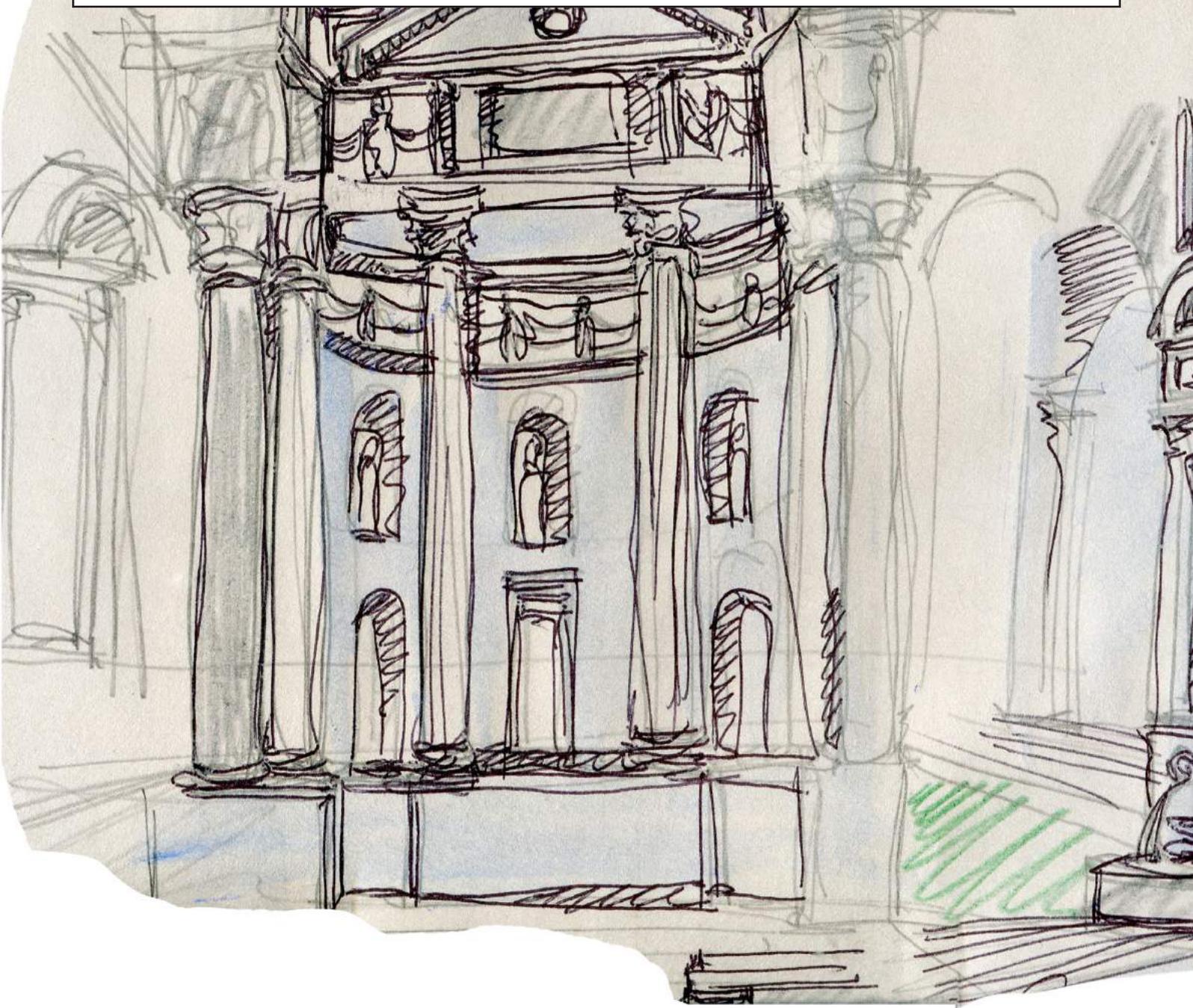




Una Padova ordinata lungo
un sistema di simboli,
definiti da un rapporto
coerente tra città ed
hinterland
in una Riviera di
possibilità,
fino al cuore sacro della
città stessa.



La Riviera torna ad essere un
corridoio di delizia, un
cordone di godimento
del paesaggio e della storia,
un nastro di sublime bellezza,
teso tra due nobilissime Capitali.







Marta centro

Linee del
a cura di
dell'Arch

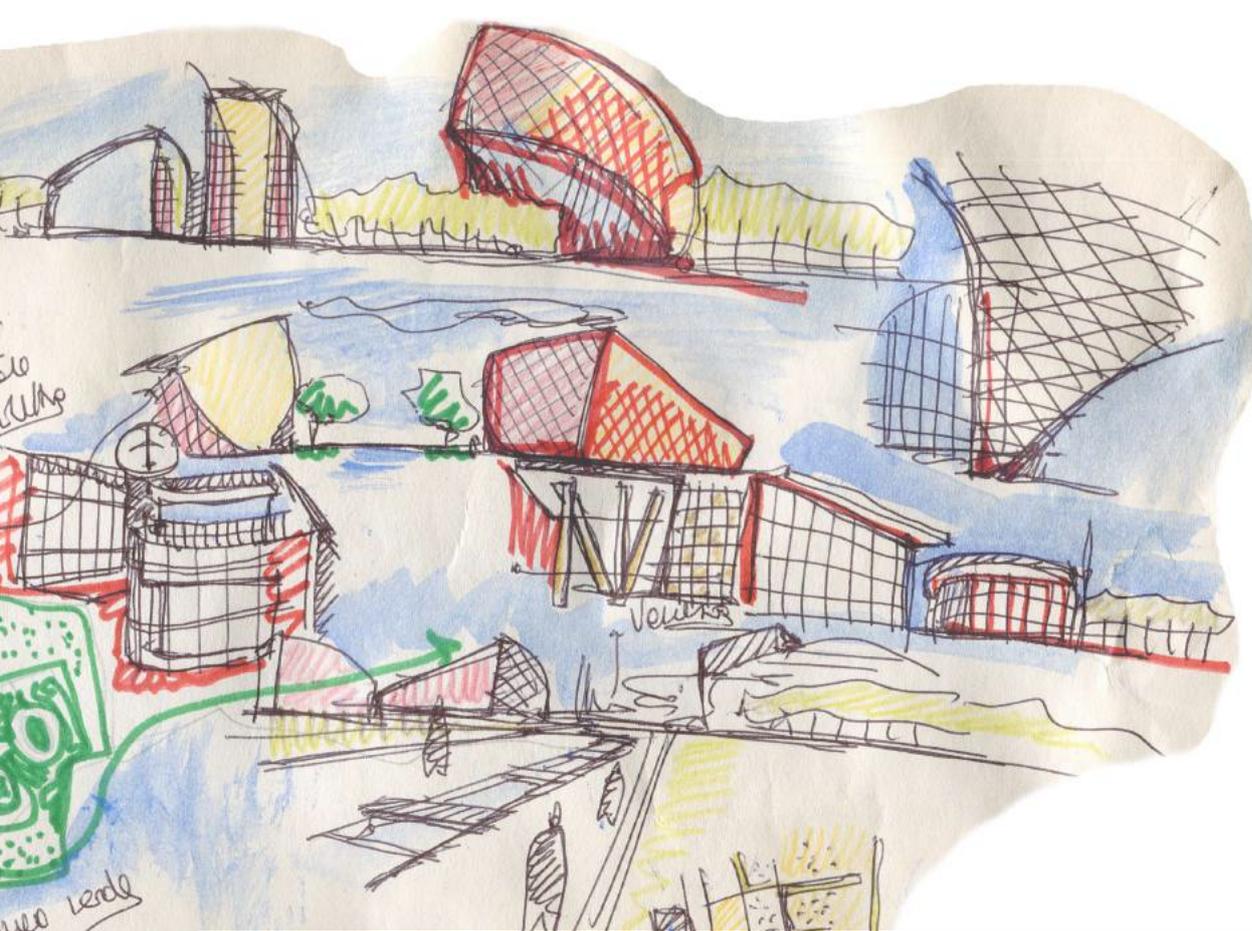
Uiente Malaga
per

Venerio

* waterfront

Moro Taurus
crocanti

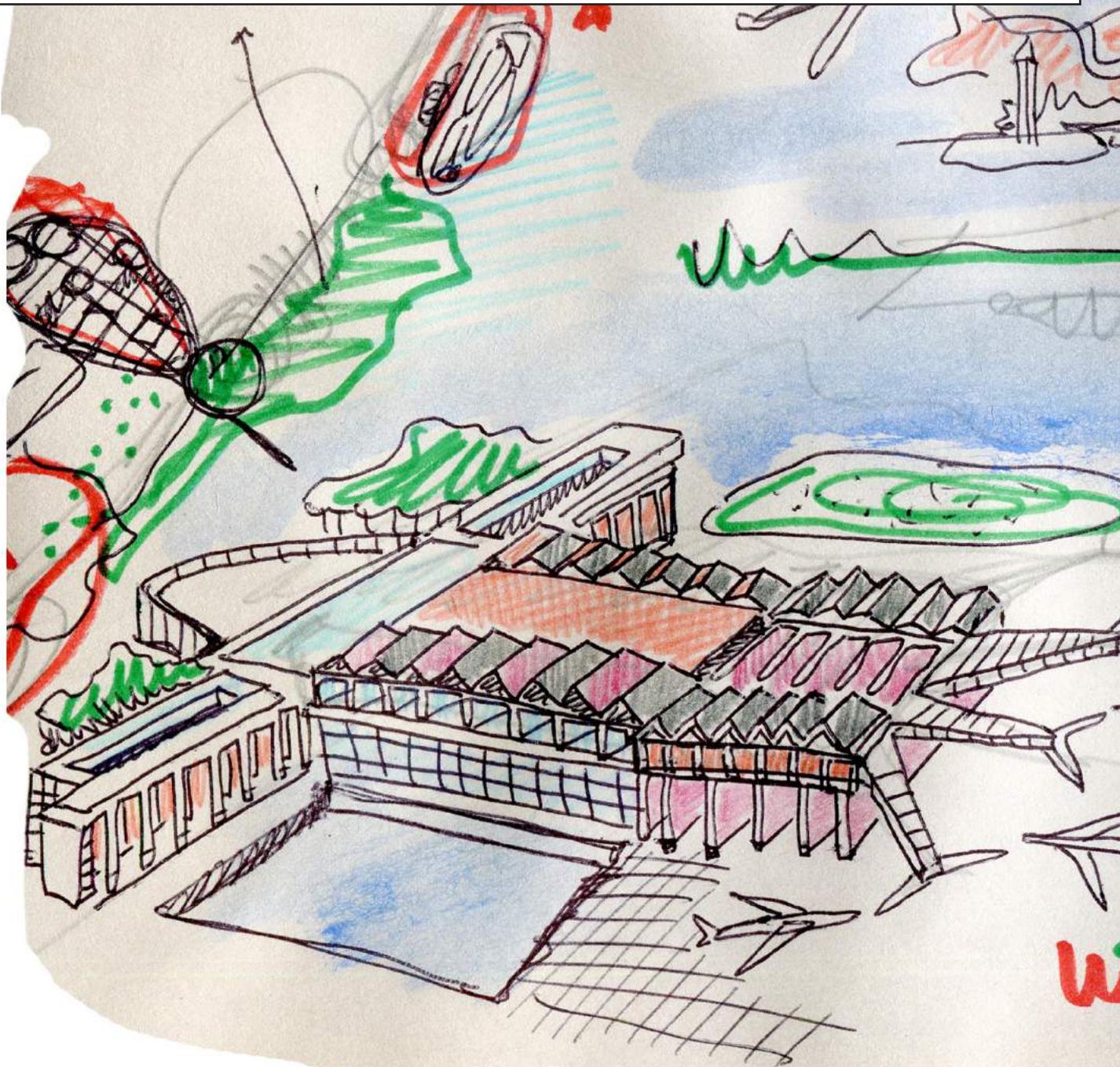
VENEZIA FUSINA



Marghera Smart Garden City
del Nord Est, grande campo di
sperimentazione sulle pratiche
urbanistiche del domani.

Una terrazza sulla Laguna,
un'imponente azione di rifo-
restazione urbana sulle ceneri
del più grande vuoto
industriale del Paese.

Un cordone che tuteli la magnifica
ecologia delle Barene lagunari,
in tensione tra i magneti del
Parco San Giuliano e di Marco Polo.
Benvenuti a Venezia





Lido città del Cinema: significato
nuovo per identificare un nuovo
senso per lo straordinario
quartiere a mare
di Venezia.





NO

Città del Cuore

Pavone

Città del Cuore

Lous de coli

oriental e West

Una sintesi (im)possibile: Venezia New Babylon

In conclusione di questo lavoro ho raccolto centinaia di punti di vista, immagini ridondanti e suggestive, a volte miserevoli, altre volte commuoventi ed emozionanti. Le cinque Venezia che ho esplorato non sono altro che “città situazionistiche per un popolo nomade”, realtà che appaiono tali ai miei occhi, ma che possono benissimo essere altro ad occhi a me estranei. Sono realtà plasmate dallo spazio dell’andare stesso, prima che realtà in sè. Il viaggio attraverso le cinque città che io definisco “Venezia” è il tipico viaggio situazionista. La città compatta è esplosa in pezzi: ed ora questi frammenti di “magma” si ricompongono agli occhi del viaggiatore in pezzi densi, a formare una nuova città. Cos’è l’unità inscindibile nella Venezia che ho esplorato? Il vuoto. Non c’è altrimenti alcun punto di fuga, alcun punto di arrivo. Tali “placche” sono diventati “settori” di una nuova città dei margini collegati da sistemi che vale la pena di tornare a pensare, braccia e gambe di una ossatura territoriale che si è rinunciato a pensare. La Venezia di oggi è lo spazio della deriva continua, non una città radicata al suolo, ma una città nomade essa stessa, Torre di Babele che sovrasta la sua intera area. Nomadismo e città sono ormai un unico corridoio labirintico, che si trasforma nello spazio e nel tempo. Non trovo altro modo così di concludere questo lavoro, coraggioso, appassionato seppur incompleto e manchevole, se non quello di tentare di riassumere questa Babele di spunti, di rappresentare questo territorio fatto di suggestioni.

Cercavo Venezia attraverso i margini e ho trovato soltanto i margini senza trovare la città? O è proprio nei margini che si trova la città?

	Padova	Riviera Brenta	Mestre - Marghera	San Giuliano - a.to	Chioggia - P.Sabbioni	<i>totale</i>
km percorsi	7	35	9	14	41	106
disegni realizzati	18	16	16	10	8	68
sketches realizzati	<i>n</i>	<i>n</i>	<i>n</i>	<i>n</i>	<i>n</i>	<i>n</i>
keyplan realizzati	18	16	16	10	8	100 c.a



Le cinque Venezia. Venezia New Babylon

Ho trovato nell'esplorazione psicogeografica il mezzo attraverso cui mettere a nudo la città ma ho anche tentato di costruire un'immagine mentale coerente, sfruttando un "mezzo ludico" di riappropriazione del territorio. Lo sforzo che compio con tale disegno consiste nel cercare di tradurre in immagine una geografia mentale, costruita progressivamente attraverso un processo basato sull'esperienza diretta dello spazio.

"L'architetto dovrà cambiare mestiere: non sarà più costruttore di forme isolate, ma costruttore di ambienti completi, di scenari di un sogno a occhi aperti." afferma Constant nel 1974: con questo spirito mi sono avvicinato alla mia esperienza di erranza, con l'obiettivo di ricavare un'idea di città-territorio da cui far emergere occasioni progettuali "continue" e coerenti.

