

Planum. The Journal of Urbanism no. 36 vol I/2018  
Magazine Section | Long Article

Matteo Aimini

# PAESAGGI DEL NORDEST

Indagini e scenari  
al margine della  
pedemontana veneta

Article published by  
**Planum. The Journal of Urbanism no. 36, vol. I/2018**  
**© Copyright Febbraio 2018**  
**by Planum. The Journal of Urbanism**  
ISSN 1723-0993  
Registered by the Court of Rome on 04/12/2001  
Under the number 514-2001

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic mechanical, photocopying, recording or other wise, without the prior written permission of the Publisher.

**This article must be quoted as:**

Aimini M. (2018), "Paesaggi del NordEst. Indagini e scenari al margine della pedemontana veneta", *Planum. The Journal of Urbanism*, Magazine Section, no. 36, vol I/2018, pp. 1-128.

# Paesaggi del NordEst. Indagini e scenari al margine della pedemontana veneta

*L'abbandono non è  
né morte né liberazione  
l'abbandono è crollo disarticolazione  
è strappo di colori e di forme del nulla  
che non si rivelò più creante*

(21 A. Zanzotto, 'Vuoto come di denti cavati',  
in: idem, Conglomerati, cit., p. 55, vv. 3-7.)

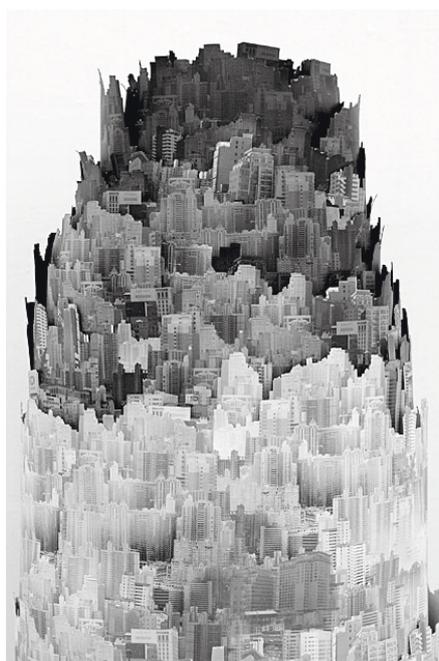
Pochi versi per dipingere una condizione di rottura e sospensione derivata da un mutamento di uno stato d'essere, poche righe per definire che l'abbandono è qualcosa che non crea più, che non possiede la vita. Quasi è incredibile come queste stringhe così ermetiche si portino dietro una cultura, un immaginario così facile da connettere alle nostre discipline del progetto che trovano un riscontro concreto in molte esperienze di riuso delle latenze contemporanee nazionali ed internazionali<sup>1</sup>. Potremmo anche attribuire questa condizione di assenza, ad una emotività immateriale come ad un fisico conglomerato di edifici, ma conoscendo l'autore, mi sembra più opportuno stendere questi versi ad una scala differente, alla dimensione di un territorio specifico, quello della regione veneto. Un veneto nobile lontano dal "conservatorismo estetizzante" di Piovene<sup>2</sup>, ora aggredito e spossato dalla caustica "civiltà Tavernicola" di Paolini<sup>3</sup> e flagellato dalla banalizzazione dei piccoli insediamenti urbani e del territorio in generale, descritti, senza possibilità di redenzione anche da Romolo Bugaro<sup>4</sup>, la cui novella va ad aggiungersi ad una nutrita schiera di autori<sup>5</sup> che precedentemente hanno argomentato riguardo la mutazione genetica del NordEst e non solo, fornendo squarci e punti di vista non scontati. La saggistica e la narrativa d'autore, da almeno vent'anni, mettono in evidenza un malumore serpeggiante riguardo l'inadeguatezza delle relazioni tra i sistemi insediativi, produttivi e del consumo collettivo di questa parte del "Bel Paese" e della pianura padana in generale.

## **Disfunzioni legislative e ritardi infrastrutturali**

Il disequilibrio territoriale del veneto, specialmente per quanto concerne il comparto produttivo, è confermato anche dagli imbarazzanti dati numerici che ci dicono che solo nel territorio della Serenissima esistono quasi 5700 aree industriali distribuite in 579 comuni. Nel periodo tra il 1980 e il 2005 sono stati realizzati 490 milioni di metri cubi di edifici produttivi, di cui quasi 150 solo nell'ultimo quinquennio. Si rileva inoltre come tra il 1978 e il 1985, nella regione si siano realizzati in media annualmente 10,9 milioni di metri cubi di capannoni. Per rendere l'idea è come se fossero piom-

bati circa una decina di interventi urbani di pari dimensione al Programma Integrato di Intervento Garibaldi-Repubblica in corso d'opera nella città di Milano<sup>6</sup>. Il vero diluvio è avvenuto dal 1994 al 2001 (effetto decreto legge Tremonti 1994) dove si sono superati i 20 milioni, mentre l'incremento dal 2001 è addirittura incontrollabile (effetto decreto legge Tremonti bis 2001): 27 milioni nel 2001, 38 milioni nel 2002, per ridiscendere a 24 milioni del 2003<sup>7</sup>. Nel quinquennio 2005-2010 più ancora in quello successivo, caratterizzato dalla lunga recessione economica globale, si assiste finalmente ad un sensibile calo nella costruzione dei manufatti produttivi. Un dato significativo è rappresentato da il flusso dei nuovi mutui erogati in investimenti nel settore edilizia non residenziale che da 2007 al 2016 è sceso ben più della metà, passando da 2.230 milioni di euro a 960 con un minimo di 500 milioni euro<sup>8</sup>. Diminuzione che va di pari passo con un generale caduta dei livelli produttivi dell'intero comparto dell'edilizia, nel quale il veneto ha visto perdere tra il 2008 e il 2014, circa 74600 occupati (pari al 35% del totale) e 10.700 imprese (il 17,2 %)<sup>9</sup>.

Se questi dati venissero incrociati con il ritardo cronico delle grandi opere infrastrutturali di cui si discute dagli anni 70, si può ben comprendere il precario stato di questi paesaggi. Da un lato le placche industriali e dall'altro la superstrada pedemontana, ad esempio, che interessa tutto l'arco pedemontano veneto da Montecchio Maggiore a Spresiano che coinvolge 36 comuni dislocati nelle province di Vicenza e Treviso i cui lavori sono iniziati a fine 2011 ad oggi risulta realizzata per il 14% del totale. La lunghezza del tracciato è stata stimata in circa 147,5 chilometri, di cui 94,5 di superstrada e 53 di viabilità secondaria e sarà prevalentemente realizzata in trincea con 16 caselli collocati alla quota del piano campagna<sup>10</sup>. Nella visione della regione e degli enti pubblici, la Superstrada Pedemontana Veneta avrebbe come obiettivo il riordino e la riorganizzazione dell'intero sistema viario del territorio, portando modifiche migliorative sostanziali al complesso della mobilità su gomma del Nord-Est, provocando indubbe ricadute positive, sia all'interno della regione sia a livello sovra-regionale, dovute alla centralità demografica ed economica dell'area d'interesse limitrofa all'infrastruttura stessa.



*Cigarette ash Landscape, Yang Yongliang 2007*

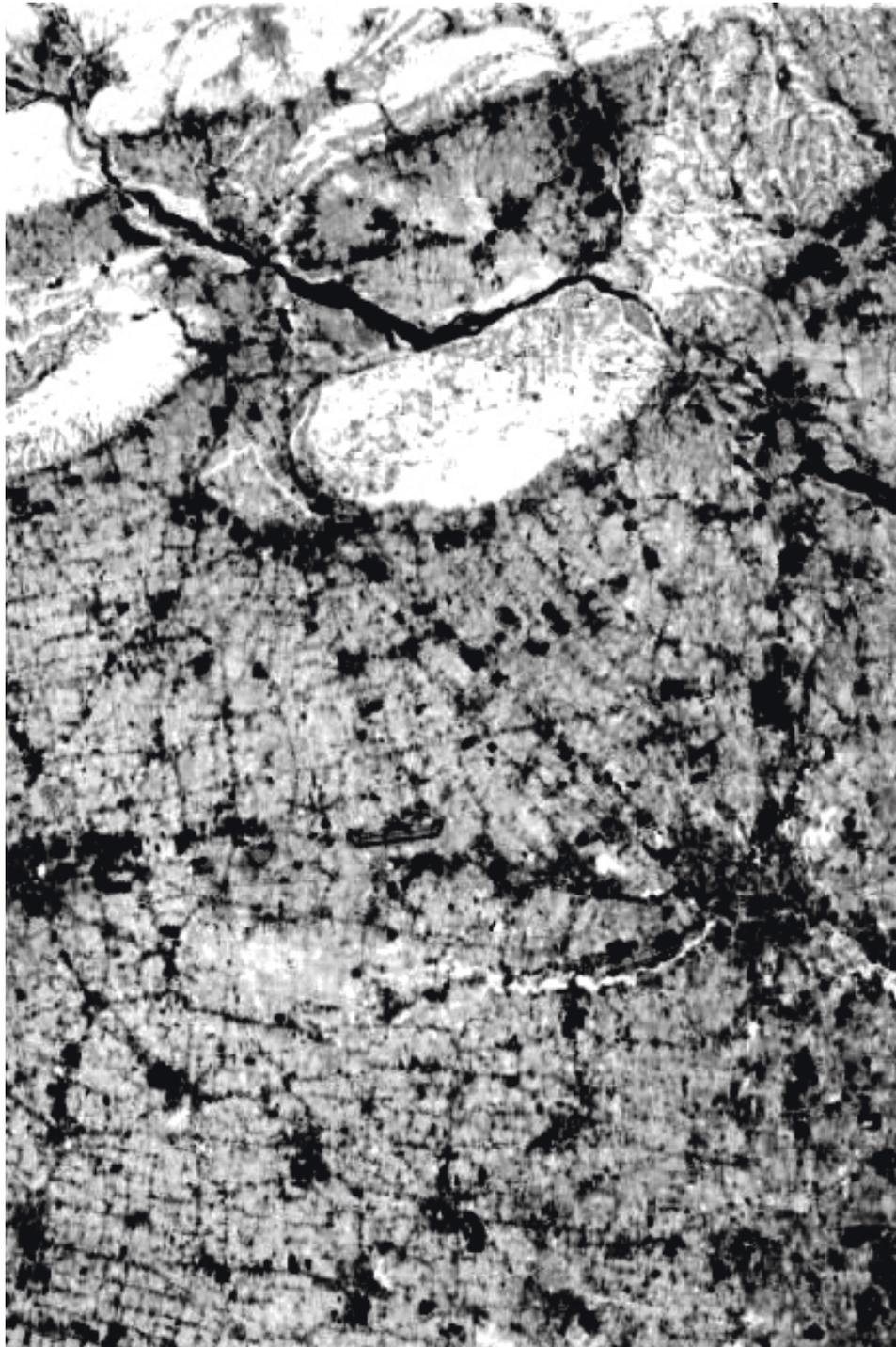
## I tessuti in crisi e i lasciati di fine ciclo produttivo

Dal punto di vista dei tessuti, la crisi del reticolo multipolare (Dematteis, 1992) del Veneto Centrale, composto dalle villette isolate, capannoni, centri commerciali e grandi operazioni immobiliari che a partire dagli anni '60, grazie anche a processi di auto-organizzazione, facilitati dalla deregolamentazione del governo pubblico del territorio (Giusiano, 2012), possono offrire un'occasione interessante per raccogliere e testare alcuni approcci inerenti le forme del paesaggio nei contesti sottoposti a forti processi di metropolizzazione per quanto concerne le questioni economiche, le relazioni sociali e le attività legate alla vita quotidiana e alla cultura (Indovina, 2009). I tessuti regionali della pianura e dell'alta pianura veneta, entrambi fortemente innervati da una capillare rete idrica, da un grande numero di connessioni viarie ed infrastrutturali, da eccellenze agricole e così via, allo stato attuale mostrano a tutti gli effetti dei caratteri urbani fortemente ibridi, un'altalena continua tra campagna e contesto edificato, dove risiedono all'incirca quattro milioni e mezzo di abitanti (ISTAT, 2011), generando non più un semplice aggregato disomogeneo di forme urbane ma un modello proprio di insediamento metropolitano. Il territorio dell'Alta Pianura, parte integrante di questo sistema di insediamenti dilatati, come si è già constatato oggi vive un momento di difficoltà, complice un lungo scenario macroeconomico avverso che ha svuotato lentamente ed in maniera inesorabile parti talvolta consistenti delle aree produttive, segnando la conclusione di un ciclo produttivo (Micelli, 2014), lasciando sul campo un pulviscolo di tessuti abbandonati e di lacerti improduttivi. Consegnando alle comunità un'eredità paesaggistica pesante e sofferente nella sua articolazione territoriale che presenta forme di interazione spaziale conflittuale, dovute a sviluppi insediativi ad "elevata potenza di frammentazione" (PTRC, 2013). Un paesaggio squassato e reso disomogeneo da un pulviscolo concentrato di schegge, paragonabile per risultato alla deflagrazione di una granata shrapnel<sup>1</sup>. I temi della perdita di un'identità culturale legata alla stravolgimento e alla disarticolazione (Zanzotto docet) e la scarsa cura di un territorio così ricco, dovuta all'eccessivo consumo di suolo, di una offerta di immobili industriali che ovviamente presentano alti tassi di abbandono, latenza e sottoutilizzo (Capannolandia) ed un disordine diffuso dovuto agli incompiuti infrastrutturali (Pedemontana veneta) ed un paesaggio fortemente frammentato e squassato sono delle componenti fondamentali che risultano essere potenti elementi di sfondo in cui collocare delle ipotesi di ricerca che cerchino quanto meno di produrre delle visioni alternative per un parte del *theatrum Adriae*.



*Pedemontana Veneta*

*Km : 94,74 + 55 km, Caselli : 14, Raccordi : A4 - A31 - A27, Comuni : 20, Prov : 2, Costo : 2.258 ml.*



*Pianura Veneta del basso Montello*



*Porosità - La città scabeggia. Modello scala 1:50.000 Tecnica mista*

## Questioni emergenti e proposte per nuove ibridazioni

La ricerca Paesaggi del NordEst, indagini e scenari ai margini della pedemontana Veneta, tenta di inserirsi a cavallo di queste intricate questioni, ponendosi una serie di obbiettivi tra i quali il racconto di un non banale stato di fatto e la ri-significazione dell'esistente come motore per la formulazione di plausibili scenari futuri, soprattutto attraverso gli strumenti del progetto di architettura per il territorio. Dove per architettura si intendono quelle capacità di chi lavora con la materia del costruito alle diverse scale, migrando senza pregiudizi tra i vari settori disciplinari, riprendendo forme di contaminazione già ampiamente sperimentate<sup>12</sup>. Ad esempio, miscelare nelle pratiche del progetto un approccio che disegna la capacità di intervento sul paesaggio come un atto di tipo contestuale ai processi di trasformazione e che si pone "preventivo" alle trasformazioni (Bocchi, 2012) è quantomeno interessante poiché esplora la necessità di una visione capace di intervenire in maniera strategica a priori, dove e quando è possibile, evidenziando il fabbisogno di costruire forme di precognizione paesaggista possibilmente da agganciare a nuovi modelli di sviluppo economici e sociali.

A supporto di tale discorso, sarebbe interessante riprendere il concetto degli "assi del soft power" (Bonomi, Masiero 2014), riguardo ad alcuni processi di prefigurazione dei cambiamenti territoriali in funzione di un ri-sviluppo socio/economico teso a ri-costruire comunità ed imprese a partire dalle qualità intrinseche dei territori, dalla ricchezza delle strutture ambientali presenti ma trascurate e dall'enorme patrimonio di capitale fisso e sociale (Munarin, Tosi, 2011) che lentamente si è depositato nell'emblematico NordEst Veneto del post "capitalismo molecolare".

Di conseguenza le azioni gli scenari di progetto si muovono nella direzione dove le aggiunte non giustificate di altro materiale tipologico all'oramai esausta e consolidata categoria della città frammento, sono difficilmente tollerabili. Forse è tempo di ridare un senso a quello che già esiste, per questo si è scelto di consolidare l'aspetto della metropoli diffusa mediante la sua radicalizzazione, guardando il costruito, talvolta come una risorsa da curare ed implementare attraverso una specifica e sostanziale trasformazione ecologica dello spazio non costruito su cui insiste, piuttosto che prediligere forme di tabula rasa a priori.

Questa tipo di eredità urbana rientra fortunatamente (oppure no) nel processo di costituzione delle città metropolitane (DDL n°56, 2014), organi quest'ultimi che dovrebbero farsi carico del destino "globale" e "competitivo" dei territori anche in sostituzione degli Stati nazionali (Romano, 2014). La "Legge Del Rio" pur non modificando sostanzialmente l'impianto delle funzioni comunali in materia di urbanistica e di paesaggio (OEQ21, 2015), potrebbe comunque rivelarsi un'occasione di rinnovamento non scontata per il futuro di questi territori. Un buon punto di partenza sarebbe di sicuro una approfondita revisione strutturale per quanto concerne gli apparati concettuali, cognitivi ed operativi del paesaggio, nell'ottica di formulare possibili scenari di ri-significazione capaci di suscitare una serie di ripensamenti sulla questione urbana e architettonica di questa parte del Nord-Est.

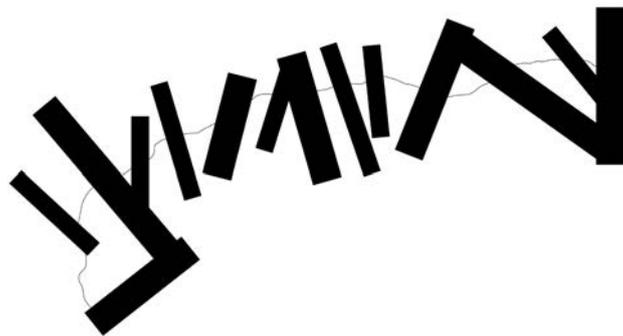
In tal senso le pratiche e le possibilità del ri-uso tracciate dalla ricerca Re-Cycle Italy in questi ultimi anni<sup>13</sup> sono di grande aiuto per confrontarsi, in prima istanza, con possibili modelli alternativi di prefigurazione spaziale e paesaggistica ed in secondo luogo, tale esperienza ha permesso di avvicinarsi al progetto dei luoghi in un'ottica evolutiva rispetto alle pratiche consolidate.

Nel senso che, a mio avviso, in futuro, sarà necessario imprimere un cambio di marcia alla progettualità di tipo operativo, cercando forme di ibridazione sempre

più profonde tra le pratiche del progetto di paesaggio e di urbanistica, ripartendo dal disegno degli spazi aperti di grande dimensione, dalla qualità dei medesimi, siano essi agricoli o “selvaggi”, in cui poter sperimentare almeno tre formule di progettualità: una migliore gestione dei processi di densificazione, diradamento e di ricomposizione dei tessuti urbani. Una maggiore tutela verso la creazione di differenti ecologie dell'abitare e del lavoro dove edifici, soggetti ed attività di diverso tipo potrebbero combinarsi tra loro secondo forme di rinnovata mixité. Per ultimo ma non meno importante la promozione di una architettura del riuso e del riciclo che si rapporti secondo nuovi paradigmi allo spazio preesistente (Lanzani, 2012).

### **Una prima risposta alla grande scala e la definizione di possibili ambiti strategici**

Questa ricerca ha ritenuto primario ristabilire una relazione tra gli eventi del territorio e i risultati spaziali che ne conseguono, un specie di dispositivo azione-reazione, nel tentativo di ridisegnare alcune geografie, con l'intento di porre rimedio ad eventuali assenze, per dare forma ad un progetto strategico coerente in relazione ad un elemento cruciale per territori dell'Alta Pianura: l'infrastruttura Pedemontana Veneta, che solcherà in maniera trasversale l'intero arco pedemontano da Vicenza fino a Treviso. Se questa infrastruttura in divenire, ora al secondo lotto su tre, fosse utilizzata come spina dorsale per un processo di rilettura del codice spaziale pedemontano, sarebbe necessario stabilire un modello territoriale capace di rileggere l'intero sistema, per poi successivamente focalizzarsi su un'area pilota. Il modello disegnato da questo lavoro è generato principalmente dall'incrocio di due esperienze apparentemente molto distanti. La prima appartiene agli strumenti tipici della cultura del progetto e fa riferimento per analogia di forma agli esperimenti condotti dal gruppo OSA (Kopp, 1967) nei primi anni '20 del secolo scorso in Russia. Con riferimento specifico alle grandi urbanità lineari generate dallo sviluppo di maglie ed infrastrutture che si stendono sul territorio. La seconda anima, meno utopica ma più pragmatica, è presa in prestito dalle pratiche dell'ecologia<sup>14</sup> e non come erroneamente alcuni potrebbe pensare, dagli esperimenti di new urbanism<sup>15</sup>. Il concetto di transetto che è da intendersi come un percorso lungo nel quale si contano, si registrano e si classificano i mutamenti di una specie sia essa arborea che animale. La scelta di tale figura operativa è strumentale al processo di rilettura dei territori, non più percepiti nelle loro divisioni amministrative ma interpretati nuovamente a seconda dei vettori di movimento che li compongono, permettendo una rilettura nei suoi assetti fisici piuttosto che nelle esili ed astratte cornici amministrative che ora li disegnano. Il risultato derivato è un sistema di lettura tangente l'infrastruttura pedemontana che stabilisce quattordici ambiti di intervento primari.



*Graffe - schema sintetico dei transetti*

Ogni Transetto rappresenta una possibile zona di azione al cui interno insiste almeno un casello di entrata e uscita della Superstrada. Nel tentativo e nella speranza, a posteriori, di proporre strategie atte a sanare un possibile e noto conflitto, quale il disegno delle infrastrutture come tubi incapaci di irrigare i territori spugna<sup>16</sup>. Un'operazione di senso che interagisce con un'opera blindata e già approvata nel suo essere tale. Dal momento che i manufatti e le opere di mitigazione e compensazione ambientale sono scambiate per interventi e progetti di paesaggio, si ha la sensazione di trovarsi di fronte all'ennesima occasione sprecata che allontana tale manufatto dalle realizzazioni avvenute in altri paesi europei<sup>17</sup>, che grazie a quadri legislativi lungimiranti<sup>18</sup>, sono stati capaci di interpretare un'opera infrastrutturale come un'occasione di modificazione in positivo di un paesaggio, non solo in termini ingegneristici, ma capace di spronare nuove formule di sviluppo sostenibile e culturale a favore del territorio e delle comunità che lo abitano.

### **Sguardi e altre prospettive, un progetto di racconto alternativo**

A verifica dei ragionamenti meta-progettuali e di governo del territorio, in bilico tra la necessità di recupero di un codice spaziale alla scala regionale ed una progettualità di cornice strategica, è emersa l'esigenza di lavorare sull'immaginario dei luoghi, utilizzando pratiche art based (McNiff, 1998), nel caso specifico la formulazione di un discorso narrativo attraverso il linguaggio fotografico. L'avvalersi di uno sguardo esterno, svincolato da qualsiasi retorica, ha permesso di declinare almeno tre aspetti di un certo interesse: in primis la possibilità di raccontare le eventuali incongruenze e le interazioni degli elementi della "città paesaggio"<sup>19</sup>, mediante comparazioni binarie di scatti fotografici, i dittici. Questa prima operazione si confronta con i luoghi della produzione, sia agricoli che industriali; la città shrapnel ed i suoi frammenti; i futuri territori al margine della pedemontana; i manufatti che raccontano i paradossi dei sedimenti edilizi apparsi negli ultimi vent'anni ed infine le memorie che rileggono le reliquie sia storiche che moderne in relazione al contesto in cui sono inserite. Questo tipo di esperimento suggerisce una rilettura fotografica di tipo interpretativo / soggettivo, astratta per certi versi, in quanto non interessata a ritrarre gli abitanti ma gli habitat, per poterli raccontare, così come sono, senza mediazioni. Un processo che non tiene conto delle eccellenze o delle peculiarità ampiamente conosciute ma scava allo scopo di far emergere le nature essenziali di questo paesaggio.



*La Piave, Ponte della Priula. Transetto: n°14, Coordinate: 45°49'0.05"N 12°14'49.20"E*

In secondo luogo il cambio di prospettiva attuata con i voli aerei lungo i transetti n°12 e n°14, rendendoli di fatto un elemento vivo ed in movimento. Concetto quest'ultimo ben rappresentato dalle riprese fotografiche e video nella sezione dedicata ai sorvoli che hanno permesso di cogliere e verificare la struttura del territorio che si andava delineando tramite le ripetute battute di caccia fotografica lungo l'arco pedemontano. Il lavoro sistematico di ripresa, in quattordici punti nodali a 100m di altezza, per raccontare il territorio dall'alto è stato un passaggio cruciale per impostare le successive strategie e azioni progettuali. L'insieme delle due pratiche risulta essere una specie di carotaggio bi-materico, asfalto e cielo, altezza uomo e viste a volo d'uccello, capaci di narrare le contraddizioni e di visualizzare immediatamente i caratteri fisici di una parte dell'Alta Pianura tra Brenta e Piave, della città paesaggio, piuttosto frantumata e avviata definitivamente verso la fine di un ciclo produttivo. Terzo, l'utilizzo dello strumento fotografico per documentare in maniera sistematica una particolare condizione del territorio creando un primo e modesto archivio visuale dei manufatti in sottoutilizzo, dismissione e abbandono, la così detta banca dell'abbandono.

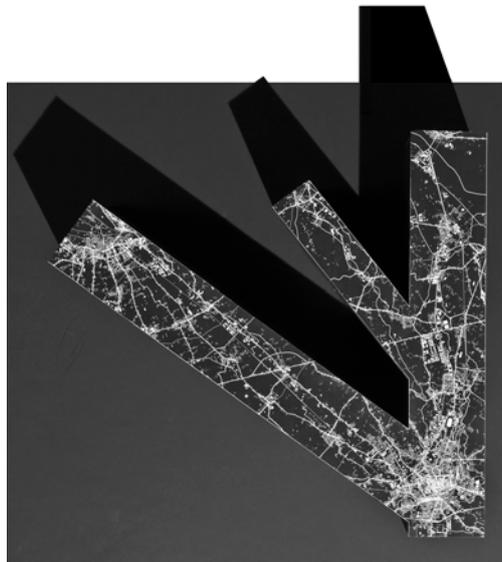
Questo strumento affronta il problema del tessuto urbano incenerito dalla crisi, attraverso la catalogazione e la sintesi grafiche, nell'intento di stimolare una riflessione su futuri strumenti di governance per il territorio in relazione ad una visione paesaggistica progettuale per il sistema dei transetti precedentemente illustrato. Vista la Banca della Terra Veneta (Del. Reg. n.2593/2014) che cura il sistema delle valorizzazioni delle terre incolte ed abbandonate si è ritenuto opportuno applicare il medesimo concetto all'enorme patrimonio produttivo in sottoutilizzo, dismesso ed in abbandono che insiste nei segmenti n°12 e n°14. A supporto di tale teoria gli esperimenti del modello delle Land Banks statunitensi, authorities coinvolte in operazioni di promozione e ricomposizione dei tessuti edilizi (Schilling, 2014), avvallano implicitamente il concetto di Banca dell'Abbandono e del Sottoutilizzo<sup>20</sup> sviluppato in questo lavoro, per ora allo stadio embrionale e presentato sotto forma di catalogo ragionato che si pone come primo obiettivo di localizzare, quantificare, valutare e solo successivamente preconizzare possibile scenari per un quantità di metri quadri pari alla superficie dell'intero sistema degli scali ferroviari in fase di dismissione della metropoli milanese<sup>21</sup>.



## La definizione di aree e tattiche per uno sviluppo a partire dalle tracce esistenti

La dimensione della ricerca, dopo una fase di revisione fisico-concettuale e cognitiva di una porzione dell'arco pedemontano veneto, ha scelto di orientarsi verso la definizione di un ambito specifico ed operativo, il Quadrante 22, in cui poter valutare alcune strategie ambientali alla grande scala (da 1:25000 al 1:5000) con l'intento di fornire un supporto ed un'armatura su cui incardinare lo sviluppo di progetti architettonici urbani a scale più minute (dal 1:1000 al 1:200).

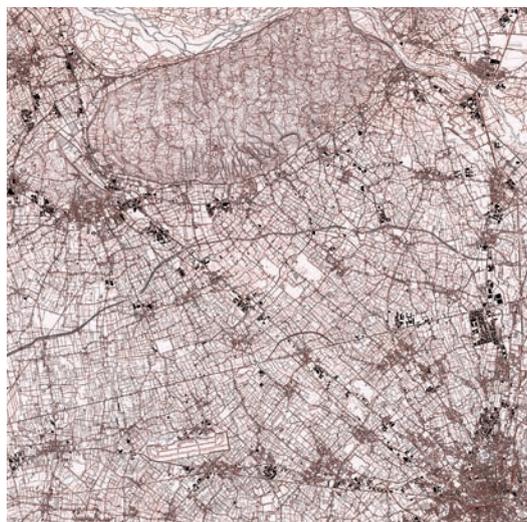
La ragione per cui si è scelta questa porzione di studio è da attribuire ad una condizione temporale specifica: il pesante ritardo accumulato nel processo di realizzazione delle opere riguardanti il terzo lotto della pedemontana veneta, che in queste zone prevederà 50 km in trincea<sup>22</sup>, per ora neanche lontanamente iniziati, permettendo così di inserirsi in un dibattito in corso sulla necessità di ri-formulare, in seno ai sopracitati processi di rinnovamento della città Metropolitana, alcuni degli strumenti di progetto a carattere intercomunale di tipo urbanistico (OEQ21, 2015) e di paesaggio (AATO, 2009). I transetti n°12, 13 e 14 compongono un'unità territoriale soprannominata la "doppia V o la Freccia" del Montello, che racchiude al suo interno tre filamenti urbani differenti: il sistema lineare tra Montebelluna e Treviso (n°12), incardinato alla SR348 "Feltrina". Il reticolo di collegamento idrico Montello-Treviso (n°13) garantito dall'elemento fisico del torrente Giavera ed infine lo sviluppo degli insediamenti lungo la frammentata strada-mercato SS13 "Pontebbana" che collega Nervesa a Treviso (n°14). Questi sistemi lineari intercettano a Nord, la città lineare ai piedi del Montello, attraversata per intero dalla ferrovia dismessa Montebelluna - Susegana, mentre a Sud le tre linee convergono sulla città di Treviso, disegnando un triangolazione scalena, testa di chiusura dell'infrastruttura pedemontana, che si raccorderà nei pressi di Villorba con l'A27 Venezia - Belluno. I tre filamenti, pur essendo ravvicinati, si parla solo di qualche decina di chilometri di distanza, presentano caratteri molto distinti dal punto di vista della densità, del paesaggio e del sottoutilizzo. Tale diversità in così poco spazio è un'occasione che permette di formulare una serie di riflessioni inerente lo stato di salute di più forme di questo territorio. La cornice utilizzata per raccontare lo stato dell'arte è stata costruita intorno al modello della "doppia V", tracciando un quadrante di studio dalle dimensioni di 22x22 Km, denominato comunemente Quadrante 22 (in senso antiorario i quattro comuni agli angoli: Treviso, Nervesa della Battaglia, Montebelluna, Fossalunga).



*La doppia V trevigiana*

Dallo studio sul quadrante emergono almeno tre grandi criticità e due spunti per rilanciare una riflessione da cui ripartire per ripensare il modello della città paesaggio: - la crescita del tessuto urbano sia di natura residenziale che produttiva, lo sfruttamento estrattivo del suolo negli ultimi trent'anni, hanno generato un territorio scheggiato e molto frammentato (la città "shrapnel"). Le forme di urbanità lineari generate lungo la "Feltrina" e la "Pontebbana" lavorano come quinte urbane disaggregate e non favoriscono un ri-bilanciamento contenitivo di un edificato di bassa qualità architettonica; la rigidità delle maglie infrastrutturali consolidate e di quelle future (la superstrada pedemontana) che oggi imbrigliano da Nord a Sud e recideranno da Est a Ovest l'edificato consolidato contribuiranno a consolidare e stabilire assi prioritari di sviluppo aumentando una possibile condizione di entropia per quanto concerne nuovi fenomeni di erosione del patrimonio agricolo, processo quest'ultimo già in atto; - la questione legata al sottoutilizzo, dismissione ed abbandono delle strutture produttive, commerciali e per il tempo libero, con punte, anche del 40% di sottoutilizzo e dismissione all'interno dei transetti Treviso- Nervesa della Battaglia (n°12) e Montebelluna Treviso (n°14) eclatante, ad esempio, il caso di Villorba. Una grande placca concepita per la sola funzione produttiva e logistica presenta forti punti di debolezza ambientale che concorrono, assieme alla situazione economica odierna, al suo totale declino.

A fronte di tali criticità, si potrebbe ripartire tenendo presente alcune questioni endogene emerse dallo studio del Quadrante 22, come ad esempio dal dato che riguarda la composizione del suolo non costruito di tipo agricolo (51 % dell'intera superficie del quadrante), un punto possibile da cui iniziare a dettare assetti alternativi per il territorio. Il settore agricolo, rispetto alla manifattura, ha tenuto meglio, anzi ha generato, grazie alla diversificazione degli investimenti, posti di lavoro e indotti positivi. Agricoltura come risorsa urbana per la città paesaggio, che potrebbe ristabilire nuovi meccanismi di bilanciamento a favore di un ri-pristino / ri-sviluppo di tali territori in funzione di un assetto più consapevole dell'edificato. Oppure dall'incremento della qualità del territorio che dovrebbe essere sostenuta dalla cura e dal mantenimento della vera armatura di questo paesaggio, la rete idrica secondaria che innerva in maniera capillare i territori dal Montello fino a Treviso. Una stratificazione centenaria, se non a tratti millenaria, quando si tratta di ricordare i brandelli delle centuriazioni romane, sopravvissute alla furia del fiume Piave. I vasi irrorati dalla presa di Fener e dal Canale della Vittoria, potrebbero innescare, se incentivati, meccanismi di incremento della qualità ecologica e della biodiversità, ricreando una poderosa rete su cui imbrigliare nuovi sviluppi.



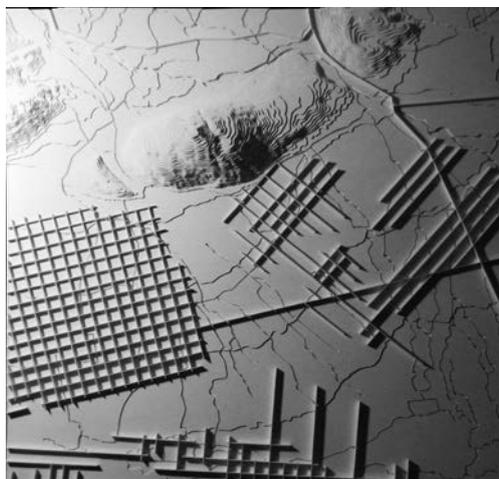
*Quadrante di studio 22 x 22 km*

Inoltre, a supporto di tale progettualità, si dovrebbero affiancare una serie di operazioni atte a rendere più fruibili gli attraversamenti del territorio secondo modalità di mobilità lenta, creando spine di presa locale per un possibile sviluppo di turismo locale e non. Ad esempio il corso del torrente Giavera, nel transetto n°12, potrebbe rivelarsi una buona occasione per connettere il Montello a Treviso, secondo altre modalità di attraversamento.

La logica di fondo di queste osservazioni propositive, che partono da una condizione di pre-esistenza più che da una logica di imposizione astratta rispondono a “(...) quella esigenza di comprendere le caratteristiche del luogo, capire le energie che determinano il suo funzionamento, suscitando il desiderio di trasformarlo d'accordo con il flusso definito da quelle stesse energie (...) Costruire paesaggio è manipolare positivamente i fattori metabolici naturali, aggiungendo loro un senso poetico ed artistico ed evidentemente mettendoli in relazione con un obiettivo funzionale” (Nunes, 2010).

### **Il progetto di una Seconda Natura nella città diffusa**

In linea con tale approccio, sono stati attuati dei ragionamenti di tipo ambientale alla scala territoriale nei transetti n°12 e n°14, che riprendono esperienze del passato (QUAP, 2005) ed evolvono in parte alcuni concetti presenti nei ragionamenti di Hurbs in orto (Viganò, 2015), per subire una successiva ibridazione con le teorie dei “territori fragili” tipici delle pratiche di landscape urbanism<sup>23</sup>. Questa miscela lavora per estrarre un disegno di piano a partire da un armatura ecologica sottesa, celata nei tracciati idrici minori e negletti, al fine di stabilire programmi di rigenerazione e possibili azioni a cui imbrigliare sviluppi territoriali prossimi anche agganciati ad una possibile progettualità europea di tipo ambientale<sup>24</sup>. Il funzionamento del meccanismo di cura alla grande scala, vorrebbe ripartire dalla definizione di nuove armature ecologiche, strutture capaci di legare e tenere insieme, alla scala territoriale le schegge del tessuto antropizzato. I transetti n°12 e n°14 infatti lavorano sulla modificazione della “Seconda natura” (Donadieu, 2005) del paesaggio veneto, definito come lo spazio dedicato all'agricoltura e alla città sia essa residenziale che produttiva. Tentando per un verso di accompagnare un cambiamento endogeno verso una prima natura modestamente selvatica lungo gli argini della fitta e negletta rete idrica e dall'altro, quando la manomissione riguarda i tessuti della dispersione, produce un terzo tipo di natura, la cui immagine è prossima al giardino, non tanto nella versione ornamentale creata per il piacere dei sensi come nel Rinascimento (Hunt, 2000), ma disegnata attorno alla qualità intrinseca del concetto che esso evoca, quale luogo armonico per eccellenza, curato ed accessibile.



*Trame. Modello scala 1:50.000, Tecnica mista*

Ri-codificando e traslando tali caratteristiche, si potrebbe portare rinnovata qualità ambientale in termini di spazio pubblico, di fruibilità verso quei contesti problematici, come ad esempio le placche industriali.



*Armatura ecologica*

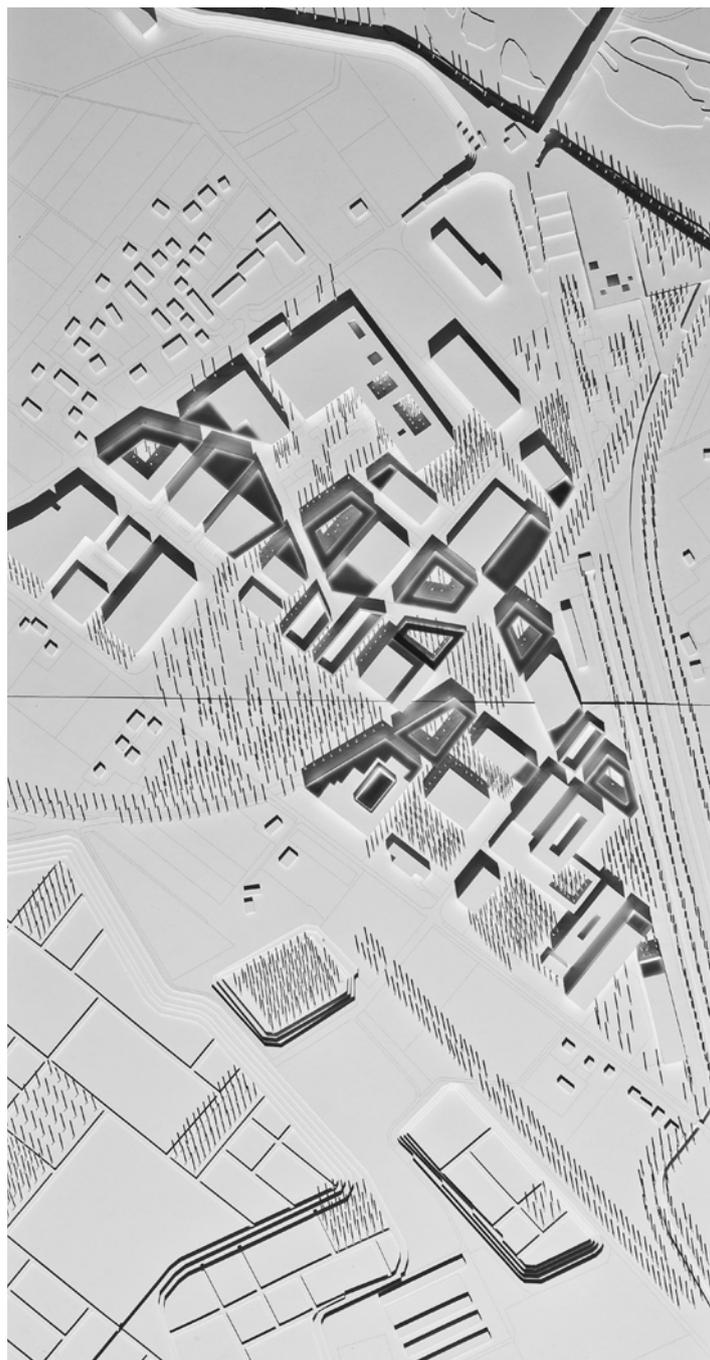
All'interno delle armature ambientali ridisegnate in più fasi e in numerosi workshop partecipati, con la Fondazione Fabbri, parte delle amministrazioni interessate, i colleghi e gli studenti IUAV coinvolti, sono stati individuati dei contesti operativi particolareggiati in cui i laureandi del laboratorio Re-Cycle, hanno cercato di progettare le sfumature dell'altera natura (la seconda natura) che si rimargina diventando prima o terza a seconda del tipo di approccio e di contesto. Gli studenti hanno lavorato per produrre degli ipotetici piani d'intervento (PI) come previsto dalla normativa presente all'interno degli strumenti urbanistici vigenti delle singole municipalità (PAT) e degli strumenti regionali di indirizzo strategico (PTRC, 2013), pur mantenendo un discreto margine di libertà, immaginando condizioni e possibilità per trasferire i diritti edificatori da un ambito all'altro, in una più complessiva ricomposizione insediativa "a somma zero" (Zanfi, 2011). Sfruttando le norme di una legge veneta interessante, ma problematica<sup>25</sup>, inerente la riqualificazione ambientale e la maturazione di credito edilizio in caso di sostituzione e rimozione del patrimonio edilizio esistente (Lr n°11, 23/04/04).

Gli interventi puntuali oltre a rispettare i riferimenti normativi operano sulla grana fine del paesaggio nel tentativo di riciclare tre categorie spaziali in sofferenza ad oggi presenti sul territorio: i sistemi delle placche industriali di Nervesa della Battaglia e di Villorba, dove si agisce per i ripristinare tessuti spenti mediante ibridazioni programmatiche, sostituzioni edilizie ed incremento della qualità dello spazio pubblico, evolvendo così lo status mono funzionale che fino ad oggi ha caratterizzato i comparti industriali, disseminati a macchia di leopardo e quasi sempre realizzati ai margini dei confini amministrativi comunali; le linee infrastrutturali dimesse o neglette siano esse ex ferrovie, sui cui già si è lavorato in varie occasioni (Aimini, 2015) come il tratto Susegana - Montebelluna o i sistemi idrici minori quale il torrente Giavera, potenziale elemento ecologico e portatore di mobilità lenta, capace in futuro, di mettere in connessione diretta Treviso ed il Montello, sviluppando così potenziali economie di attraversamento ed ultima ma non meno importante è la categoria che agisce sul pulviscolo dei piccoli centri urbani e delle periferie sfilacciate degli insediamenti pedemontani. Le tattiche di azione, in questo caso, presuppongono interventi sistemici e di riuso puntuale come nel caso delle aree in prossimità della stazione ferroviaria di Montebelluna o di ri-sistemazioni della rete ecologica dei capifossi in connessione con il puntiforme abbandono industriale del centro abitato di Signoressa.



*Principi di rinaturalizzazione delle cave*

In estrema sintesi queste sono le impostazioni metodologiche ed i risultati ottenuti in alcuni anni di ricerca che hanno cercato di rispondere ad un avvitamento, fornendo, seppur parzialmente, delle argomentazioni di cornice e delle risposte operative, da utilizzare come leve per intavolare successivi confronti. Questo studio inoltre vorrebbe essere uno strumento di dialogo e confronto con le comunità che abitano il territorio, le amministrazioni che lo gestiscono e le fondazioni che vi lavorano, favorendo una presa di coscienza collettiva ed un punto di vista differente di alcuni luoghi e paesaggi che normalmente vengono abitati e quindi difficilmente percepiti. Un lascito etico, forse ingenuo ed eccessivamente ottimista, che riguarda la capacità di incentivare la conoscenza delle condizioni del proprio paesaggio attraverso nuove letture di pubblico dominio, anche in funzione di un ri-sviluppo differente, capace di vincere lo stato di sospensione e latenza che avvolge questi luoghi.



*Struttura urbana e reti idriche . Modello scala 1:25.000, Tecnica mista*

## Note

1. Nei versi di Zanzotto, per ovvia deformazione professionale, si intravedono dei processi e dei progetti di architettura e paesaggio che sono riusciti a ribaltare la condizione di “non più creante” proprio a partire dal “crollo” e dalla “disarticolazione”. Si citano, ad esempio, operazioni quali il Palais du Tokyo a Parigi di Lacaton&Vassal, L’ala est del museo di storia naturale a Berlino di Diner and Diner, il MOCAA a Città del Capo di Heatherwick Studio.  
Ad una scala più urbana forse la Fondazione Prada a Milano di Oma o il Matadero a Madrid di Langarita e Navarro, mentre alla dimensione del progetto di paesaggio ad esempio il Red Ribbon a Qinhuangdao di Kongjian Yu, il parco Dora a Torino di Peter Latz, la C-Mine Expedition project di NU bvba o per concludere la più nota e celeberrima Hi-Line a New York di Diller&Scofidio + J. Corner. Le ragioni per cui si è deciso di citare questi progetti, che rappresentano una minima parte di un vasto panorama, risiedono nell’individuazione di una radice comune fondata sull’accettazione del valore che essi hanno nel presente, stabilendo a priori una cornice re-interpretativa dell’esistente e di conseguenza anche il rispetto del contesto in cui sono inseriti. L’introduzione di nuove funzionalità capaci di spargiare la loro natura iniziale e di attrarre popolazioni differenti rispetto alla vita precedente, risultano essere delle condizioni indispensabili per ri-attivare determinate situazioni senza attuare strategie radicali come la tabula rasa.
2. Bettin G. (2009) Gorgo : in fondo alla paura. Feltrinelli. Milano. pp. 167-168
3. Dal dizionario Treccani dei neologismi (2008): **Tavernicolo** *s. m. (scherzo)* Assiduo frequentatore di taverne, osterie o luoghi di ritrovo. • È una sorta di catalogo da Don Giovanni animalista il libro con cui [Marco] Paolini esordisce come raccontatore scritto: si fa affascinare e insieme conquista «antichi umani tavernicoli» [...], bestie domestiche, vecchie bestie da computer e nuove specie aliene immigrate (Claudia Provvedini, *Corriere della sera*, 3 febbraio 1999, p. 28, Letto/Visto/Ascoltato) • È andata in onda una vera e propria passerella musicale alla taverna «Anema e core». Tra il pubblico dei «tavernicoli», come qui chiamano gli aficionados del locale isolano, c’era uno dei personaggi più noti e famosi della moda internazionale. (*Mattino*, 29 agosto 2001, p. 14, Estate) • La piazza è un luogo pubblico, la tavernetta un tempio privato, anche se si officia il rito della soppresa e del prosecco. I veneti sono diventati un popolo di «tavernicoli», dice in un suo spettacolo Marco Paolini. (Francesco Erbani, *Repubblica*, 24 luglio 2002, p. 36, Cultura).  
Composto dal s. f. *taverna* con l’aggiunta del suffisso *-colo*.
4. Si fa riferimento al libro *Bea Vita NordEst Crudo Nord*, edito da Laterza ed inserito nella collana Contromano.  
Per ulteriori informazioni è possibile consultare il link qui di seguito ([https://www.laterza.it/index.php?option=com\\_laterza&Itemid=97&task=schedalibro&isbn=9788842090847](https://www.laterza.it/index.php?option=com_laterza&Itemid=97&task=schedalibro&isbn=9788842090847))
5. Sembrava utile riportare una, seppur limitata, serie di testi utili ad inquadrare il contesto sociale, economico ed alcune rilevanti problematiche in essere che dipingono lo sfondo in cui si ambienta questa ricerca: Gian Antonio Stella (1996). Schei. Dal boom alla rivolta: il mitico Nordest. Baldini e Castoldi. | Aldo Cazzullo (2007). *Outlet Italia. Viaggio in paese in svendita*, Mondadori. | Franco Erbani (2003). *L’Italia Maltrattata*. Laterza. | Ilvo Diamanti (1996). *Male de Nord*. Donzelli. | Paolo Rumiz (2001). *La secessione leggera*. Feltrinelli | Giorgio Lago (1996). *Nordest chiama Italia*. (Intervista con Gianni Montagni, Neri Pozza) | Giorgio Lago (2006). *Il facchino del Nordest*. 2006. Marsilio | Aldo Bonomi (2008). *Il rancore. Alle radici del malessere del Nord*. Feltrinelli. | Giuseppe Berta (2007). *La questione settentrionale. Economia e società in trasformazione*. Fondazione Giangiacomo Feltrinelli. | Giuseppe Berta Nord (2008). *Dal triangolo industriale alla megalopoli padana 1950-2000*. Mondadori. |
6. Nel dettaglio le cifre dell’intervento milanese:  
Programma Integrato di Intervento GARIBALDI – REPUBBLICA circa 700.000 metri cubi.  
Interventi previsti: nuovo Polo della Regione Lombardia (260.000 mc), palazzo Comunale (90.000 mc), Polo della Moda (300.000 mc), edifici residenziali (50.000 mc). Ai 700.000 mc vanno aggiunti i 250.000 metri cubi del progetto delle ex Varesine.  
Programma Integrato di Recupero ISOLA-DE CASTILLIA (P.I.R. ISOLA) circa 30.000 metri cubi: Interventi previsti: edificio di 13 piani ad uffici, un’area commerciale e circa 500 posti auto, realizzazione del primo tratto della nuova strada verso via Liberazione, collegata con via Volturmo attraverso i giardini di via Confalonieri.  
Programma Integrato di Intervento ISOLA-DE CASTILLIA (P.I.I. ISOLA) circa 90.000 metri cubi:
7. Se interessati all’argomento è possibile reperire questa incredibile serie di dati nel preciso e succinto documento “*Crescita urbana nel veneto e degrado del territorio*”, elaborato nel 2007, dal Professor Tiziano Tempesta dell’Università degli Studi di Padova [http://intra.tesaf.unipd.it/people/tempesta/Articoli%20per%20sito%20TI/crescita\\_urbana\\_degrado.pdf](http://intra.tesaf.unipd.it/people/tempesta/Articoli%20per%20sito%20TI/crescita_urbana_degrado.pdf)
8. Per ulteriori approfondimenti si consiglia di consultare il documento “*Le costruzioni in veneto\_ aprile 2017*” a cura della Direzione affari economici e centro studi Ance Veneto all’indirizzo <http://www.ance.it/search/SearchTag.aspx?tag=scenari&id=48&pcid=30&&docId=28293>.
9. [www.veneto.ance.it/docs/competenze.aspx?id=468&pid=440&pcid=455&docId=20606](http://www.veneto.ance.it/docs/competenze.aspx?id=468&pid=440&pcid=455&docId=20606).

10. Per verificare tale affermazione si consultino gli elaborati di piano presenti sul sito web della pedemontana veneta ([www.commissariopedemontana.it](http://www.commissariopedemontana.it)).
11. L'immagine prodotta dalle sedimentazioni del territorio evoca la rosa dei fori prodotti da un Proiettile di artiglieria a frammentazione, così chiamato dal nome del suo inventore Henry Shrap (1761-1842).
12. Per “*Forme di contaminazione già ampiamente sperimentate*” si intendono tutti quei processi di progettazione virtuosi, citati solo in parte nella nota n°1, che si sono dimostrati capaci di affrontare i problemi posti dai contesti fornendo soluzioni integrate e non strettamente monodisciplinari, trovando nell'ibridazione tra le forme architettoniche, il disegno urbano ed il progetto del paesaggio una risposta costruttiva e sequenziale piuttosto che un motivo di attrito e conflitto tra le varie anime che compongono la dimensione del progetto.  
A maggior ragione, se nel processo della ricerca, come in questo caso, sono coinvolti gli studenti di una facoltà di Architettura, che esprimono la propria partecipazione attraverso elaborati progettuali è compito di chi conduce la ricerca trasmettere una capacità di sguardo sui temi della composizione, almeno in principio a 360 gradi, orientando un approccio transcalare che via via va focalizzandosi su determinati aspetti che gli alunni hanno ritenuto salienti, siano essi architettonici, urbanistici che strettamente di disegno del paesaggio. In questo approccio non vi è la volontà di rivendicare una capacità universale e omnicomprensiva del disegno, quanto piuttosto impostare una capacità di vedere gli ambienti complessi di un processo di progettazione che nelle realtà sarà molto più complesso e “specialisticamente” frammentato.
13. In particolar modo ci si riferisce alla collana di 35 volumi, edita da Aracne dedicata interamente ai temi del Re-Cycle e consultabile liberamente sul sito della ricerca all'indirizzo [www.recycleitaly.net](http://www.recycleitaly.net).
14. In merito al concetto di transect è possibile consultare: Y. Loyal (1978). *Plotless and transect methods*. Tel Aviv University press. pp. 197 - 217 | A. R. Sen, J. Tourigny, G. E. J. Smith (1974). On the line transect sampling method. *Biometrics*. pp. 329-340. | D. R. Anderson et al. (1979). Guidelines for line transect sampling of biological populations. *The Journal of Wildlife Management*. pp 70-78.
15. *Sull'argomento: Congress for the New Urbanism. The Charter of the New Urbanism*. McGraw-Hill Professional. (1999) | D. Andrés, E. Plater-Zyberk, J. Speck (2001). *Suburban Nation*. Straus and Giroux. | D. Andrés, S. Sorlien, W. Wright (2006). *Smart-Code and Manual*. New Urban News Publications. | D. Andrés (2004). *Notes Towards a Reason to Code*. From *Perspecta 35: The Yale Architectural Journal - Building Codes*, special insert between pp. 32 & 33. | D. Andrés, E. Talen (2004). Making the Good Easy: The SmartCode Alternative. *Fordham Urban Law Journal*, Vol. 29, No. 4, pp. 1445-1468. | D. Andrés, E. Talen (2003). *Transect-Based Planning and the SmartCode*. Council Report IV, The Town Paper (2000).
16. Si veda: *On mobility 2 - Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*. A cura di L. Fabian, P. Pellegrin. Marsilio Editori (2012) - *Venezia*. In *particolar modo i saggi di*: B. Secchi (2012). *Infrastruttura per la mobilità e la ricostruzione del territorio metropolitano. Le ragioni di una ricerca* | B. Secchi, P. Viganò (2012). *Acqua e asfalto. Il progetto dell'isotropia* | P. Pellegrini (2012). *Tubi e spugne*  
1. *Il progetto implicito di costruzione dell'area centrale veneta* | L. Fabian. *Tubi e spugne*  
2. *Mappe e modelli della rete e della mobilità*.
17. A tale proposito è possibile consultare Lotus Navigator n°7 - 2003. *Il paesaggio delle freeway + the view from the road*. Specialmente i progetti: MaxWan, Autostrada A2, Amsterdam Maastricht, pp.72 - 101 Equipe Luscher, da Berges du Rhone a Valence (a7), pp.101 - Rudolphe Luscher, Coppet Ginevra, pp.105 - Societe des Autoroutes Paris Normandie, pp.107 - Bernard Lassus, Aree di sosta La pierre de Crazannes A837, pp.113 - Lafon + Faunieres, Autostrada Rennes Nantes pp.117. Inoltre si suggeriscono le opere transalpine di Flora Ruchat-Roncati per l'autostrada N16 “Transjurane”.
18. La legge francese “1% paysage et developpement” offre un ottimo spunto di riflessione in merito alla capacità di un governo di produrre e portare sviluppo in un territorio. Mediante la realizzazione di una progettualità infrastrutturale che condivide scenari multidimensionali, attua forme di progettualità integrata qualitativamente avanzata e considera il paesaggio che si viene a creare come un possibile motore di sviluppo.
19. In questo caso il termine “città e paesaggio” è usato per indicare una tipologia di composizione territoriale tipica degli insediamenti urbani del NordEst, ma a scanso di equivoci è bene ricordare che, oltre a denominare formalmente gli Atelier di progetto dei Corsi Magistrali IUAV, è possibile associare tale definizione ad almeno due esperienze: la prima fa riferimento all'Unità di Ricerca “Il Palinsesto-Paesaggio e la cultura progettuale” diretta a partire dal 2007 da Renato Bocchi e consultabile al seguente link (<http://www.iuav.it/Ricerca1/ATTIVITA-/aree-temat/Il-progett/Il-palins/>). La seconda riguarda un insieme di scritti e pratiche inerenti la definizione di “landscape urbanism” come riportato alla nota 22.
20. A tale proposito si veda il capitolo “*Banca dell'Abbandono e del sottoutilizzo*” a pagina 227 della pubblicazione “*Paesaggi del NordEst. Indagini e scenari al margine della Pedemontana Veneta*” edita da Aracne, che raccoglie l'intero sviluppo della ricerca che si dibatte in questo articolo.
21. Accordo di programma del Comune di Milano (2009) - Rif.Dis.codice n° 2089/01- 12/A/09/06. pp.6-7.

22. Per verificare tale affermazione si consultino gli elaborati di piano presenti sul sito web della pedemontana veneta ([www.commissariopedemontana.it](http://www.commissariopedemontana.it)).
23. Sull'argomento: S. Allen (1997). From Object to Field. *Architectural Design*, vol. 67, pp. 24-31. | J. Corner (2007). Process. In D. Colafranceschi (ed.) *Landscape + 100 Words to Inhabit It*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, pp. 50-51. | J. Corner (2010). *Landscape Urbanism in the Field*. *Topos*, no. 71, pp. 25- 29. | D. Cosgrove (1985). Prospect, Perspective and the Evolution of the Landscape Idea. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series*, vol. 10, No. 1, pp. 45-62. | G. Hargreaves (2007). Large Parks: A Designer's Perspective. In J. Czerniak, G. Hargreaves (ed.) *Large Parks*. New York: Princeton Architectural Press, pp. 121-174 | S. Marot (1999). The Reclaiming of Sites. In J. Corner (ed.) *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*. New York: Princeton Architectural Press, pp. 45-58. | M. Mostafavi (2010). Why Ecological urbanism? Why now? In M. Mostafavi, G. Doherty (ed.) *Ecological Urbanism*. Baden: Lars Müller Publishers. | L. Pollack (2006). Constructed Ground: Questions of Scale. In C. Waldheim (ed.) *Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, pp. 125-140. | M. Prominski (2005). Designing Landscapes as Evolutionary Systems. *The Design Journal*, vol. 8 no. 3, pp. 25-34. | C. Waldheim (2006). Landscape as Urbanism. In C. Waldheim (ed.) *Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, pp. 21-34. | C. Waldheim (2010). On landscape, Ecology and other Modifiers to Urbanism. *Topos*, no. 71, pp. 20-24. | C. Waldheim (ed.) *Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, pp. 141-162.
24. Si fa riferimento nello specifico alla Progettualità LIFE , dove ogni anno la Comunità Europea stanZIA cospicui fondi per bandi competitivi che hanno come oggetto, lo sviluppo, il mantenimento e l'innalzamento della qualità ecologica e della biodiversità dei territori, mediante azioni progettuali concrete.
25. *Gazzettino* (31/12/2014) "Giu i capannoni. Soldi a chi abbatte i ruderi del boom", tale articolo riporta la proposta dell'Amministrazione Pubblica del comune di Villorba per quanto concerne la più grande area industriale presente nel suo territorio, che riporta punte di sottoutilizzo pari al 40% dell'intero comparto produttivo. Nonostante incentivi cospicui alla demolizione per ripristinare aree verdi e di tipo agricolo, con conseguente maturazione di credito edilizio utilizzabile mediante logiche perequative, il bando è andato deserto. Con ogni probabilità il meccanismo si è inceppato in almeno due punti : primo gli incentivi non sono stati reputati interessanti e secondo, con ogni probabilità, la scarsa fiducia verso lo strumento del credito edilizio, ancora troppo vago per quanto concerne la prefigurazione di scenari di sviluppo chiari.

## Bibliografia operativa

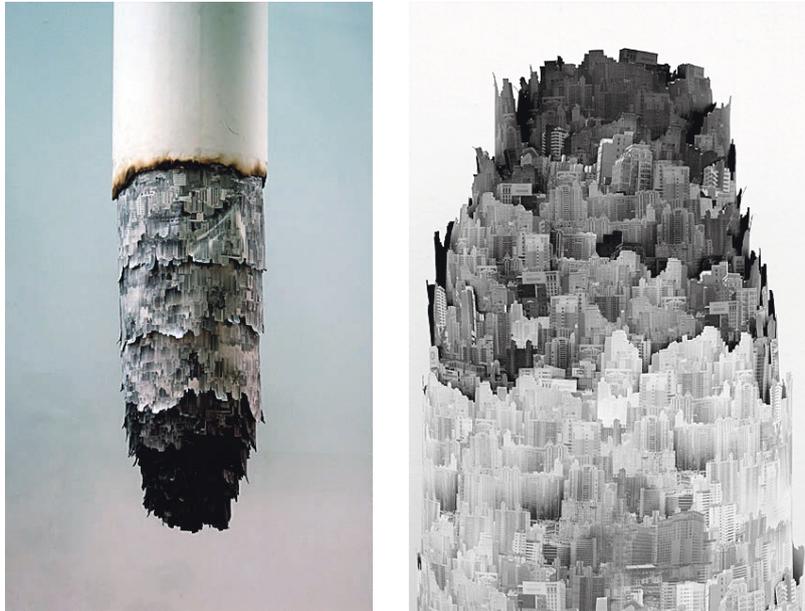
- AATO Veneto Orientale (2009), *Il valore dell'acqua*, Achab Group, Zagari F., Bertorelli C. (a cura di), pp.57-59.
- AIMINI M. (2015), Paesaggi ed infrastrutture del pedemonte, in *Recycle Veneto*, Fabian L., Munarin S., Donadoni E. (a cura di), Aracne editrice, Roma, pp. 33-49.
- BOCCHI R. (2012), Un compito per la cultura progettuale dell'architettura del e per il paesaggio, in *Paesaggi in produzione*, Ceccon P., Zampieri L. (a cura di), Quodlibet studio, Macerata, pp. 9.
- BONOMI A., MASIERO R. (2014), *Dalla smart city alla smart land*, Marsilio Editori, pp. 54-70.
- BUGARO R. (2010), *Bea Vita! Crudo NordEst*, Laterza, Roma, pp. 30-31.
- DDL n°56 (2014), Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni, Art. 1-14.
- DEMATTEIS G. (1992), *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive politiche*, Franco Angeli, Milano, pp.27-54.
- DONADIEU P. (2005), *Campagne urbane*, Mininni V. (a cura di), Donzelli, Roma, pp. 36-37.
- GIUSANO M. (2012) *Cittagrande*, Tesi di dottorato, Rel. De Rosa, Politecnico di Torino, pp. 113-120.
- HUNT J. D. (2000), *Greater perfections: the practice of garden theory*, University of Pennsylvania Press.
- INDOVINA F. (2009), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano.
- ISTAT (2011), 15° Censimento della popolazione e delle abitazioni.
- LANZANI A. (2012), *L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita. Letture di paesaggi*, Guerini, Milano, pp.7-9.
- MCNIFF S. (1998), *Art-based research*, Jessica Kingsley Publishers.
- MICELLI S. (2015), *Il Nord Est alla prova della discontinuità*, Micelli S. e Olivia S. (a cura di), Marsilio Fondazione Nord Est, pp. 2-17.
- MUNARIN S., TOSI M.C. (2011), *Spazi del Welfare, Esperienze Luoghi Pratiche*, Quodlibet, Macerata.
- NUNES F. (2010), *Proap, Arquitecturs paisajista*, Notes, Lisboa. pp. 27.
- OEQ21 (2015), Le densità inattese. Piattaforme produttive implicite nella provincia di Treviso, Quaderno no. 21, Barazzuol M. (a cura di), Osservatorio Economico e Sociale di Treviso. pp. 46-49.
- PTRC (2013), Contesto geografico, Allegato B3 Dgr n.427 del 10/04/2013. Variante parziale con attribuzione della Valenza paesistica, contesto Alta Pianura tra Brenta e Piave, pp. 174 -184.
- QAUP (2005), *Qualità Urbanistica delle aree produttive. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive*, Unindustria e Provincia di Treviso.
- ROMANO L. (2014), *La metropoli policentrica, Funzioni e governance della P.A.TRE.VE*. Marsilio, Venezia, pp. 40-51.
- SCHILLING J, M. (2014), *The Revitalization of Vacant Properties: Where Broken Windows Meet Smart Growth*, International City/County Management Association.
- SECCHI B. (2012), "Infrastruttura per la mobilità e la ricostruzione del territorio metropolitano. Le ragioni di una ricerca", in Fabian L., Pellegrin P. (a cura di), *On mobility 2 - Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio, Venezia.
- VIGANÒ P. (1999), *La città elementare*, Skira, Milano.

- VIGANÒ P., CURTONI A., MAZZORIN G. (2015), Urbs in Horto. Nuovi cicli di vita per le placche industriali nella città diffusa, in Fabian L., Munarin S., Donadoni E. (a cura di), *Recycle Veneto*, Aracne editrice, Roma. pp.228-240.
- ZANFI F. (2011), I nuovi orizzonti della città diffusa. Dinamiche emergenti e prospettive per il progetto urbanistico, *Urbanistica* no. 147.

### Bibliografia generale

- AGNOLETTI M. (2010), *Paesaggio Rurale. Strumenti per la pianificazione strategica*. Edagricole, Milano.
- ASPERTI G. (2012), 2003-2012, dieci anni di infrastrutture e trasporti per lo sviluppo economico del paese: cosa si è fatto e cosa rimane da fare. Mobility conference Exhibition, 6 Febbraio Milano.
- BELANGER P. (2009), "Landscape as infrastructure", *Landscape Journal*, no. 28, vol.1, pp.79-95.
- BERTA G. (2007), *Il Nord. Dal triangolo industriale alla megalopoli padana*, Bruno Mondadori, Milano.
- BOCCHI R.(2014), Paesaggio e infrastruttura nel Pedemonte, in Cozza C., Valente I. (a cura di), *La freccia del tempo*, Pearson Italia, Milano, pp. 28-31.
- BOCCHI R. (2006), *Il paesaggio come palinsesto*, Schir E. (a cura di), Nicolodi, Rovereto.
- BONOMI A. (1997), *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord est Italia*, Einaudi, Torino.
- BONOMI A., ABRUZZESE A. (2004), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano.
- CLEMENT G. (2005), *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- CLEMENTI A. (1995), *Infrastrutture e pianificazione*, Palombi, Roma.
- DEROSSI A.(1999,) *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Utet Torino.
- DEMATTEIS G., GOVERNA F. (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Franco Angeli, Milano.
- DESVIGNE M. (2009), *Intermediate natures*, Birkhauser, Basel.
- DESVIGNE M. (2012), "Il paesaggio come punto di partenza", *Lotus Landscape Urbanism*, no. 150, pp. 20, 27.
- GALFETTI A., NOCENTINI F. (2009), "Architetture e ambienti: lo spazio per l'uomo in auto", in Longo A. (a cura di), Un parco per la città infinita, *Urbanistica* no. 139.
- GASPARRINI C. (2003), *Passeggeri e viaggiatori*, Meltemi, Roma.
- IARRERA R.A. (2004), *Autostrade come progetto di Paesaggio*, Gangemi, Roma.
- INDOVINA F. (1990), *La città diffusa*, Daest, Venezia.
- INDOVINA F. (1999), *La città diffusa cos'è e come di governa*, Daest, Venezia.
- LANZANI A.(2012), L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita, in Papa C. (a cura di) *Lecture di Paesaggi*, Gangemi, Roma.
- LANZANI A., ALÌ A., GAMBINO D., LONGO A., MORO A., NOVAK C., & ZANFI F. (2013), *Quando l'autostrada non basta: infrastrutture, paesaggio, urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Quodlibet, Macerata.
- MAFFIOLETTI A., ROCCATO S. (2002), *Infrastruttura e paesaggi contemporanei*, il Poligrafo, Padova.
- MAGNANI C. (2010), "Per una ricerca di progettazione", in Secchi B. (a cura di), *On Mobility. Infrastrutture per la mobilità e la costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Padova.
- PONTI M (2012), Quelle spese folli ne trasporti, [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info), 9/10/2012.

- SCOTT A. (2011), *Città e regioni nel nuovo capitalismo*, Il Mulino Bologna.
- SECCHI B.(1989), “Lo spessore della strada”, *Urbanistica*, pp. 553-554.
- SECCHI B.(1998), Fisiognomica della domanda, in A. Clementi (a cura di), *Infrastrutture progetti e territorio*, Palombi, Roma.
- SHANNON K., SMETS M. (2010), *The Landscape of contemporary Infrastructure*, Nai publisher, Amsterdam.
- SMETS M.(2001), “Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa”, *Lotus international* no. 110.
- TURRI E. (2000), *La megalopoli padana*, Marsilio Venezia.
- ZANFI F. (2010), “Dopo la crescita. Una diversa agenda”, *Territorio* no. 53.
- ZARDINI M. (1997), *Paesaggi Ibridi*, Skira, Milano.



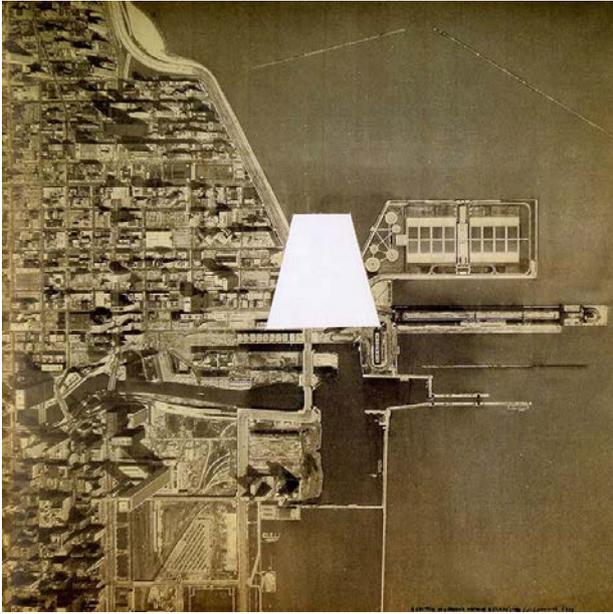
Cigarette ash Landscape, Yang Yongliang 2007



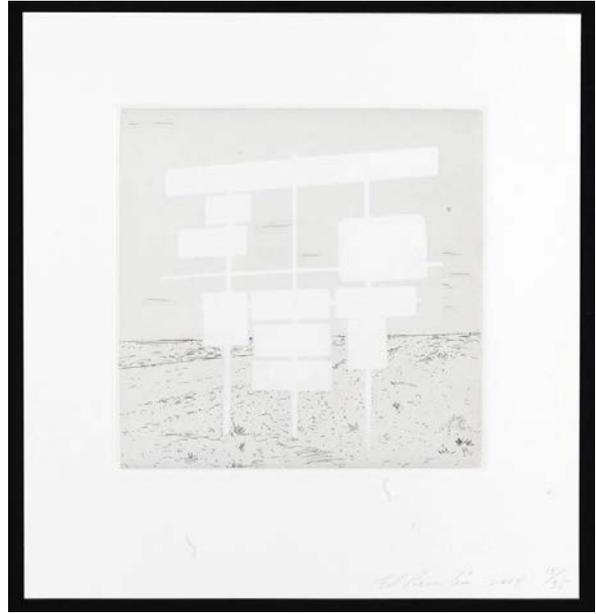
Elmwood and Oaklawn - Digital Suburbs, Ross Racine, 2009

## IMMAGINARI

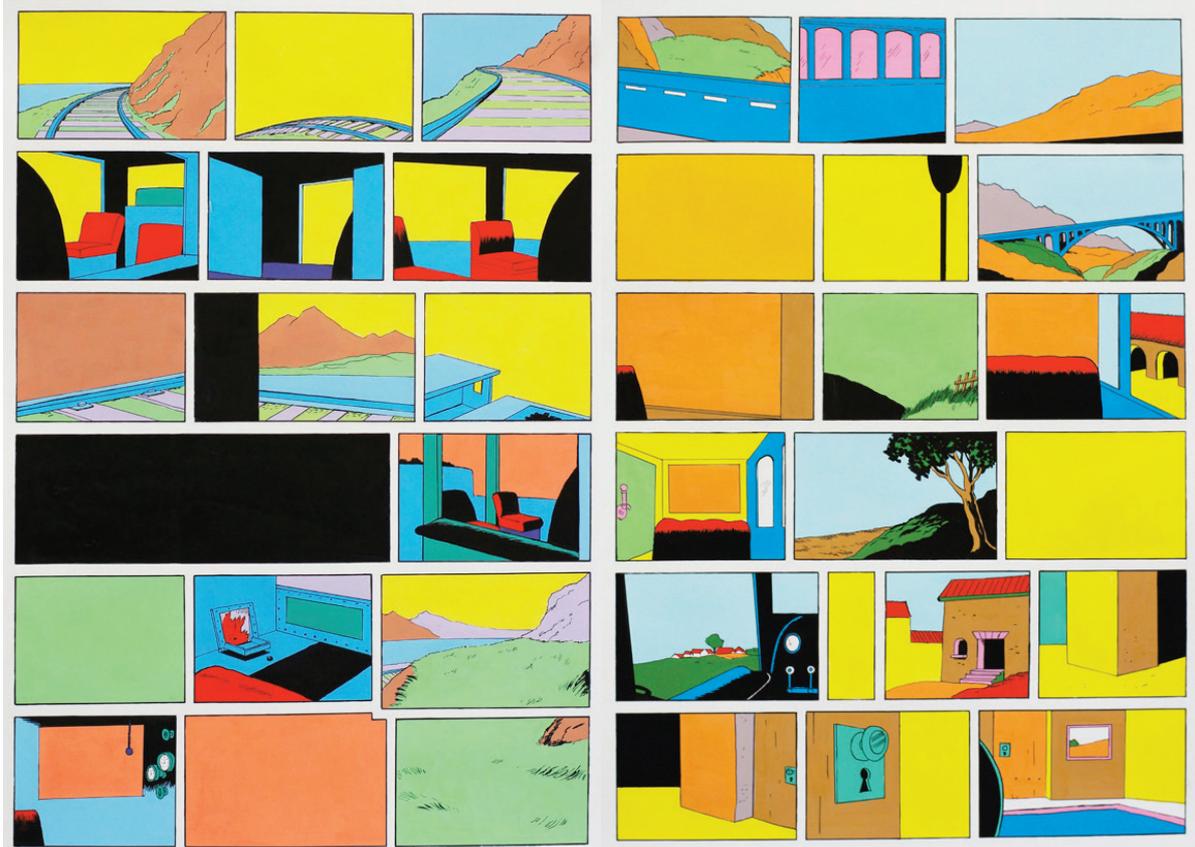
*La ricerca paesaggi del NordEst, sullo sfondo dei suoi esiti, è stata accompagnata da una serie di opere che enfatizzano alcuni paradossi da immettere, come “sguardi altri”, nel dibattito in corso riguardo i territori presi in esame. Latenti ed effimere queste immagini evocano a tratti la lenta combustione dei paesaggi urbani e ri-disegnano ironiche interpretazioni dei modelli di urbanità diffusa. Oppure, raccontano il silenzio dei vuoti improvvisi e le latenze dei messaggi, in cui non vi sono attori, ma solo sequenzialità, progressioni per inerzia, come se in fondo si avesse la sensazione che manchi una visione per andare da un punto A ad un punto B nonostante si raggiungano le mete.*



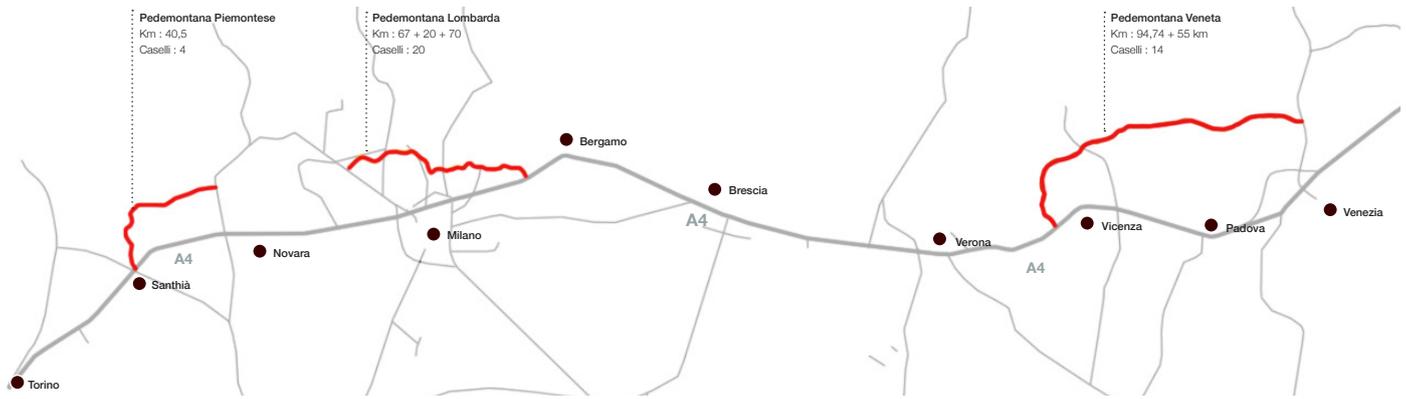
Tearing, Cutting and Folding: Early Map, Sol LeWitt 1967-1979



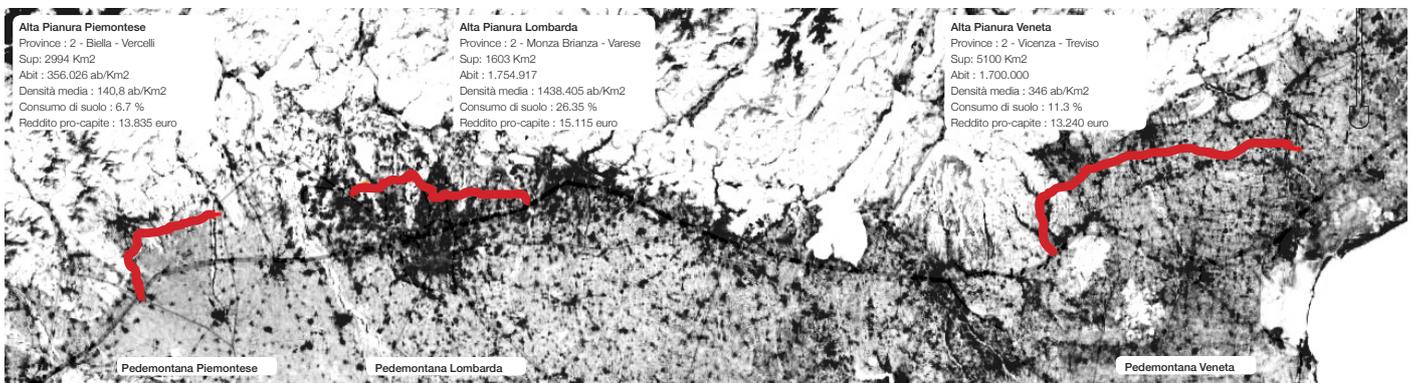
Erased words, Ed Ruscha, 1959



Voids, Niklaus Rüegg, 2012-2013



Infrastrutture pedemontane e sistema lineare A4



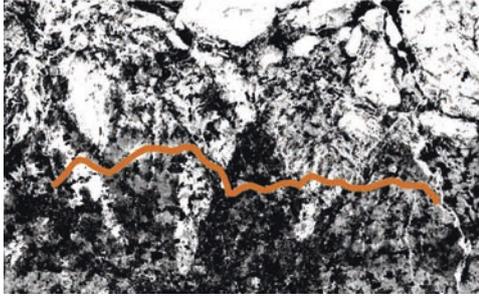
Infrastrutture pedemontane e conurbazioni padane

## ARCHI PADANI

*I processi infrastrutturali che hanno coinvolto gli archi pedemontani della Megalopoli padana, sono stati tortuosi e di una lentezza attuativa mortale. Infrastrutture discusse, disegnate e successivamente rielaborate a partire dagli anni sessanta, per precipitare in forma concreta negli ultimi tre lustri, pongono non pochi interrogativi sulla validità stessa delle opere in questione. Infrastrutture pensate nel tempo del benessere, durante un ciclo economico favorevole che presupponevano forme di finanziamento ibride tra pubblico e privato, si svelano oggi in tutta la loro fragilità. La pedemontana piemontese abortita quasi sul nascere, salvo pochi chilometri, quella lombarda compiuta solo per un terzo del suo tracciato e dal futuro totalmente incerto mentre la superstrada veneta in forte ritardo sulla consegna delle opere è per ora completata solo per un terzo. Questo tipo di comparazioni dovrebbero suggerire una serie di riflessioni sulla vita ed i meccanismi di sviluppo di questi manufatti che rischiano di essere già obsoleti nel momento della loro realizzazione.*

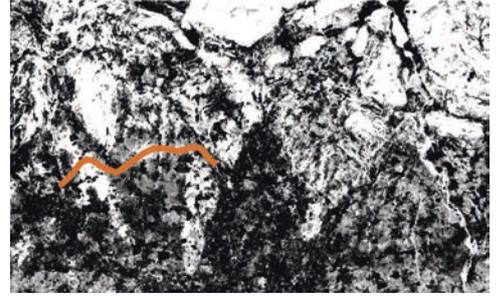
2001

Pedemontana Lombarda  
Km : 67 + 20 + 70  
Caselli : 20  
Raccordi : A8 - A9 - SS35  
SS36 - A51 - A4  
Comuni : 94  
Prov : 5  
Costo : 4.115 ml.



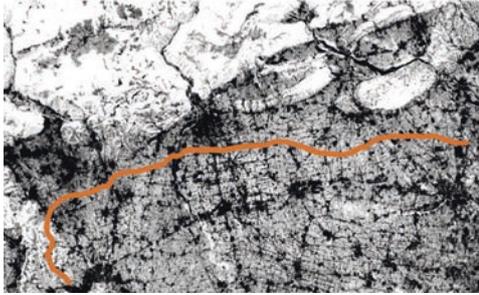
2015  
Km : 21

Pedemontana Lombarda  
*Status:*  
- completamento lotta A  
mezzo B  
- raccordi A8 - A9  
- Tangenziale Varese  
*Consegna lavori:*  
- ad oggi non sono previsti  
avanzamenti



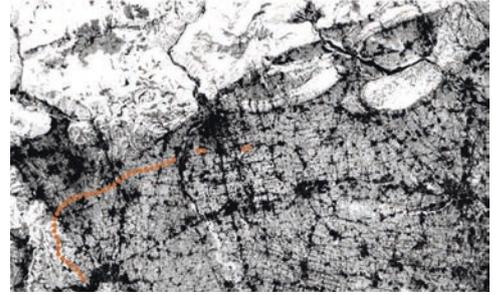
1997

Pedemontana Veneta  
Km : 94,74 + 55 km  
Caselli : 14  
Raccordi : A4 - A31 - A27  
Comuni : 20  
Prov : 2  
Costo : 2.258 ml.



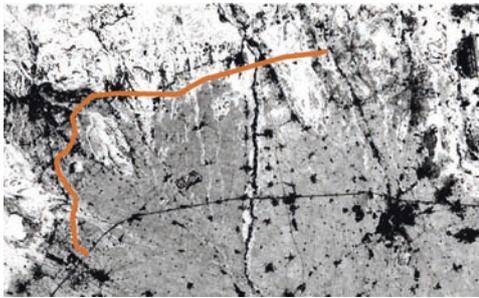
2016  
Km : 35 (?)

Pedemontana Veneta  
*Status:*  
1° lotto in fase di cantiere  
2° predisposizione opere  
*Consegna lavori:*  
- 2017 prorogati al 2019



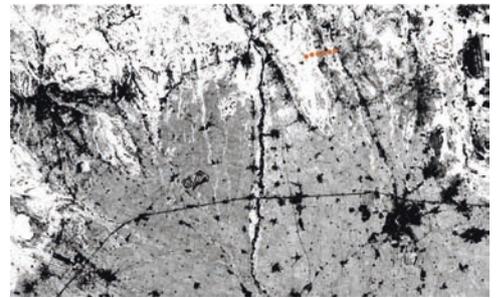
2003

Pedemontana Piemontese  
Km : 40,5  
Caselli : 4  
Raccordi : A4 - A26  
Comuni : 20  
Prov : 3  
Costo : 654 ml.



2015  
Km : 0 (?)

Pedemontana Piemontese  
*Status:*  
Il Cipe ha approvato parte  
del primo lotto con finanzia-  
mento di fondi pubblici  
*Consegna lavori:*  
--





45°46'14.76" N 12°11'40.44"E  
**Dittici della produzione**



45°46'40.22" N 12°14'10.70"E



45°46'36.79"N 12° 6'32.08"E  
**Dittici della città paesaggio**



45°46'36.11"N 12° 6'35.78"E



45°43'15.24"N 11°56'47.89"E  
**Dittici dei margini**



45°42'2.73"N 11°53'56.80"E

*Il progetto a cura del collettivo fotografico Habitat è stato impostato per restituire cinque racconti visivi per opposti che lavorano in apparente contraddizione / antinomia :*

### **DITTICI FOTOGRAFICI**

*Racconti fotografici per opposti dal pedemonte veneto*



45°44'17.57"N 11°42'24.95"E  
**Dittici dei manufatti**



45°48'40.06"N 12°14'14.14"E



45°52'28.70"N 11°57'50.03"E  
**Dittici della memoria**



45°43'46.45"N 12°12'55.28"E

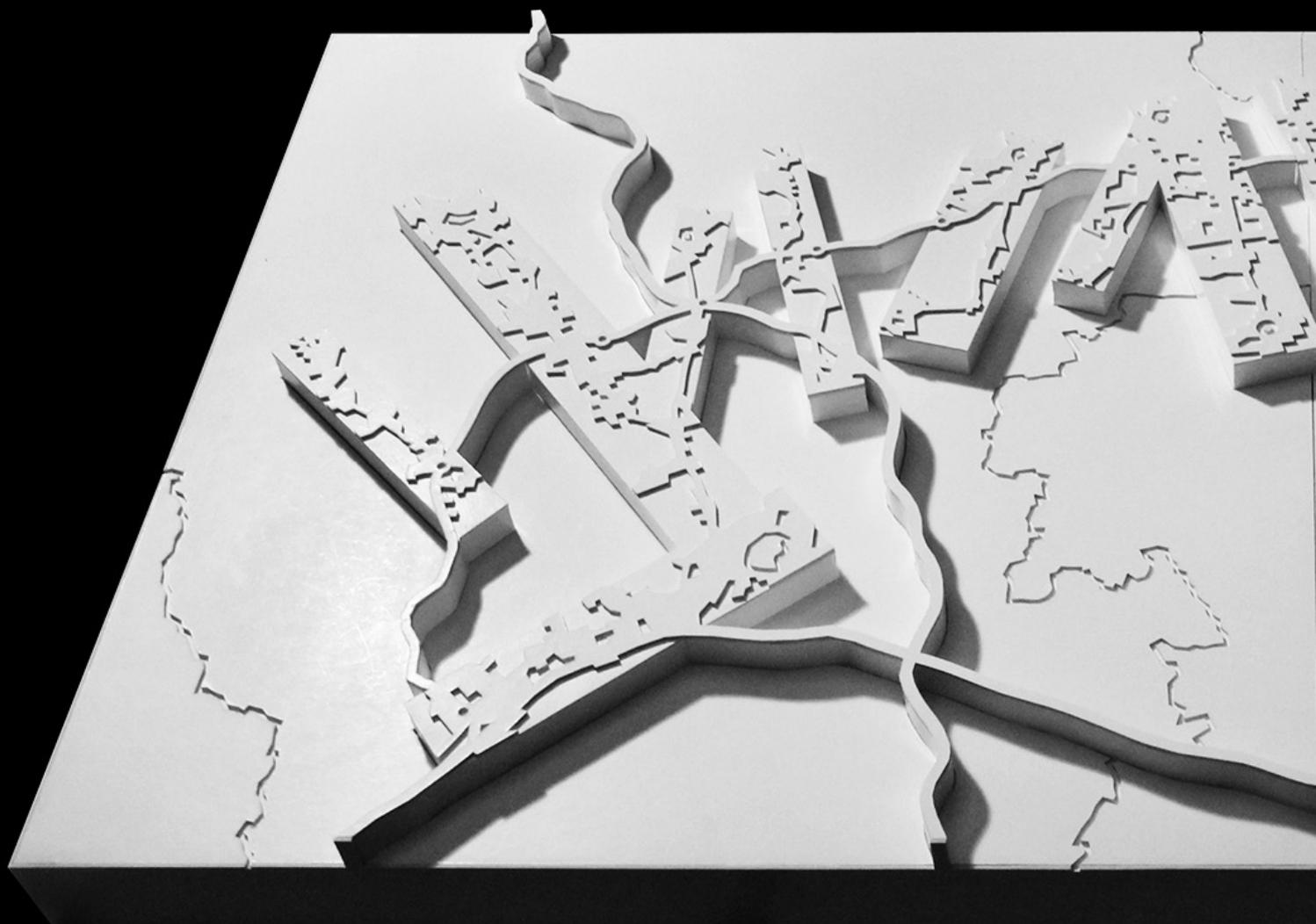
*Dittici della produzione : Esprimono la dualità delle anime produttive di questo territorio. Da un lato si lavora delle placche industriali, densamente edificate e talvolta prive degli adeguati standard urbani per definirsi tessuti integrati nel e dal territorio. Sotto assedio dall'agricoltura, che negli ultimi anni, dopo la crisi generalizzata delle PMI, ha subito un evidente crescita sia quantitativa che qualitativa, non senza problemi e ricadute negative sul paesaggio.*

*Dittici città paesaggio : Le morfologie del costruito sono raccontante e messe in ridondanza dall'unico tratto in comune : la sezione stradale, quasi sempre deserta, su cui si appoggiano i manufatti edilizi. Tale categoria racconta i rapporti tra i sistemi produttivi e le unità residenziali dell'ultima pianura prima del pedemonte, delle rigide dualità frutto di scelte pianificatorie passate.*

*Dittici dei margini : Indaga i territori in sospensione, in attesa del brusco cambiamento che li coinvolgerà, nel momento in cui la superstrada pedemontana ne modificherà definitivamente l'assetto e la funzione, rendendoli paesaggi di frangia. Nonostante il futuro incerto dell'operazione infrastrutturale, si registrano terreni in vendita, campi di grano abbandonati che stridono con l'ordine e la cura dei molteplici vivai presenti in pianura.*

*Dittici dei manufatti : Narra i sedimenti, le escrescenze edilizie di nuova generazione che negli ultimi quindici anni hanno lentamente colonizzato i territori della dispersione, depositando di fatto una serie di strutture talvolta di feroce audacia o di bizzarra comprensione*

*Dittici delle memorie : Si occupa di rileggere i manufatti storici e della memoria di questo paesaggio e di come essi si siano lentamente integrati con l'espansione del costruito. Dai monumenti ai caduti della grande guerra, che si ergono solitari ed imponenti, ai fabbricati rurali svuotati e aggrediti dal muro dei tessuti industriali.*



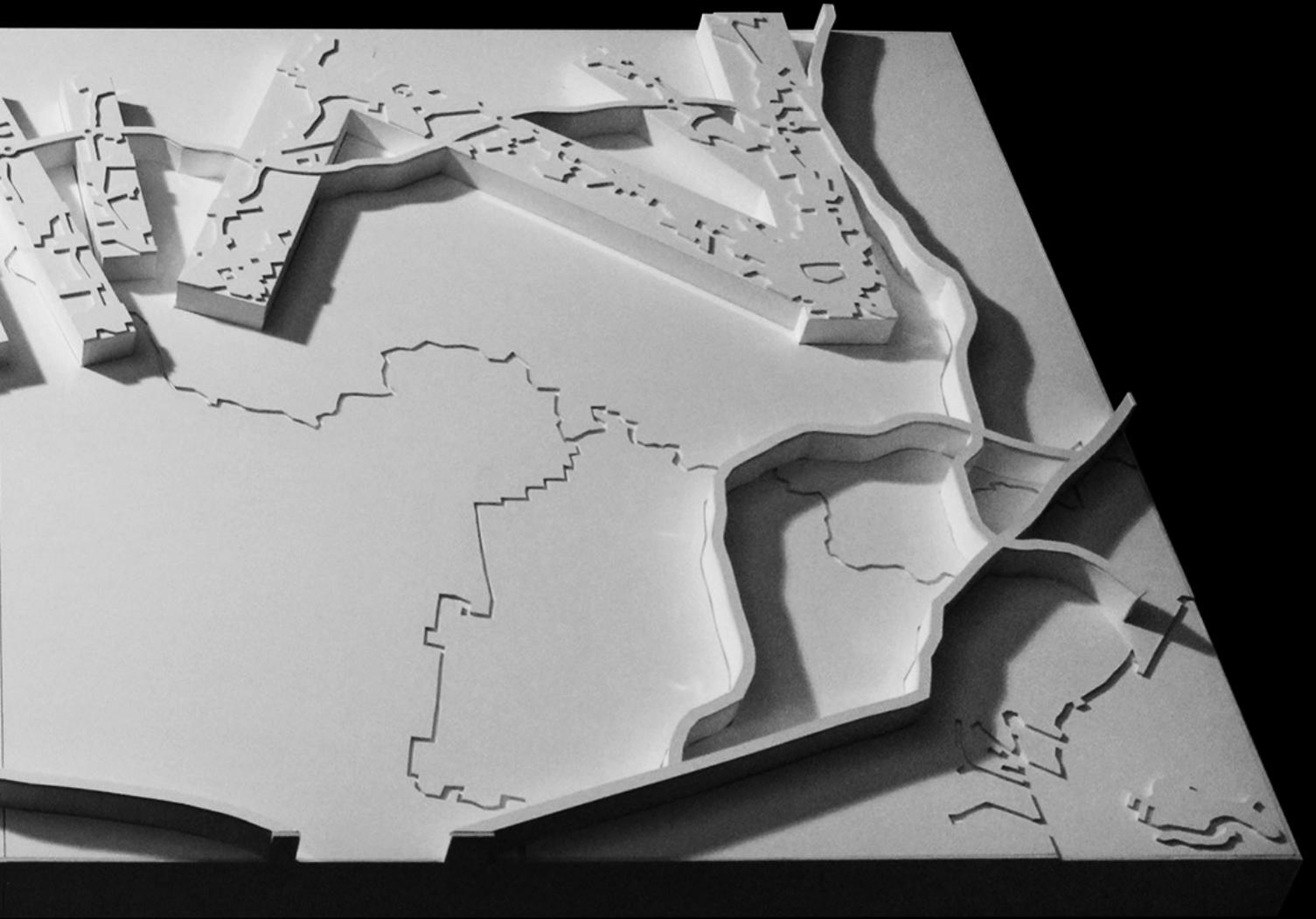
### Estruso pedemontano

Modello scala 1:100.000  
Tecnica mista

### SEGMENTI

*Un modello interpretativo per "transetti"*

*La Superstrada pedemontana veneta si inserisce in un contesto fortemente innervato da una capillare rete idrica ed da un grande numero di connessioni infrastrutturali. Con la sua realizzazione si verrà a chiudere un sistema di infrastrutture viarie (a sud l'autostrada A4, ad est la A27 ed ad ovest la A31), completando di fatto un anello che racchiude l'intera area centrale veneta. Il nuovo tracciato può considerarsi a tutti gli effetti una circonvallazione metropolitana, che cinge tessuti urbani eterogenei e polinucleari. L'infrastruttura, blindata nella sua dimensione progettuale (per più di 2/3 il percorso sarà in trincea), porterà certamente nuove ed inaspettate sollecitazioni. La Pedemontana, al di là del manufatto fisico, costituisce un'opportunità unica per rileggere il codice territoriale da un'altra angolazione. Al fine di cogliere e quantificare sia le condizioni di salute attuali e le future mutazioni possibili si è ritenuta un'azione importante la suddivisione del tracciato, in quattordici "transetti" pilota in corrispondenza dei nodi e degli svincoli della futura infrastruttura.*



Categorie

Nodi

Connessioni

Percolazioni

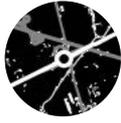
Ferro

Sistemi idrici

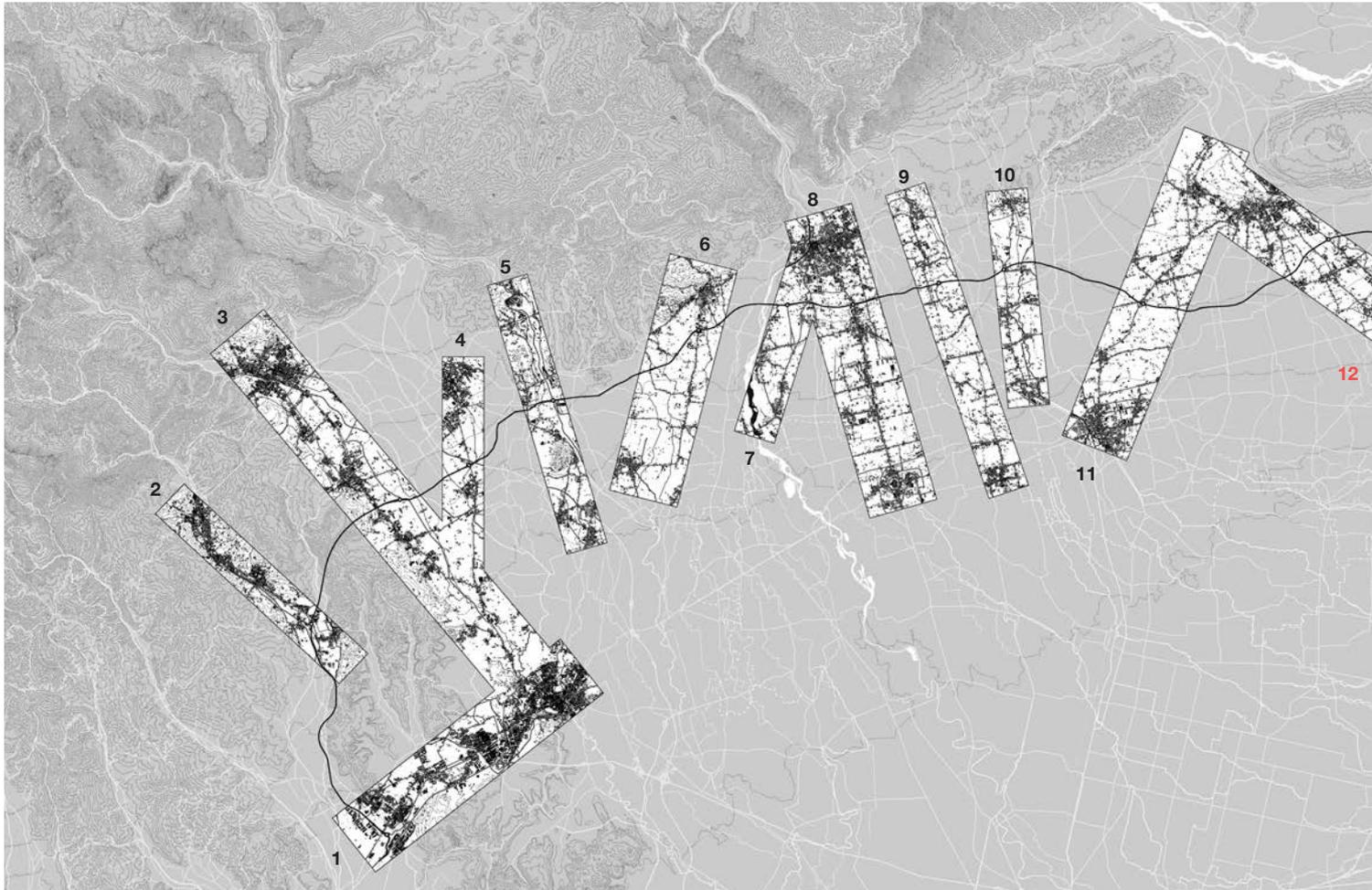
Ambiti operativi

- 1 Montebello Vicentino - Vicenza
- 2 Brogliano - Valdagno
- 3 Vicenza - Schio
- 4 Thiene - Caldogno
- 5 Lugo di Vicenza - Dueville
- 6 Marostica - Sandrigo
- 7 Bassano - Trezze sul Brenta

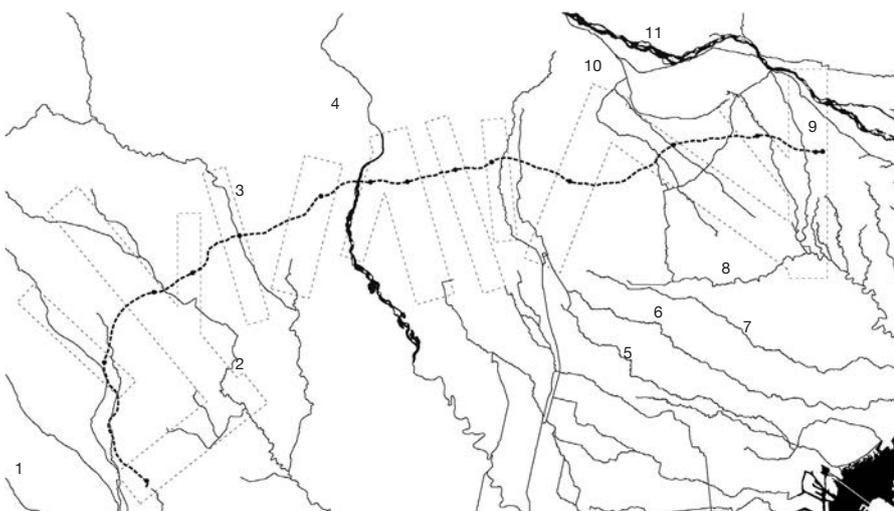
Campioni



Vettori

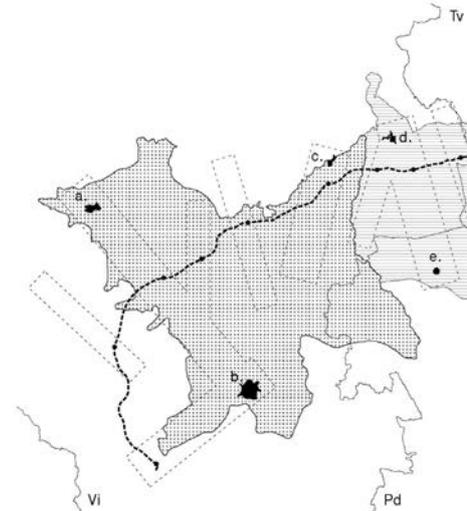


Sistema dei transetti pedemontani, matrici di movimento e ambiti studio



Idrografia principale

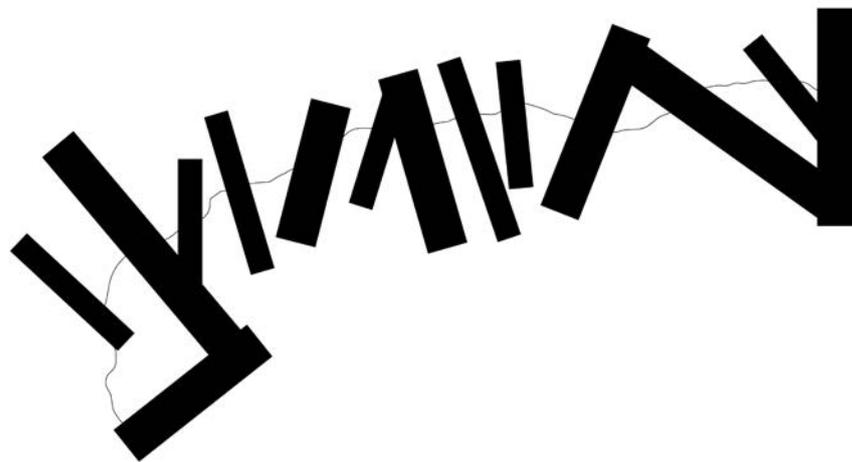
- |                |             |             |             |
|----------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 Adige        | 4 Brenta    | 7 Zero      | 10 Vittoria |
| 2 Bacchiglione | 5 Marzenego | 8 Sile      | 11 Piave    |
| 3 Astico       | 6 Dese      | 9 Brentella |             |



Centri storici maggiori

- |              |                             |                 |
|--------------|-----------------------------|-----------------|
| a. Schio     | d. Bassano del grappa ovest | g. Montebelluna |
| b. Vicenza   | e. Cittadella               | h. Treviso      |
| c. Marostica |                             |                 |

- 8 Bassano - Cittadella
- 9 Mussolente - San Martino di Lupari
- 10 Onè - Castello di Godego
- 11 Montebelluna - Castelfranco Veneto
- Ambiti di studio
- 12 Montebelluna - Treviso
- 13 Giavera del Montello - Villoriba
- 14 Nervesa - Treviso

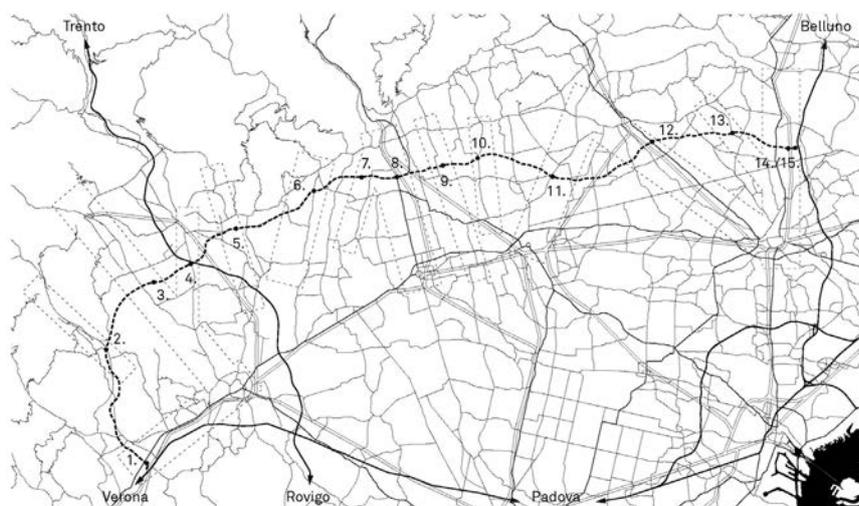


Graffe - schema sintetico dei transetti



**Ambiti paesaggistici PTRC (2013)**

- Alta pianura Brenta e Piave
- Alta pianura vicentina



**Rete stradale e ferroviaria**

- viabilità autostradale
- viabilità statale
- viabilità provinciale
- viabilità regionale
- rete ferroviaria

**Svincoli Superstrada Pedemontana Veneta**

- |                   |                  |                            |                       |               |
|-------------------|------------------|----------------------------|-----------------------|---------------|
| 1 Montebelluna M. | 4 A31            | 7 Marostica                | 10 Mussolente-Loria   | 13 Povegliano |
| 2 Castelgomberto  | 5 Breganze ovest | 8 Bassano del grappa ovest | 11 Montebelluna ovest | 14 Spresiano  |
| 3 Malo            | 6 Breganze est   | 9 Bassano del grappa est   | 12 Montebelluna est   | 15 A27        |



## SORVOLI

*Panoramiche di indagine nei transetti 12 e 14*

*Lo strumento della foto area ha permesso di cogliere e verificare la struttura del territorio che si andava delineando tramite ripetute battute di caccia fotografica avvenute lungo l'arco pedemontano e specialmente nei segmenti 12 e 14. Il lavoro sistematico di ripresa, in quattordici punti nodali a 100m di altezza, è stato un passaggio cruciale per impostare le successive strategie e azioni progettuali. L'insieme delle due pratiche*



Treviso nord

Transetto: n°14  
Coordinate: 45°41'30.50"N 12°15'12.70"E

*(dittici + sorvoli) risultano essere una specie di carotaggio bi-materico, asfalto e cielo, altezza uomo e viste a volo d'uccello, capaci di narrare le contraddizioni e di visualizzare immediatamente i caratteri fisici di una parte dell'Alta Pianura tra Brenta e Piave, della città paesaggio, frantumata e avviata definitivamente verso la fine di un ciclo di sviluppo.*





**Placca Industriale, Villorba nord**

Transetto: n°14  
Coordinate: 45°44'16.67"N 12°14'56.96"E





**La Piave, Ponte della Priula**

Transetto: n°14  
Coordinate: 45°49'0.05"N 12°14'49.20"E

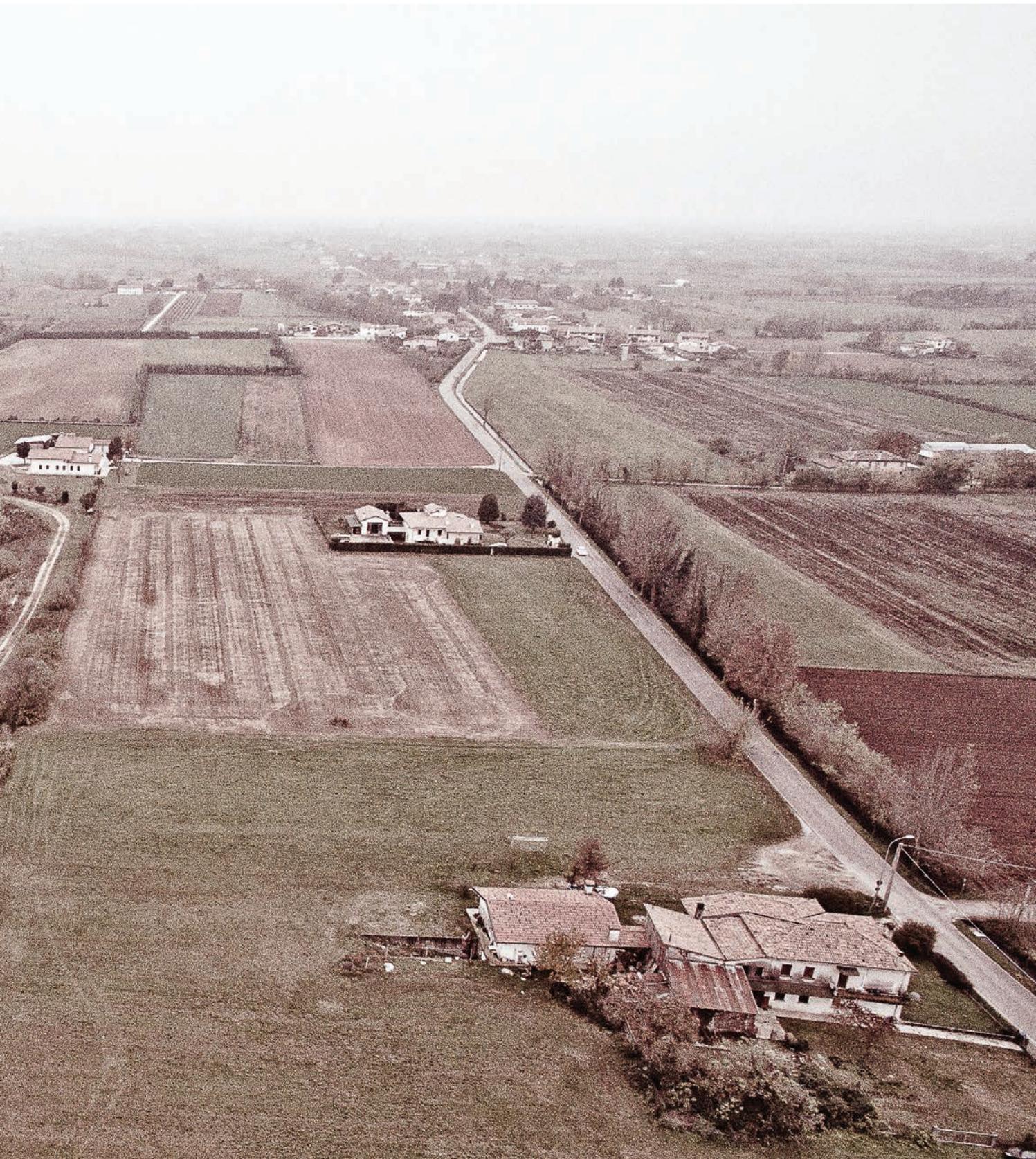




**Placca Industriale, Montebelluna sud**

Transetto: n°12  
Coordinate: 45°46'15.44"N 12° 3'52.56"E





**Are e estrattive, Belvedere**

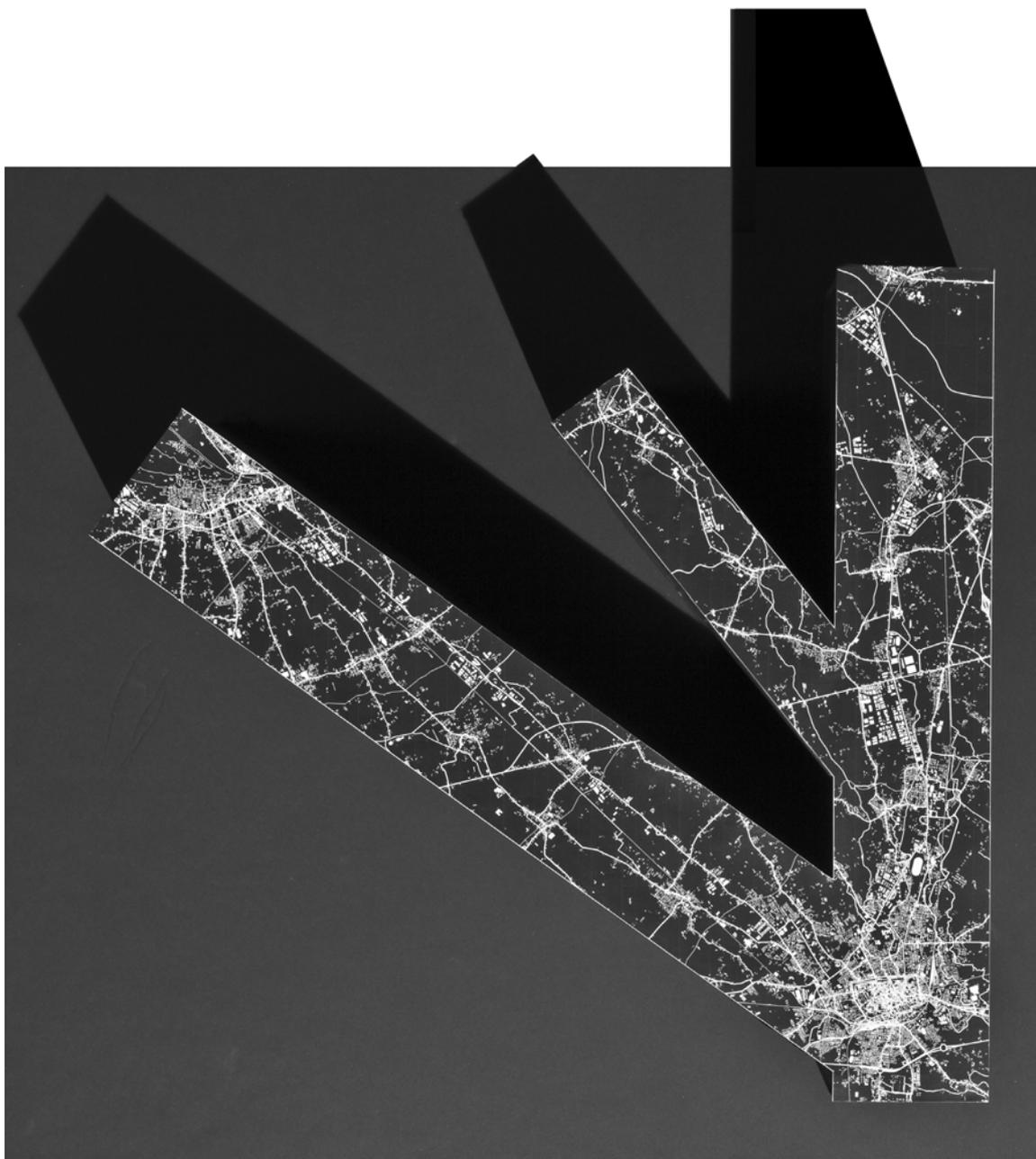
Transetto: n°12  
Coordinate: 45°45'6.27"N 12° 9'34.86"E





Placca industriale, Signoressa

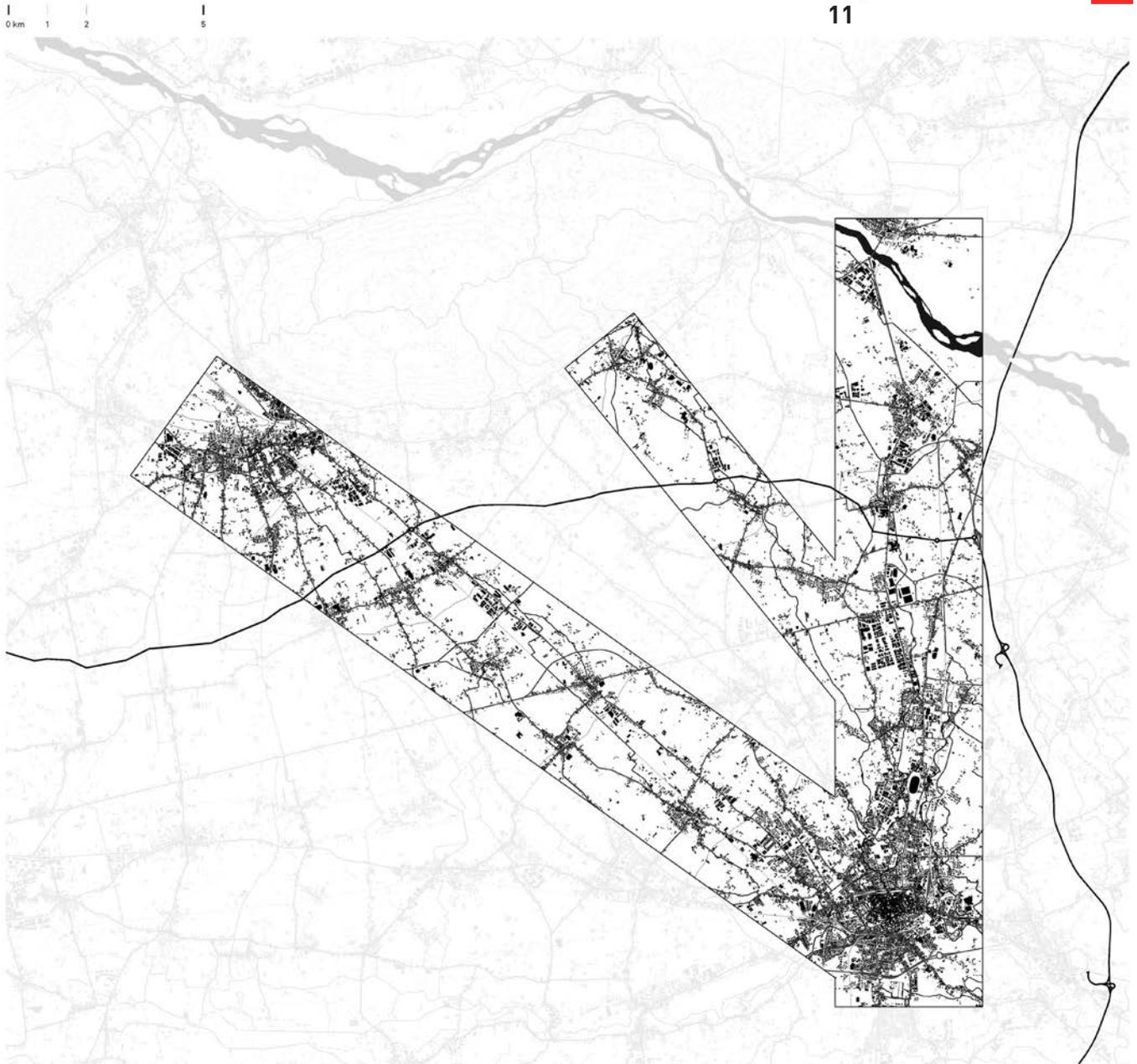
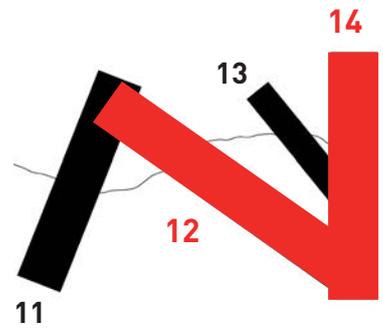
Transetto: n°12  
Coordinate: 45°44'38.58"12° 6'42.48"E



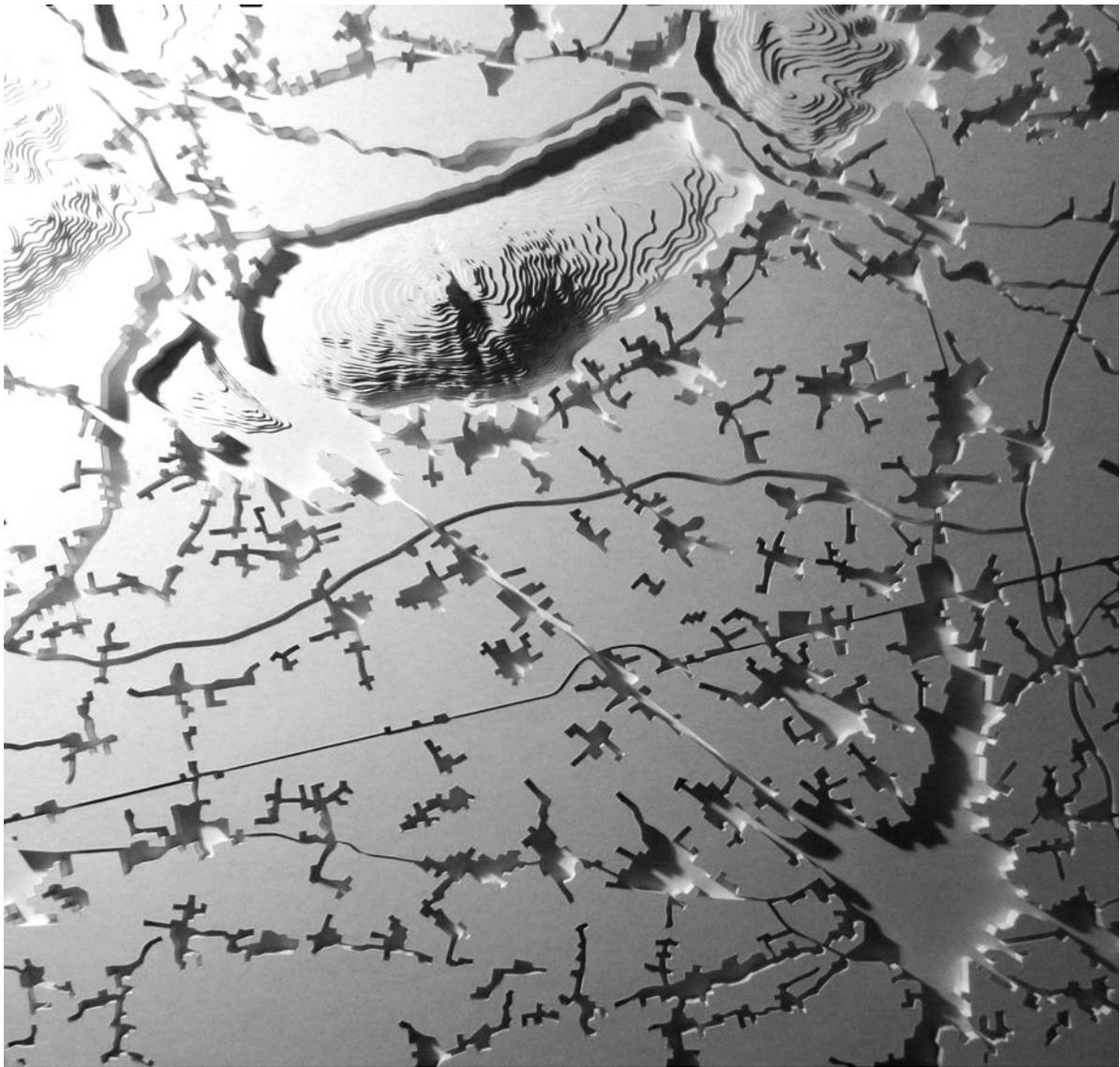
## QUADRANTE 22

*Unità di studio*

*I transetti 12, 13 e 14, il cui territorio è stato raccontato dalle panoramiche fotografiche, compongono un'unità territoriale soprannominata la "doppia V" o la freccia" del Montello, che racchiude al suo interno tre filamenti urbani differenti. Il sistema lineare tra Montebelluna e Treviso (n°12), incardinato alla SR348 "Feltrina", il sistema di collegamento idrico Montello-Treviso (n°13) garantito dall'elemento fisico del torrente Giavera ed infine lo sviluppo degli insediamenti lungo la frammentata strada-mercato SS13*



*“Pontebbana” che collega Nervesa a Treviso (n°14). Questi sistemi lineari intercettano a Nord, la città lineare ai piedi del Montello, attraversata per intero dalla ferrovia dismessa Montebelluna – Susegana, mentre a Sud le tre linee convergono sulla città di Treviso, disegnando un triangolazione scalena, testa di chiusura dell’infrastruttura pedemontana, che si raccorderà nei pressi di Villorba con l’ A27 Venezia – Belluno.*



## Porosità - La città scheggia

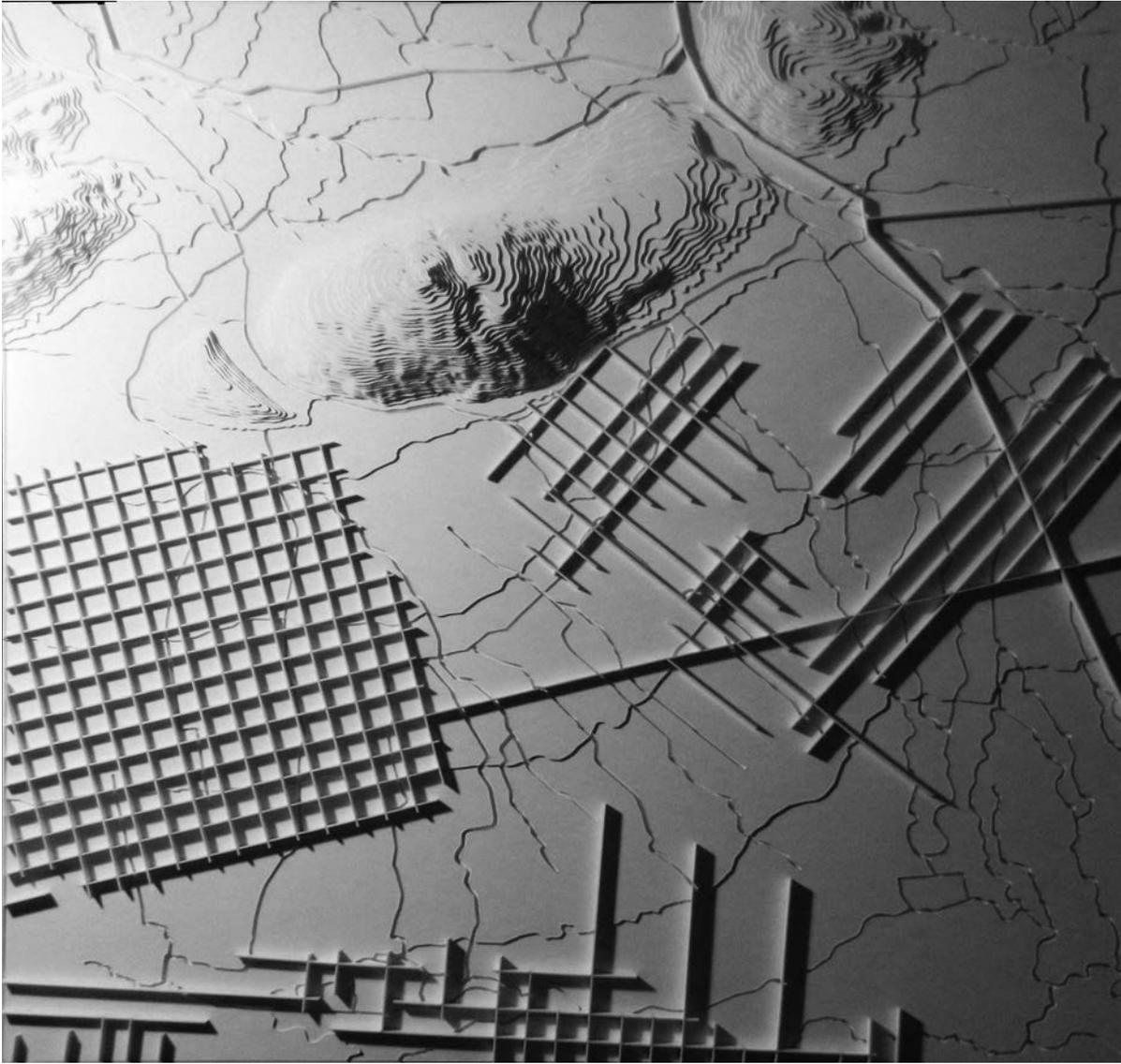
Modello scala 1:50.000  
Tecnica mista

### QUADRANTE 22

*Porosità e trame*

*Estrudendo la struttura del vuoto emergere la figura del non costruito nella sua fragilità e capillare rimanenza. Osservando la sua composizione, la città "sbrapnel" prende forma evidenziando un espansione dell'edificato urbano, residenziale e produttivo in grado di intaccare pesantemente lo spazio agricolo, generando così un tessuto poroso e fragile simile ad una "rosa di schegge" o ad una "spugna dai larghi pori". Appare evidente come la materia del non edificato, agendo come collante, possa favorire in futuro una maggiore permeabilità, sia di cerniera che di contenimento tra i diversi insediamenti urbani e i sistemi ambientali esistenti, creando l'occasione per un disegno integrato capace di suscitare nuove e più bilanciate interpolazioni ambientali.*

*A partire dalla centuriazione romana, in parte ancora visibile, che si adattava alla morfologia del suolo ed alle sue caratteristiche idrogeologiche, si è generata la regola per lo sviluppo degli insediamenti e delle infrastrutture dei secoli a venire. A causa delle numerose inondazioni del fiume Piave, oggi è visibile solo una traccia parziale, in parte ricalcata dalla rete idrica esistente.*



**Trame**

Modello scala 1:50.000  
Tecnica mista



Flussi veicolari



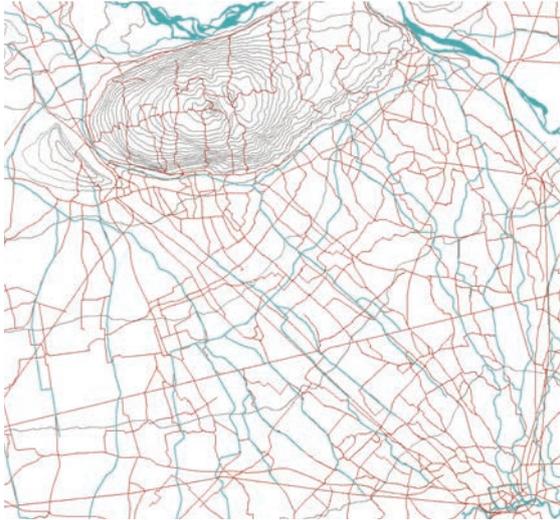
- oltre 30.000 veicoli/h
- 20.000 - 30.000 veicoli/h
- 10.000 - 20.000 veicoli/h
- 5.000 - 10.000 veicoli/h
- 0 - 5.000 veicoli/h
- Superstrada Pedemontana  
(previsione al 2018: 35.173 veicoli/h)

## QUADRANTE 22

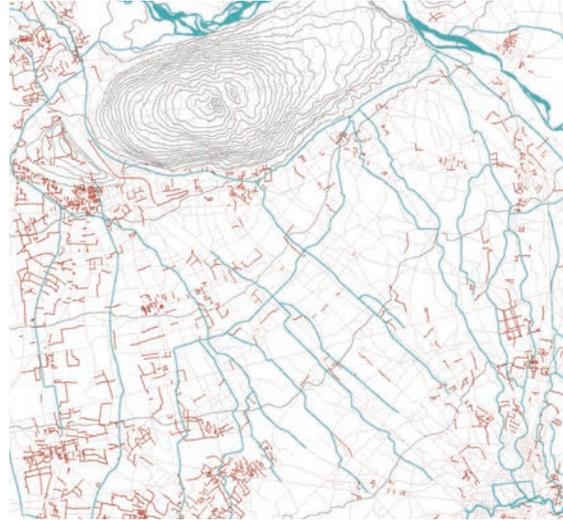
*Infrastrutture e maglie larghe*

*La rigidezza delle maglie infrastrutturali consolidate e di quelle future (la superstrada pedemontana) che oggi imbrigliano da Nord a Sud e recideranno da Est a Ovest l'edificato consolidato contribuiranno a consolidare e stabilire assi prioritari di sviluppo aumentando una possibile condizione di entropia per quanto concerne nuovi fenomeni di erosione del patrimonio agricolo. Processo quest'ultimo già in atto da diverso tempo.*

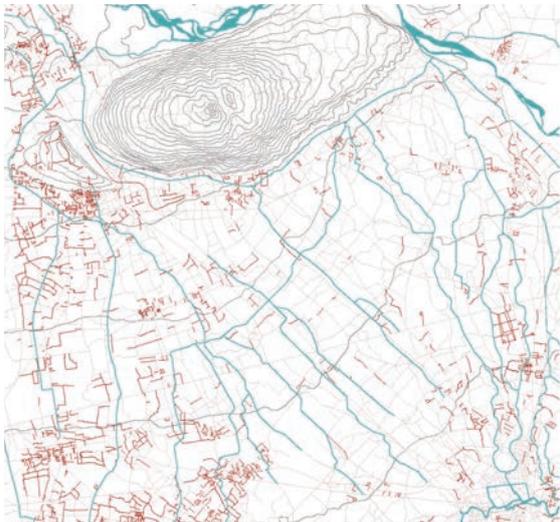
1850-1900



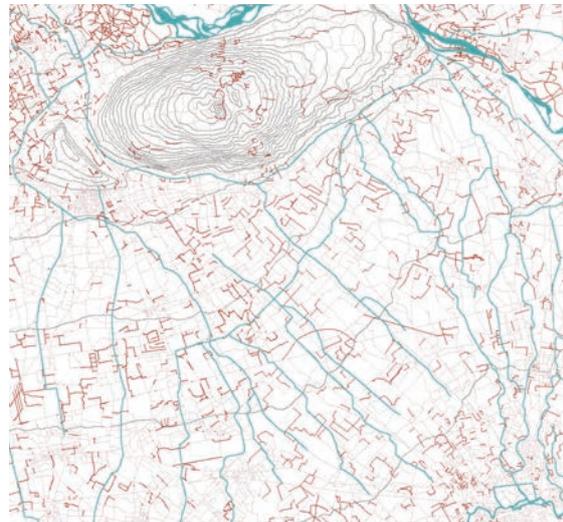
1900-1950



1950-1980



1980-2015

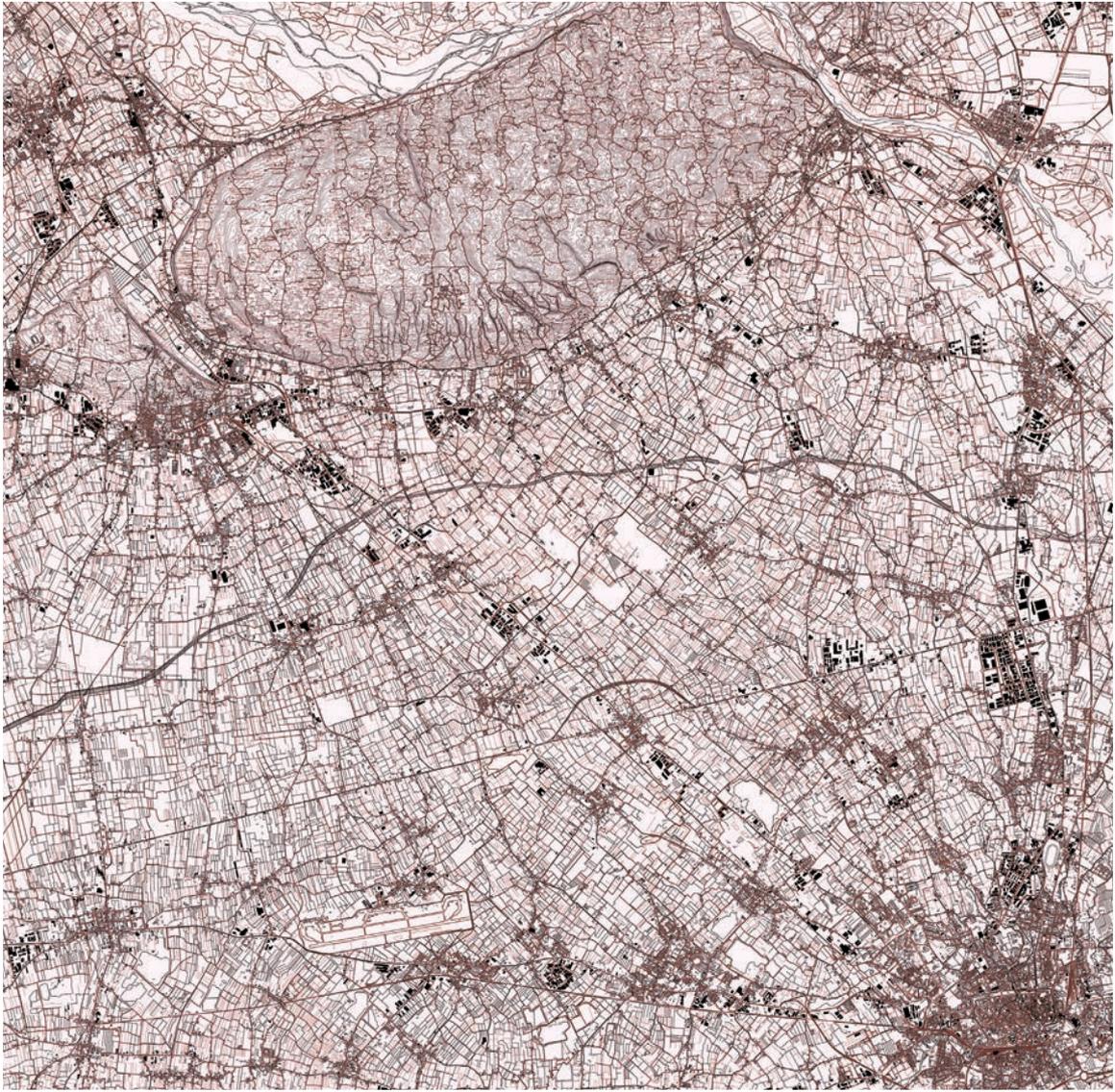


Evoluzione infrastrutture

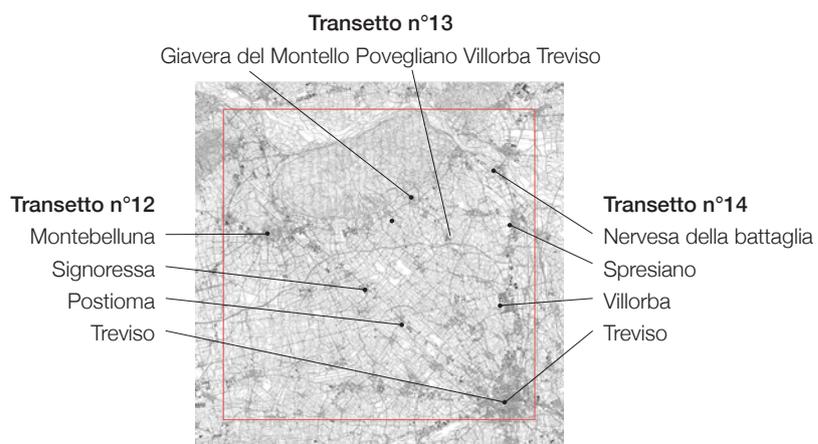
- viabilità esistente
- viabilità in espansione

8 4 2 0 Km

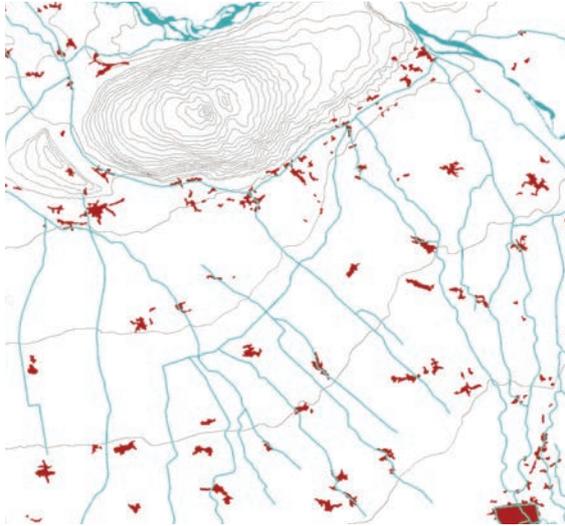
*La forte espansione dei tessuti urbani misti, le aggressioni produttive delle placche industriali e le cave del medio corso del Piave, per svilupparsi si sono appoggiate al reticolo stradale minore e alla viabilità principali, quali le strade SR348 ("Feltrina") e SS13 ("Pontebbana"), creando nuovi paesaggi, gerarchizzando fortemente lo sviluppo e talvolta lacerando le trame degli assetti consolidati, con una parziale perdita delle caratteristiche originarie. La congestione in atto che si verifica è la conseguenza di un sovraccarico perpetrato nel tempo a cui la Superstrada Pedemontana Veneta dal 2018, anno teorico di entrata in funzione, dovrà rispondere, si spera, con un assorbimento sostanziale di buona parte del traffico attuale.*



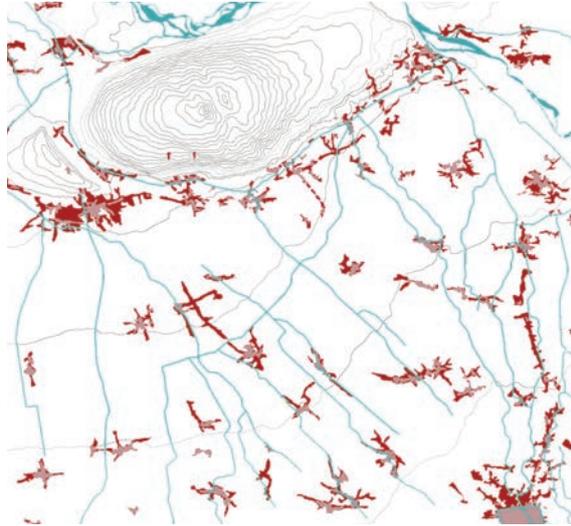
Quadrante di studio 22 x 22 km



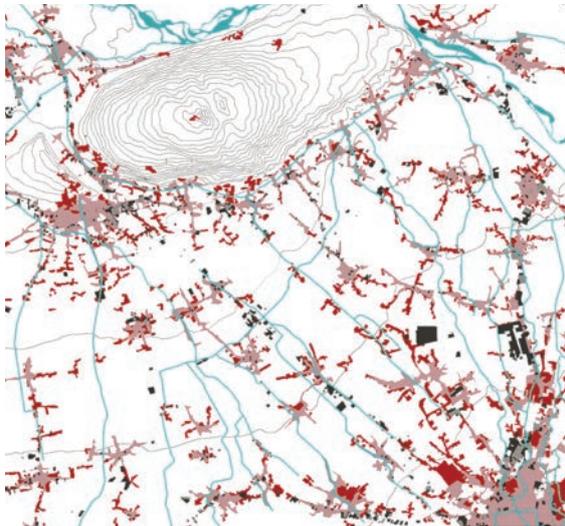
1850-1900



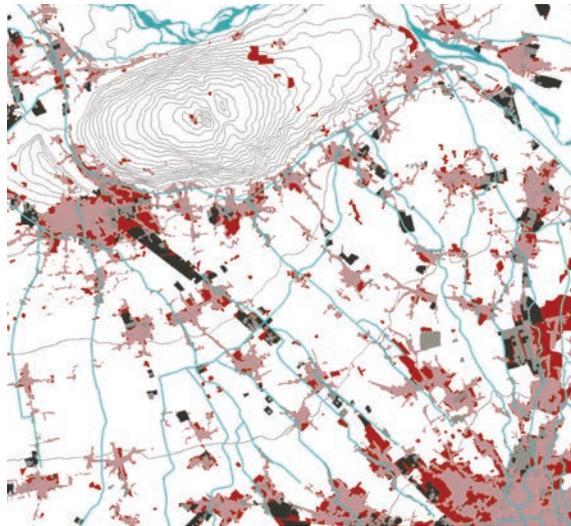
1900-1950



1950-1980



1980-2015



Evoluzione dei tessuti urbani



## QUADRANTE 22

*Evoluzione e tessuti*

*I tre filamenti, pur essendo ravvicinati, si parla solo di qualche decina di chilometri di distanza, presentano caratteri molto distinti dal punto di vista della densità, del paesaggio e del sottoutilizzo. Tale diversità in così poco spazio è un'occasione che permette di formulare una serie di riflessioni inerenti lo stato di salute di più forme di questo territorio. La cornice utilizzata per raccontare lo stato dell'arte è stata costruita intorno al modello della "doppia V", tracciando un quadrante di studio dalle dimensioni di 22x22 Km, denominato comunemente Quadrante 22 (in senso antiorario i quattro comuni agli angoli: Treviso, Nervesa della Battaglia, Montebelluna, Fossalunga). In sintesi, dallo studio effettuato sul Quadrante 22, emergono almeno tre grandi criticità e due spunti per rilanciare una riflessione da cui ripartire per ripensare il modello della città paesaggio:*

*La crescita del tessuto urbano sia di natura residenziale che produttiva, lo sfruttamento estrattivo del suolo negli ultimi trent'anni, hanno generato un territorio scheggiato e molto frammentato (la città "sbrapnel"). Le forme di urbanità lineari generate lungo la "Feltrina" e la "Pontebbana" lavorano come quinte urbane disgreggiate e non favoriscono un ri-bilanciamento contenitivo di un edificato di bassa qualità architettonica*



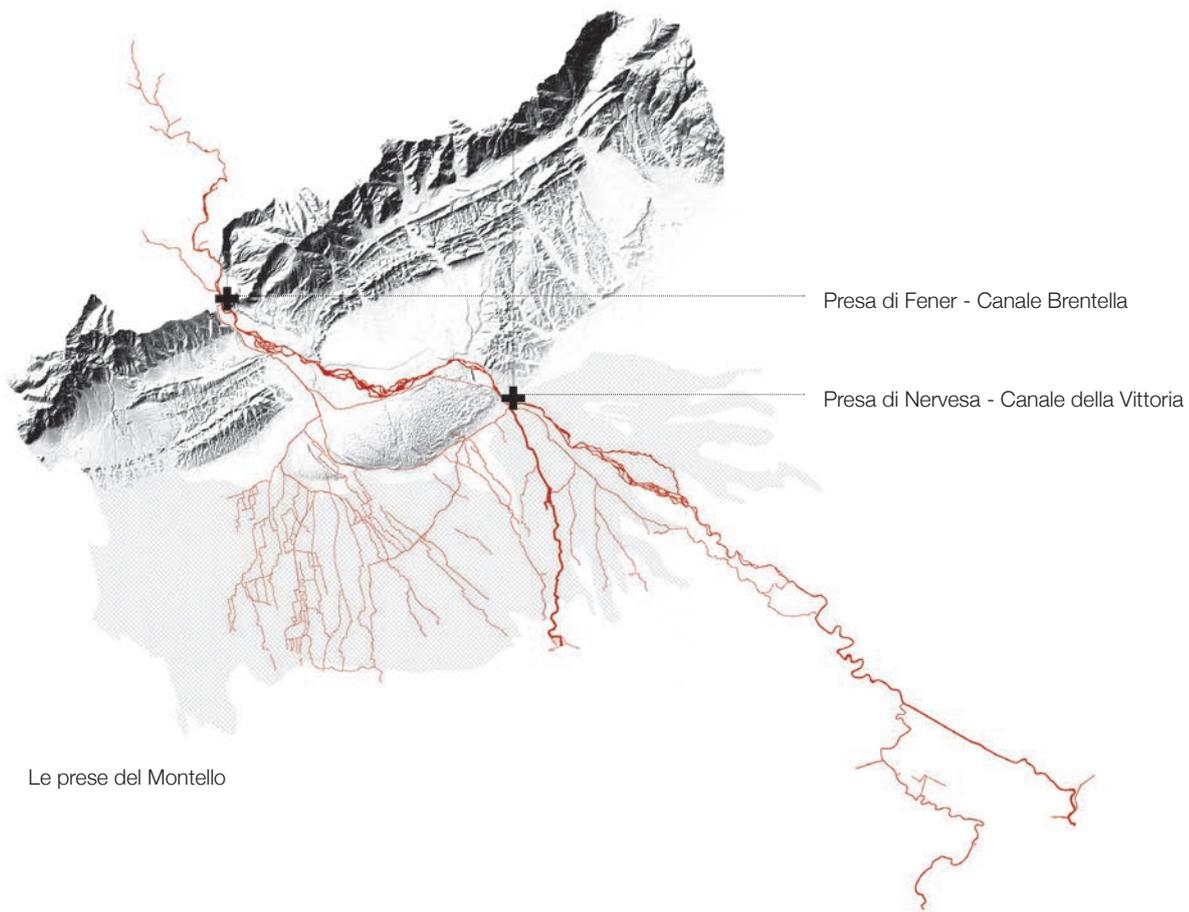
Sistema delle acque



## QUADRANTE 22

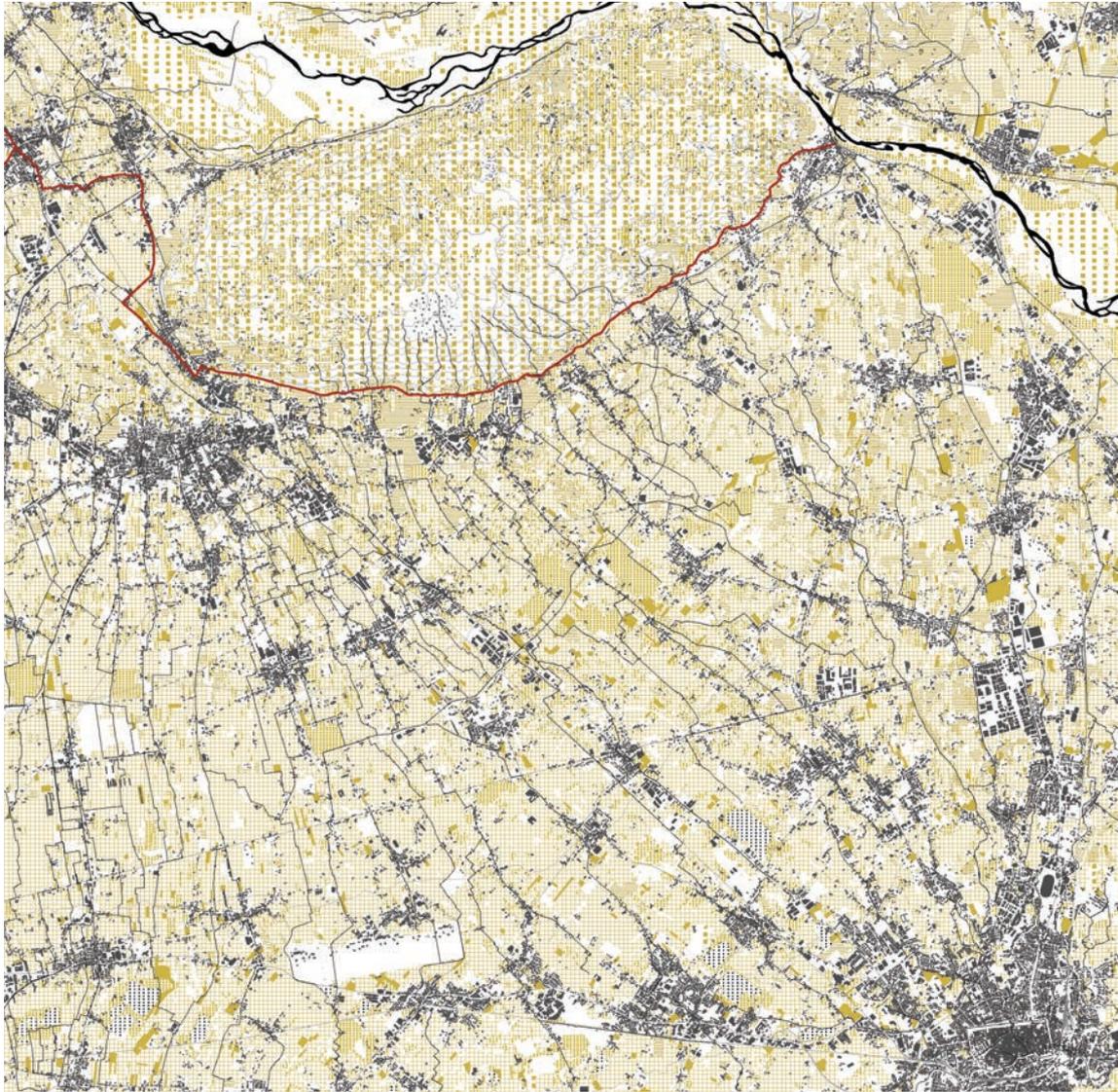
### *Evoluzione e tessuti*

*Il grande quadro dei tracciati evidenzia l'esistenza di una potente rete idrica sia principale che secondaria. Il territorio è utilizzato principalmente per la coltivazione intensiva, ed è fortemente connotato da elementi architettonici tipici delle molteplici attività agricole che si svolgono. Questo paesaggio, ora comune, non è sempre stato ricco di canali e fossi. E' solo nel 1436, per rendere fertili e abitabili questi territori che la Serenissima autorizzò la derivazione di acqua dal Piave, tramite il canale Brentella, a Pederobba. Dopo pochi anni il Brentella, giunse fino a Montebelluna e lo sviluppo della restante parte del canale durò molti anni ancora. Il territorio iniziò così a trasformarsi da pietraia a terreno coltivabile. In sintesi si può affermare che esiste una relazione biunivoca tra il canale Brentella e lo sviluppo socio-economico di questi territori. La nascita di nuovi borghi, la costruzione delle ville venete e del loro intorno, la nascita e lo sviluppo di nuove attività come mulini, magli, folli e setifici che ricavano l'energia necessaria per funzionare dalla forza dell'acqua, non sarebbero mai stati realizzati se non si fosse sviluppata questa imponente e capillare rete idrica. All'acqua della Brentella della Piavesella di Nervesa sono legati da secoli l'agricoltura ed il sistema ambientale dell'alta pianura.*



Le prese del Montello

*L'area servita dalla Brentella di Pederobba, negli anni '20 fu separata dalla parte sud orientale, a seguito della costruzione del Canale della Vittoria che aveva il compito di servire l'area S-E del Brentella e la pianura ancora asciutta fino al Piave, essendo il Brentella insufficiente a soddisfare tutti i bisogni d'acqua dell'alto trevigiano. A partire dagli anni 20, si iniziò una rilevante opera di miglioramento della rete adduttrice. Prima si sistemò l'opera di presa ed il canale derivatore, a seguire i canali principali di Caerano, del Bosco e Moresca. Negli anni '50 ancora non più del 30-40% della superficie risultava effettivamente irrigata. Il progressivo miglioramento dei canali di ordine inferiore, portò, alla fine degli anni '60, ad elevare decisamente l'efficienza irrigua complessiva del Canale Brentella, garantendo l'acqua al 70-80% della superficie dominata. Sempre nei primi anni '60 si iniziò la realizzazione sistematica di canalette distributrici in cemento armato che consentivano di estendere l'irrigazione al 100% della superficie, eliminando le perdite della distribuzione. Il Consorzio Canale della Vittoria scelse questa via, anziché intervenire sull'adduzione. Le canalette furono realizzate nel a partire dal Brentella per circa 2.000 ha. principalmente a Volpago, Giavera e Crocetta, stravolgendo completamente l'assetto idraulico-agrario precedente, ma fortunatamente l'esperimento durò poco.*



Regime dei suoli non edificati

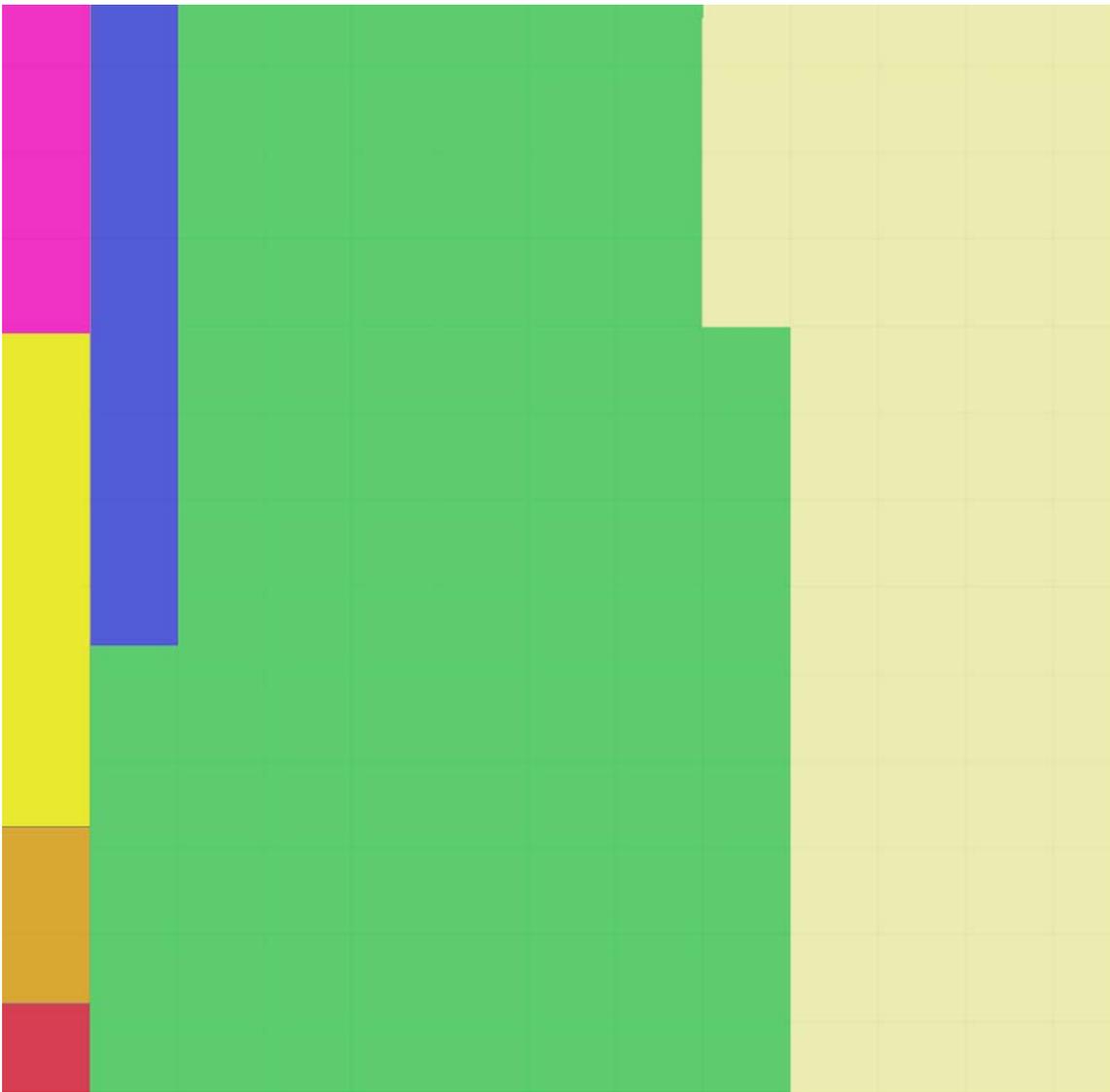


-  terreni agricoli
-  superfici a prato
-  aree estrattive
-  vigneti
-  aree interstiziali
-  aree boschive
-  bacini idrici
-  strada del vino Montello e Colli Asolani

## QUADRANTE 22

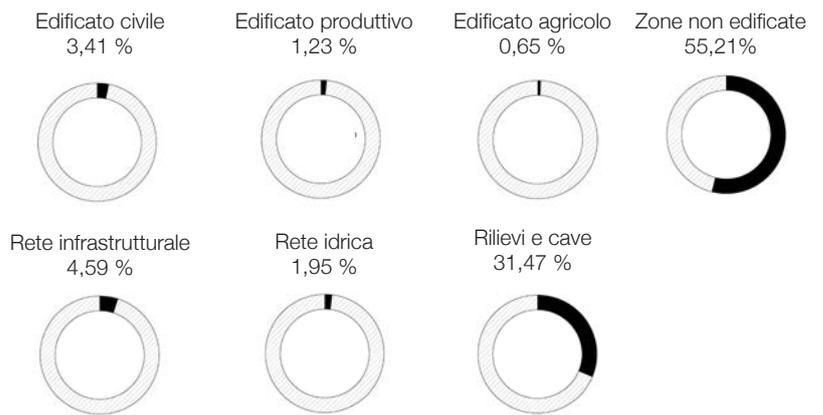
*Dimensione agricola*

*A fronte delle criticità, si potrebbe ripartire, dal dato della composizione del suolo non costruito di tipo agricolo (51 % dell'intera superficie del quadrante) per dettare nuovi assetti del territorio. Il settore agricolo,*



Defrag territoriale

- edificato civile  
22,68 Km<sup>2</sup>
- edificato agricolo  
4,36 km<sup>2</sup>
- edificato produttivo  
6,20 km<sup>2</sup>
- infrastrutture  
30,53 km<sup>2</sup>
- idrografia  
12,98 Km<sup>2</sup>
- aree non edificabili pianeggianti  
367,59 Km<sup>2</sup>
- rilievi e cave  
209,56 Km<sup>2</sup>



*rispetto alla manifattura, ha tenuto meglio, anzi ha generato, grazie alla diversificazione degli investimenti, posti di lavoro e indotti positivi. Agricoltura come risorsa urbana per la città paesaggio, che dovrebbe ristabilire nuovi meccanismi di bilanciamento a favore di un ri-pristino / ri-sviluppo di tali territori in funzione di un assetto più consapevole dell'edificato.*



Patrimonio industriale

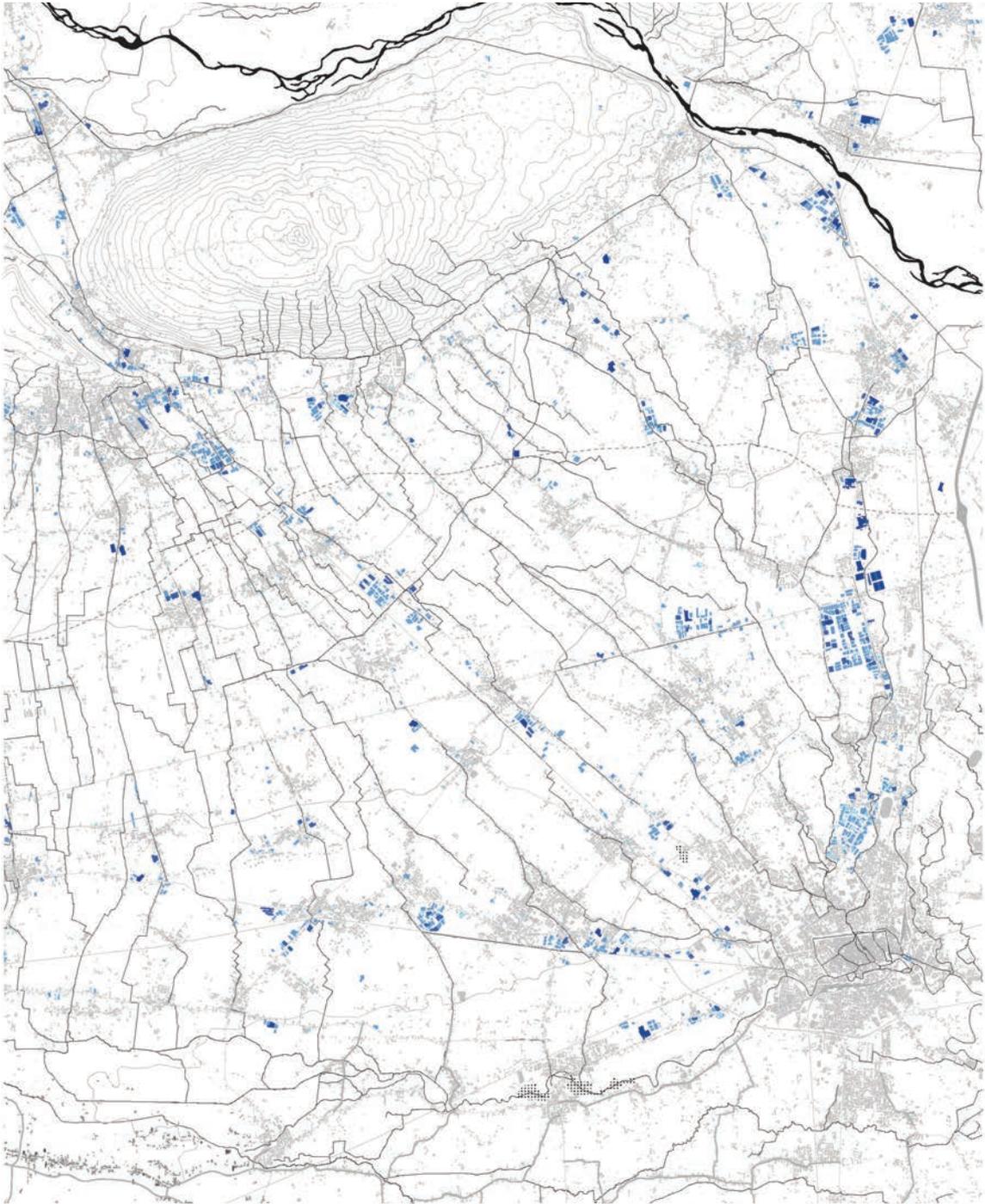


- fabbricati industriali
- fabbricati industriali dismessi

## QUADRANTE 22

*Dimensione e dismissione del patrimonio industriale*

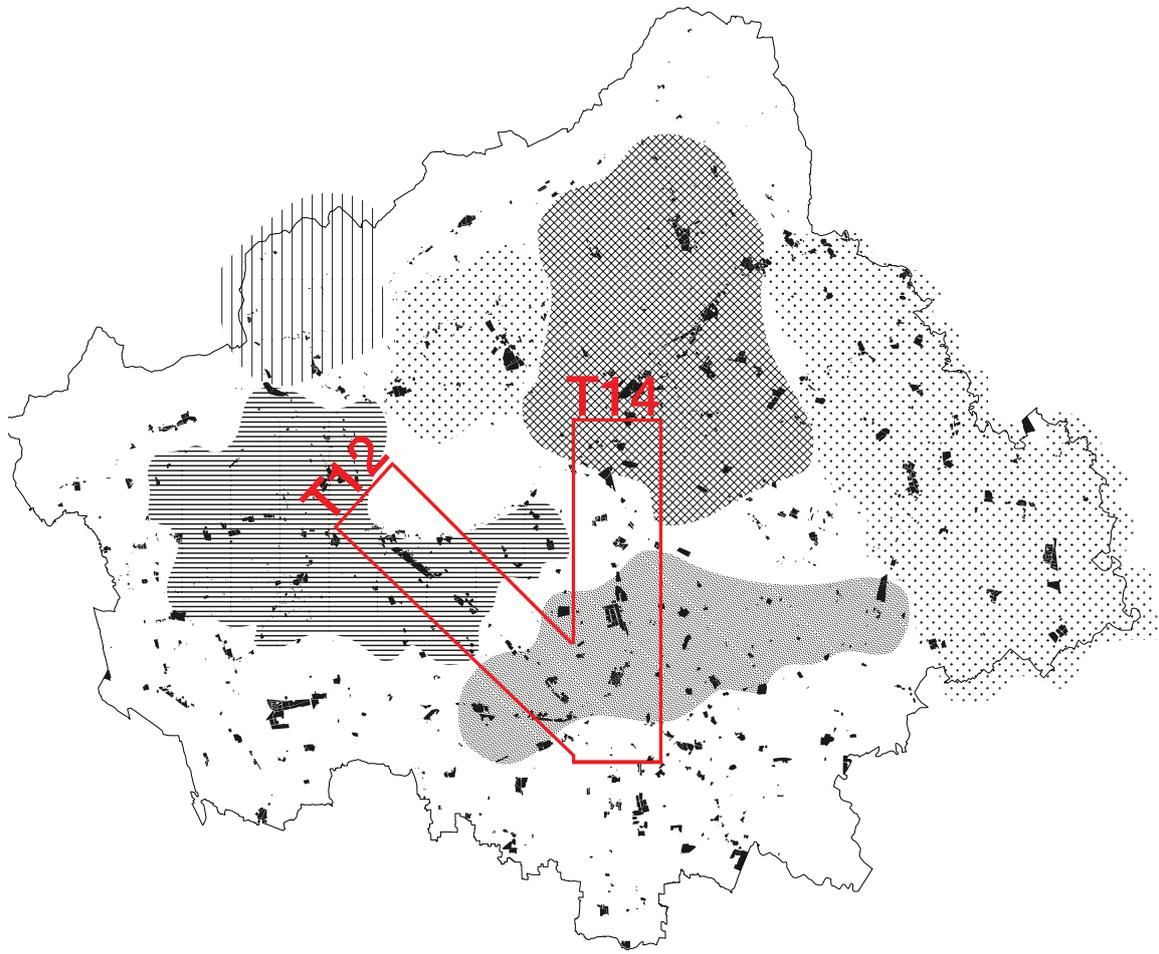
*La crescita del tessuto urbano sia di natura residenziale che produttiva, lo sfruttamento estrattivo del suolo negli ultimi trent'anni, hanno generato un territorio scheggiato e molto frammentato (la città "shrapnel"). Le forme di urbanità lineari generate lungo la "Feltrina" e la "Pontebbana" lavorano come quinte urbane disaggregate e non favoriscono un ri-bilanciamento contenitivo di un edificato di bassa qualità architettonica*



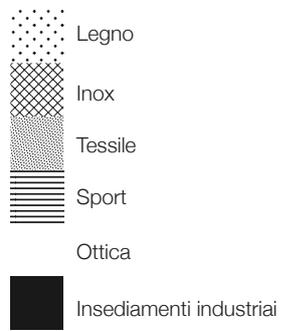
Patrimonio industriale



- fabbricati industriali: 500 m2-1.000 m2
- fabbricati industriali:1.000 m2-5.000 m2
- fabbricati industriali da: 5.000 m2 -10.000 m2
- fabbricati industriali da: 10.000 m2-50.000 m2



Distretti industriali

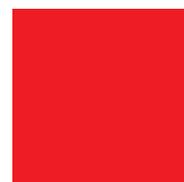


## T14 Treviso - Nervesa della Battaglia

Placche industriali 1 - 8



4.659.273 m<sup>2</sup>  
Produttivo



1.263.699 m<sup>2</sup>  
Dismesso (27%)

## T12 Treviso - Montebelluna

Placche industriali 9 - 14



1.696.954 m<sup>2</sup>  
Produttivo



73.154 m<sup>2</sup>  
Dismesso (0.04%)

### QUADRANTE 22

Rapporti tra i transetti, i distretti prodotti e l'abbandono

*Ad otto anni dall'inizio della crisi economica emerge sempre più la questione legata al sottoutilizzo, dismissione ed abbandono delle strutture produttive, commerciali e per il tempo libero. Questa parte della ricerca si pone l'obiettivo di mostrare, attraverso l'indagine fotografica, la situazione in cui versano le principali aree produttive del territorio, racchiuso all'interno dei transetti Treviso- Nervesa della Battaglia (12) e Montebelluna Treviso (14). Con punte, anche del 40% di dismissione, eclatante il caso di Villorba, intiere placche industriali si stanno avviando verso un inevitabile degrado. Molte volte concepite per la sola funzione produttiva, le aree presentano punti di debolezza che concorrono, assieme alla situazione economica odierna, al loro declino: gli spazi pubblici sono ridotti al minimo necessario, le strutture per la circolazione e la sosta dei mezzi sono insufficienti e le infrastrutture della mobilità assolvono a requisiti puramente tecnici, senza nessuna qualità ambientale. Inoltre, i capannoni di media taglia, che, a causa delle loro caratteristiche fisiche, sono difficilmente riciclabili e si dimostrano inadeguati a soddisfare nuovi segmenti di mercato.*

# T14 Treviso - Nervesa della Battaglia

Placche industriali 01 - 08

pag. 231

## 01

### Treviso nord I°

pag. 233



superficie edificata  
1.052.959 m<sup>2</sup>



superficie placca  
710.461 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
106.569 m<sup>2</sup> (15%)

## 02

### Villorba

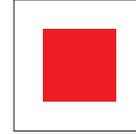
pag. 247



superficie edificata  
865.477 m<sup>2</sup>



superficie placca  
1.982.321 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
773.105 m<sup>2</sup> (39%)

## 03

### Ponzano

pag. 277



superficie edificata  
742.418 m<sup>2</sup>



superficie placca  
477.168 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
33.402 m<sup>2</sup> (7%)

## 04

### Spresiano sud

pag. 283



superficie edificata  
683.955 m<sup>2</sup>



superficie placca  
410.572 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
94.432 m<sup>2</sup> (23%)

## 05

### Spresiano centro

pag. 291



superficie edificata  
683.955 m<sup>2</sup>



superficie placca  
92.022 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
32.207 m<sup>2</sup> (35%)

## 06

### Arcade

pag. 295



superficie edificata  
955.134 m<sup>2</sup>



superficie edificata  
162.856 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
4.881 m<sup>2</sup> (3%)

## 07

### Nervesa sud

pag. 299



superficie edificata  
984.174 m<sup>2</sup>



superficie edificata  
581.851 m<sup>2</sup>



superficie dismesso  
197.829 m<sup>2</sup> (34%)

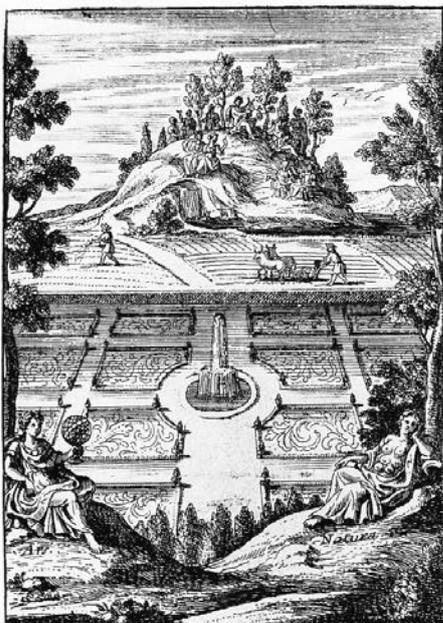
## QUADRANTE 22

Banca dell'abbandono

*Con la crisi economica emerge sempre più la questione legata al sottoutilizzo, dismissione ed abbandono delle strutture produttive, commerciali e per il tempo libero, con punte, anche del 40% di abbandono e*

			<b>08</b>
superficie edificata 984.174 m <sup>2</sup>	superficie placca 242.002 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 31.557 m <sup>2</sup> (15%)	<b>Nervesa centro</b> pag. 311
			<b>09</b>
superficie edificata 988.895m <sup>2</sup>	superficie placca 420.447 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 18.375 m <sup>2</sup> (5%)	<b>Montebelluna</b> pag. 321
			<b>10</b>
superficie edificata 861.696m <sup>2</sup>	superficie placca 264.163 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 13.285 m <sup>2</sup> (5%)	<b>Volpago</b> pag.331
			<b>11</b>
superficie edificata 386.996m <sup>2</sup>	superficie placca 305.900 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 29.963 m <sup>2</sup> (10%)	<b>Signoressa sud</b> pag.337
			<b>12</b>
superficie edificata 386.996m <sup>2</sup>	superficie placca 189.108 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 2.076 m <sup>2</sup> (2%)	<b>Signoressa</b> pag. 343
			<b>13</b>
superficie edificata 441.688m <sup>2</sup>	superficie placca 202.106 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 3.120 m <sup>2</sup> (1.5%)	<b>Postioma sud</b> pag. 347
			<b>14</b>
superficie edificata 1.052.959 m <sup>2</sup>	superficie placca 315.230 m <sup>2</sup>	superficie dismesso 6.335 m <sup>2</sup> (2%)	<b>Treviso nord II°</b> pag. 351

*dismissione all'interno dei transetti Treviso- Nervesa della Battaglia (n°12) e Montebelluna Treviso (n°14) eclatante, ad esempio, il caso di Villorba. Una grande placca concepita per la sola funzione produttiva presenta forti punti di debolezza ambientale che concorrono, assieme alla situazione economica odierna, al suo declino.*



CURIOSITEZ  
DE LA NATURE ET DE L'ART



CURIOSITEZ  
DE LA NATURE ET DE L'ART

## SECONDA NATURA

*Cornice progettuale*

*I temi di progetto riguardano la comprensione e l'elaborazione di possibili strategie e scenari in grado di interpretare nuovamente l'armatura ambientale ed ecologica, già in parte latente in prossimità dei transetti, nell'intento di riattivare processi di assecondamento, metamorfosi e riuso del territorio che abbiano come filo conduttore gli elementi del paesaggio ora negletti. Questo processo è reso possibile mediante la formulazione di una serie di ipotesi intente a predisporre il territorio verso un tipo di cambiamento endogeno, capace di ripartire da un processo di revisione, riformulazione ed interazione delle tre nature classiche presenti nel paesaggio pedemontano quali ad esempio, l'assenza di addomesticazione, la natura costruita ed il giardino, quest'ultimo da intendersi come metafora di incremento qualitativo dello spazio pubblico urbano. Dal punto di vista operativo è stato richiesto il disegno di un programma per le superfici e le aree di interesse, una proposta di potenziamento ecologico verso determinati aspetti ambientali esistenti (processi di wilderness controllata) ed infine un rafforzamento sistemico delle infrastrutture dolci.*



Armatura - Cretto  
n°12



Armatura - Cretto  
n°14



Struttura urbana e reti idriche

Modello scala 1:25.000  
Tecnica mist

## TRANSETTO N°14

*Armatura ecologica*

*L'infrastruttura ecologica ri-emersa potrebbe rappresentare una potenziale occasione per riscoprire quei lacerti del e nel territorio rimasti latenti per anni, confinati ai margini, alla ricerca di una nuova identità. Questo esperimento disegna il primo tentativo di fornire una prospettiva per affrontare un riassetto ed un*



Armatura ecologica

*processo rigenerativo capace di formulare un nuovo quadro ambientale a partire dalle reti nascoste e sotto utilizzate.*

*All'interno della nuova infrastruttura ecologica, gli spazi marginali, vengono riscoperti dalla collettività e consentono di connettere i diversi elementi naturali presenti, quali le cave, il patrimonio agricolo ed i parchi pubblici, le realtà urbane, le ville storiche e gli spazi ricreativi dello sport ampiamente disseminati nel territorio. La nuova armatura, che utilizza come struttura portante le vie d'acqua, si modella quando incontra i numerosi vigneti del prosecco, aggredendo le placche industriali per ri-definirne la forma, l'impronta urbana.*



I tagli nel territorio

- tessuto industriale
- viabilità carrabile
- rete ferroviaria



Le vie d'acqua

- tessuto industriale
- rete idrica



Tessuti esistenti

- centri storici
- ville storiche
- poli sportivi e parchi pubblici

15



13



11



9



16



14



12



10



#### Stanze

Elementi dalla forma ben definita, inseriti o a contatto con aggregati urbani, ma anche completamente immersi nello spazio aperto, che risultano apparentemente chiusi rispetto a ciò che li circonda. Rientrano in questa categoria spazi urbani, infrastrutture, rete idrografica ed elementi naturali.

#### Frammenti

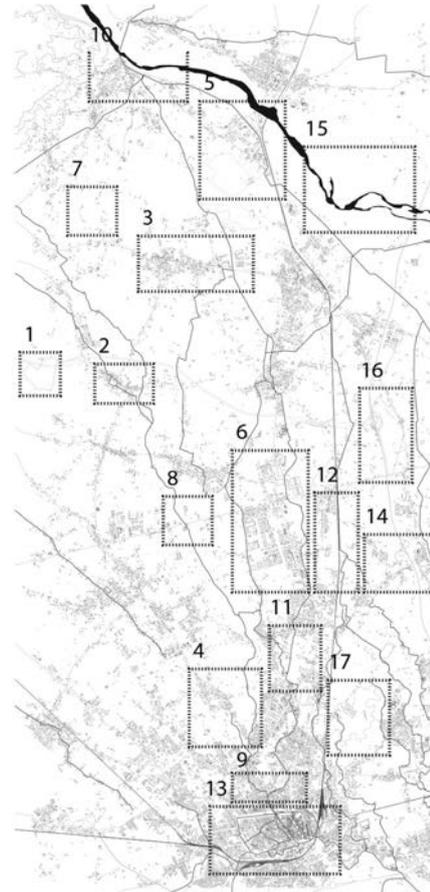
Residuo o porzione di territorio rimasta inalterata nei quali è facilmente riconoscibile la forma. Spesso risultato di espansioni dei centri abitati e di aree produttive verso lo spazio agricolo.

#### Giunti

Punto di contatto tra due elementi distinti della stessa, o differente, natura. Nel caso di due corsi d'acqua si considera giunto il nodo in cui essi diventano un unico canale.

## TRANSETTO N°14

*Struttura morfologica*



Mobilità alternativa

Le eccellenze del territorio

Keymap Morfologica

— percorsi ciclo pedonali

■ vigneti



**Pulviscolo**

Identica l'insieme di piccoli elementi, sia di tipo urbano che produttivo, frammentati al tessuto urbano consolidato prevalentemente residenziale, oppure disperso negli spazi aperti. Il pulviscolo nel tessuto urbano nasce storicamente lungo le storiche direttrici stradali.

**Placche**

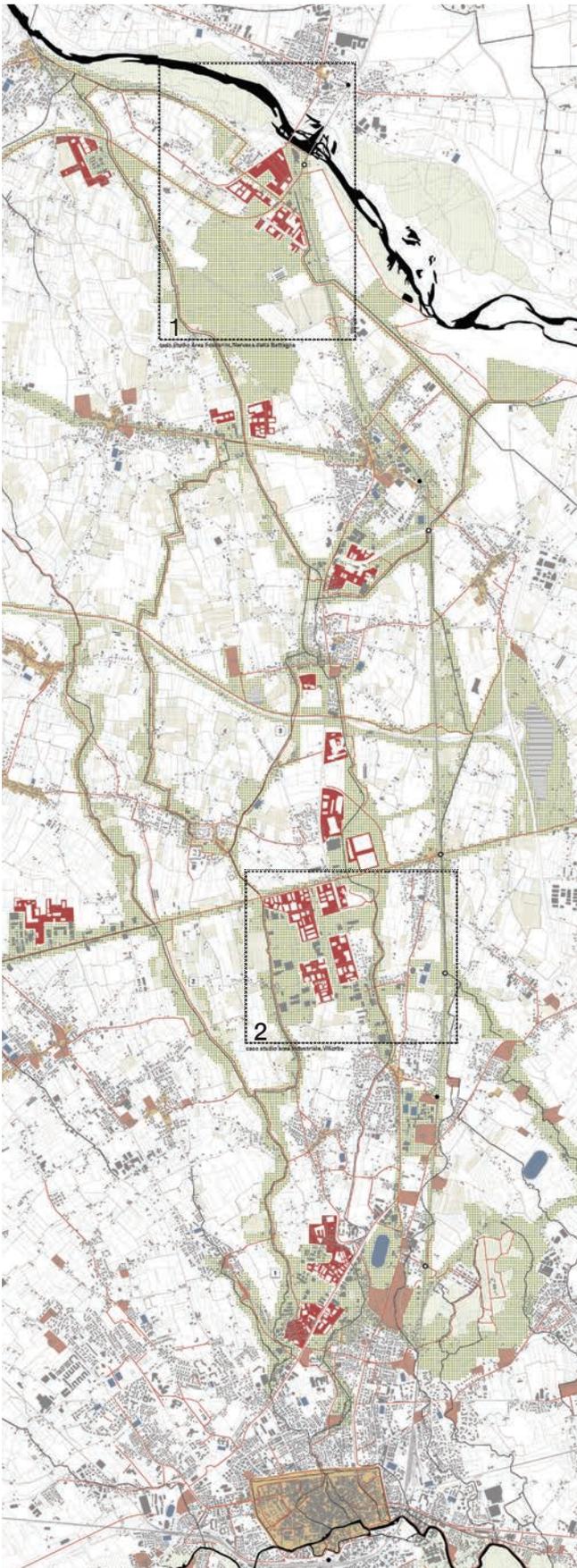
Aree produttive di grandi dimensioni o un aggregato di più unità affiancate, fortemente riconoscibile e specialistica. Le placche si collocano ai margini dello spazio urbano e sono dotate di grandi aree a parcheggio.

**Penisole**

insediamenti parzialmente a contatto con il sistema urbano e con quello degli spazi aperti. Le penisole sono spesso risultato di zonizzazioni pianificate ai margini delle periferie urbane durante la seconda metà del Novecento.

**Isole**

si considerano ambiti urbani ed elementi naturali completamente immersi nel territorio agricolo, ma anche unità produttive uniche o un aggregato di più unità di piccolo taglio incluse nel contesto urbano.

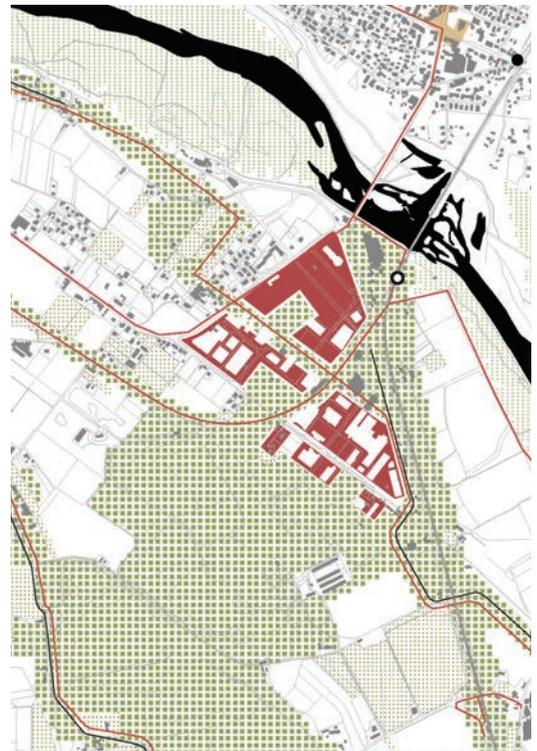


Rete ambientale - T14



**TRANSETTO N°14**

*Scenari progettuali alla grande scala*

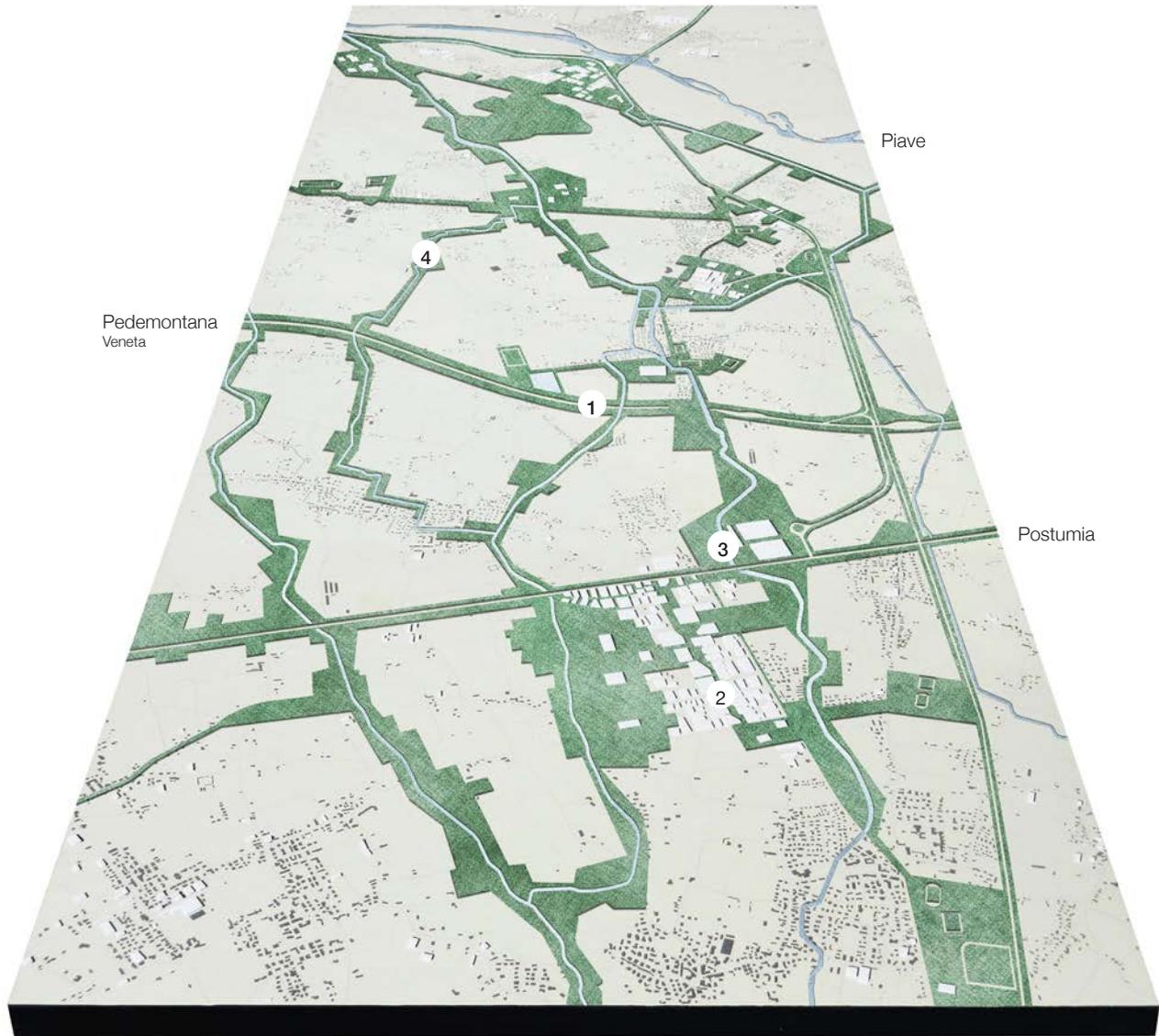


1 Area Foscarini, Nervesa delle Battaglia

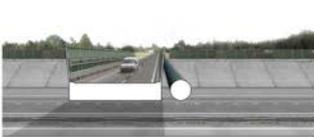


2 Area industriale Villorba

-  infrastruttura ecologica
-  parchi pubblici
-  vigneti di prosecco
-  bacini idrici
-  centri storici
-  ville storiche
-  poli sportivi
-  percorsi ciclo pedonali
-  fermate ferrovia esistenti
-  fermate ferrovia in progetto



Particolare Villorba - Nervesa  
 Modello scala 5.000  
 Tecnica mista



1 Attraversamenti e corridoi sulla pedemontana veneta



2 Contaminazione placche industriali

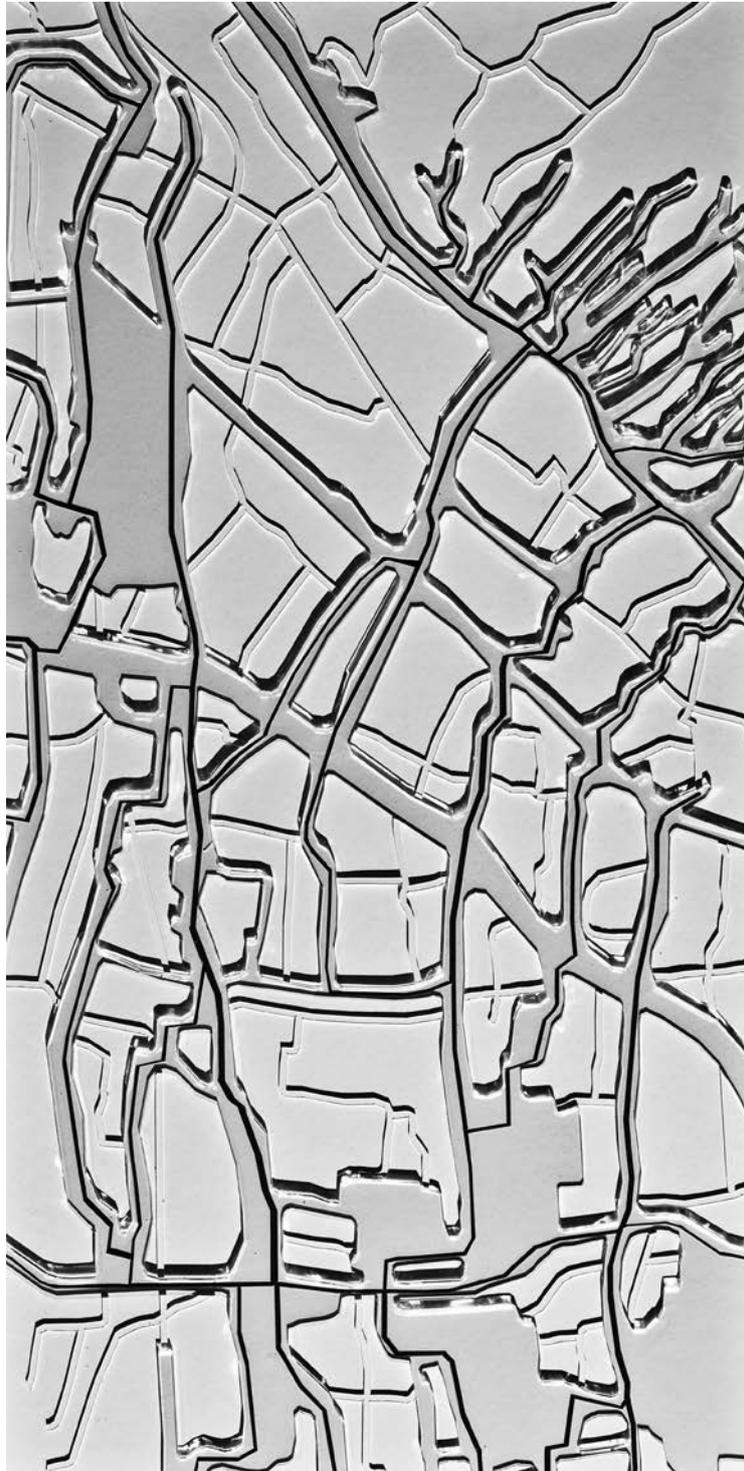


3 Recupero dei capifossi



4 Accessibilità





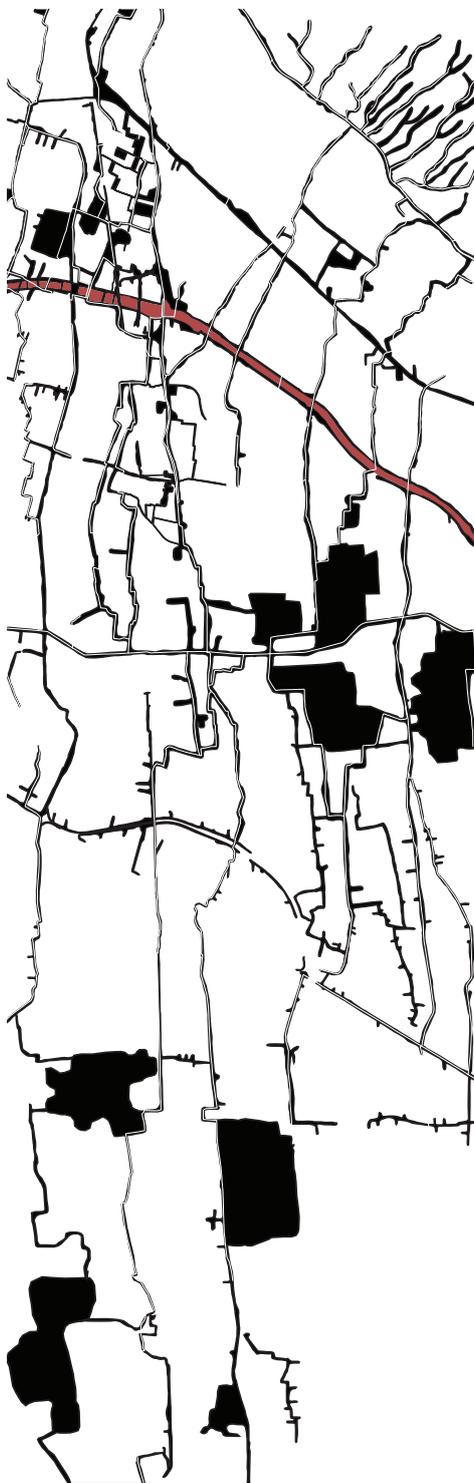
Struttura urbana e reti idriche

Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista

## TRANSETTO N°12

*Armatura ecologica*

*Con la crisi economica emerge sempre più la questione legata al sottoutilizzo, dismissione ed abbandono delle strutture produttive, commerciali e per il tempo libero, con punte, anche del 40% di abbandono e dismissione all'interno dei transetti Treviso- Nervesa della Battaglia (n°12) e Montebelluna Treviso (n°14) eclatante, ad esempio, il caso di Villorba. Una grande placca concepita per la sola funzione produttiva presenta forti punti di debolezza ambientale che concorrono, assieme alla situazione economica odierna, al suo declino.*



Armatura ecologica

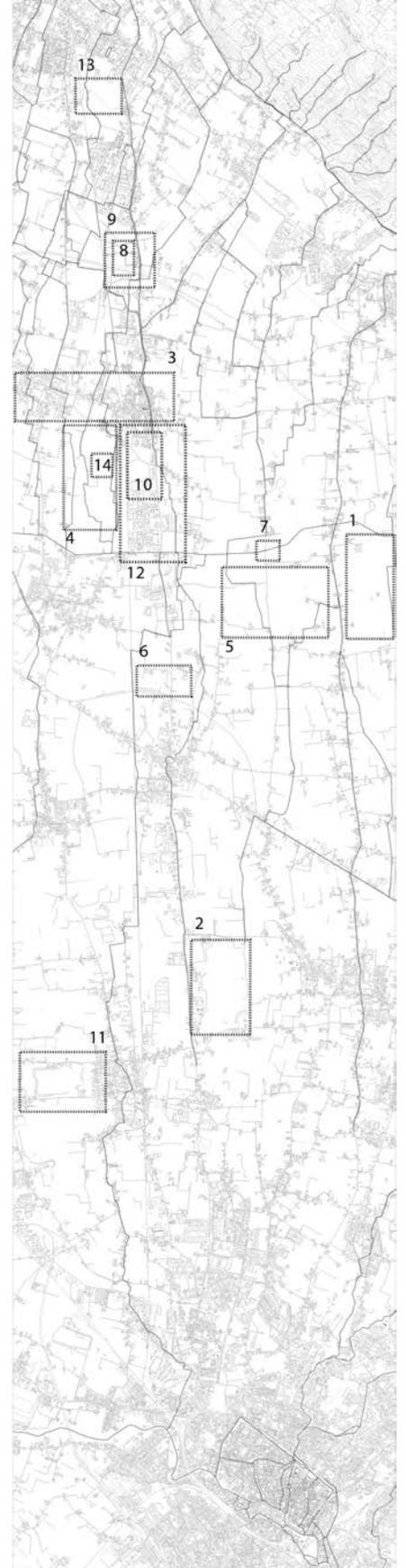
*Il transetto n°12 misura 18,65 km e si estende dal Comune di Montebelluna, fino a giungere alle porte di Treviso. Inglobando dentro di sé le municipalità di Trevignano, Signoressa e Paese. L'elevata frammentazione della struttura territoriale è percepibile persino dalle strade a scorrimento veloce che intercettano i residui industriali erosi dalla crisi. Nel transetto coesistono ma non dialogano due differenti città, quella del paesaggio non costruito, disegnato dalla trama dei campi agricoli, delle aree naturalistiche e delle reti idriche minori versus la città degli insediamenti frammentati, delle rigide reti infrastrutturali, dello sparpagliato edificato civile fino a giungere alle dure ed estranianti placche industriali. Le due realtà dovrebbero essere ripensate a partire da una nuovo disegno dell'armatura ecologica, incardinata alla rete idrica secondaria, la stessa che ha permesso nei secoli di generare tale paesaggio.*



I tagli nel territorio



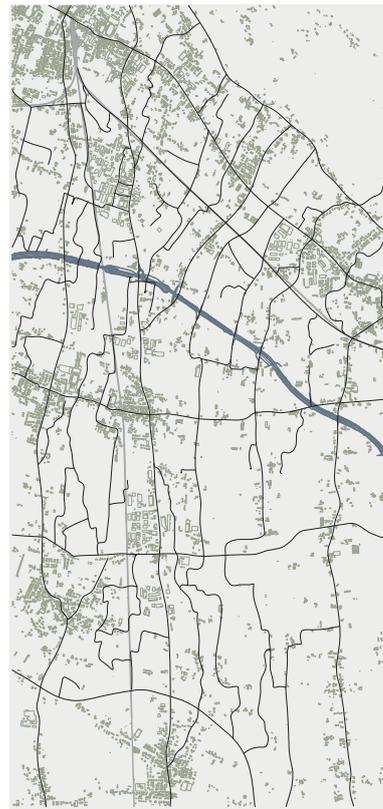
Le vie d'acqua



Keymap Morfologia

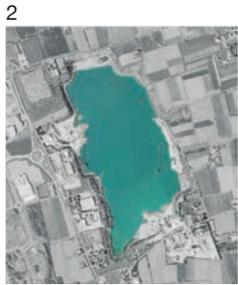


Reticoli esistenti



Modalità alternative

**TRANSETTO N°12**  
*Struttura morfologica*



### Isole

si considerano ambiti urbani ed elementi naturali completamente immersi nel territorio agricolo, ma anche unità produttive uniche o un aggregato di più unità di piccolo taglio incluse nel contesto urbano.



### Penisole

insediamenti parzialmente a contatto con il sistema urbano e con quello degli spazi aperti. Le penisole sono spesso risultato di zonizzazioni pianificate ai margini delle periferie urbane durante la seconda metà del Novecento.



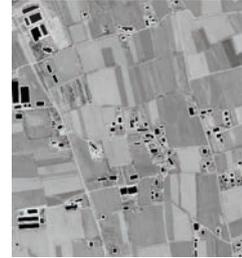
### 5



### Placche

Aree produttive di grandi dimensioni o un aggregato di più unità affiancate, fortemente riconoscibile e specialistica. Le placche si collocano ai margini dello spazio urbano e sono dotate di grandi aree a parcheggio.

### 6



### Pulviscolo

Identica l'insieme di piccoli elementi, sia di tipo urbano che produttivo, frammenti al tessuto urbano consolidato prevalentemente residenziale, oppure disperso negli spazi aperti. Il pulviscolo nel tessuto urbano nasce storicamente lungo le storiche direttrici stradali.



### 8



### Giunti

Punto di contatto tra due elementi distinti della stessa, o differente, natura. Nel caso di due corsi d'acqua si considera giunto il nodo in cui essi diventano un unico canale.



### 10



### Frammenti

Residuo o porzione di territorio rimasta inalterata nei quali è facilmente riconoscibile la forma. Spesso risultato di espansioni dei centri abitati e di aree produttive verso lo spazio agricolo.



### 12



### Stanze

Elementi dalla forma ben definita, inseriti o a contatto con aggregati urbani, ma anche completamente immersi nello spazio aperto, che risultano apparentemente chiusi rispetto a ciò che li circonda. Rientrano in questa categoria spazi urbani, infrastrutture, rete idrografica ed elementi naturali.

### 13

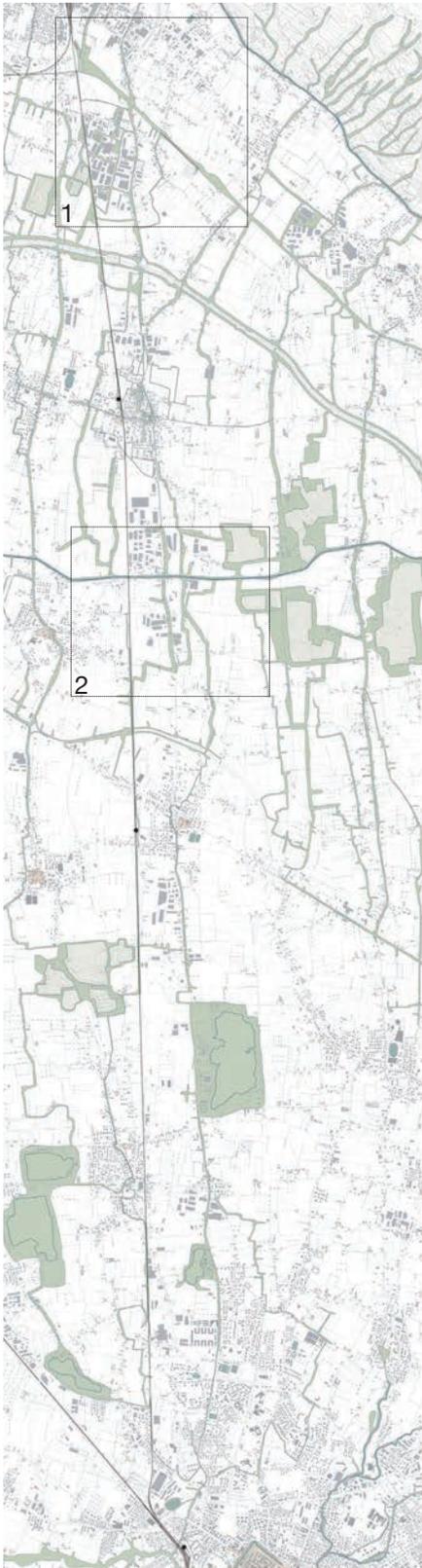


### 14



### Due Nature

13 - Natura Abbandonata  
14 - Natura Costruita



1 Area Montebelluna Sud



2 Area Spresiano centro

- infrastruttura ecologica
- cave estrattive
- aree industriali
- piste ciclabili

2 1 0 Km

Rete ambientale - T14

## TRANSETTO N°12

*Scenari progettuali alla grande scala*



Particolare Montebelluna - Spresiano  
 Modello scala 5.000  
 Tecnica mista



1 Margini e capifossi

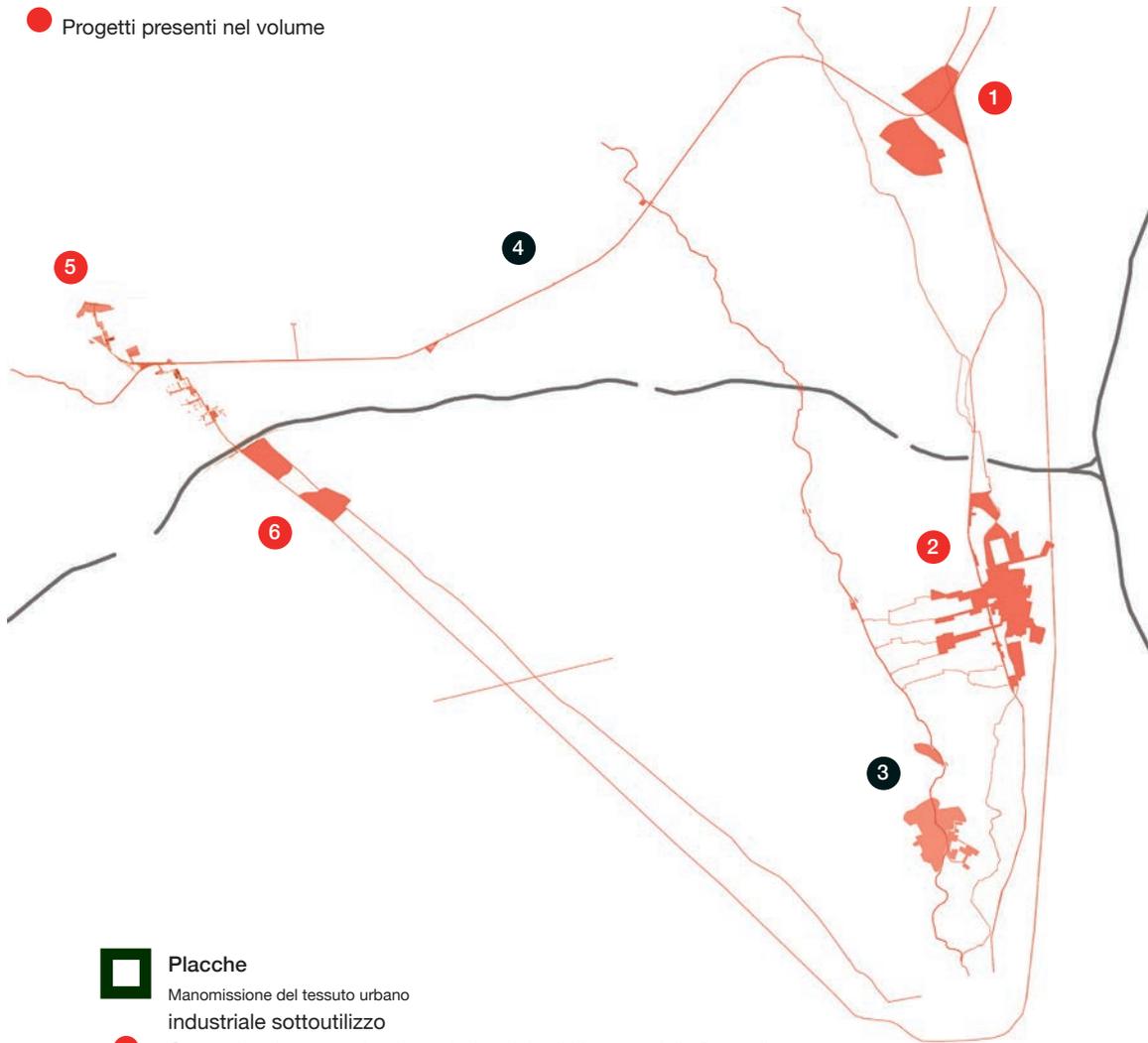


2 Accessibilità lungo le linee ferroviarie attive e dismesse



3 Riprogrammazione aree industriali

● Progetti presenti nel volume



### Placche

Manomissione del tessuto urbano  
industriale sottoutilizzo

1

*Strategie urbane per la placca industriale di Nervesa della Battaglia*  
Matteo Bolgan, Alessio Oliviero, Costantino Paparella

2

*La strada mercato "Pontebbana", scenari per la riconversione ambientale di Villorba*  
Andrea Tommasin



### Linee

Infrastrutture dolci

3

*Il Giavera infrastruttura ambientale negletta*  
Massimo Tasca

4

*Il recupero della ferrovia in abbandono tra Susegana e Montebelluna*  
Alberto Giacomini



### Pulviscolo

Riusi puntuali

5

*Il nodo delle aree dismesse in prossimità della stazione di Montebelluna*  
Nicola Feltrin, Giacomo Bordign

6

*Il Tessuto di Signoressa e aree di nuovo sviluppo*  
Ernesto Brotto, Sofia Visentin

## SCENARI

### *Strategia generale*

*Gli scenari progettuali elaborati dai laureandi del laboratorio Re-cycle IUAV si collocano all'interno delle strategie ambientali stabilite dal workshop "Seconda natura" per i transetti n°12 e n°14 e operano con la volontà di essere dei possibili piani di intervento (PI) secondo la legge regionale n°11 del 23/04/04.*

*Le sperimentazioni meta progettuali, disegnano un tentativo di approccio sistemico al territorio che legge ed interviene, più che con progetti chiusi e statici, con proposte flessibili e strategiche capaci di modificare i programmi e le possibilità di azione in funzione del tipo di tessuto in cui operano. Il progetto è inteso come una formula per disegnare, manipolare e condividere possibili visioni future fornendo inneschi critici agli operatori del territorio. Gli interventi sono inseriti in tre possibili macro categorie fisico/operative che riassumono ed interpretano alcune delle emergenze e delle eventuali possibilità che questo territorio presenta.*



## PLACCHE

Manomissione del tessuto  
industriale sottoutilizzato



1. Area industriale "Foscarini"  
Nervesa delle Battaglia



2. Area industriale di Villorba

## SCENARI

*Ambiti di intervento*

*Le Placche di Nervesa e Villorba, ad esempio rappresentano un interessante caso di studio, nel momento in cui si cerca di manometterle, lavorando sulle porosità del tessuto urbano di tipo industriale che presenta stati di sotto utilizzo ed abbandono, nel tentativo di riconvertire dei sistemi isolati, privi di qualità architettonica, in tessuti operativi. Predisponendo azioni destabilizzanti dal punto di vista dei programmi, del disegno del suolo e delle possibili manipolazioni sull'esistente.*

*Le Linee, invece, disegnano quel patrimonio infrastrutturale dismesso delle ferrovie come la Montebelluna - Susegana e la rete idrica negletta del torrente Giavera. Occasioni per ripensare possibili percorrenze dolci ed eventuali ri-significazioni ambientali a cui agganciare nuovi indotti dovuti ad un incremento potenziale dell'accessibilità territoriale.*



**PULVISCOLO**

Riusi puntuali



3. Aree di frangia ed infrastruttura ferroviaria a Montebelluna



4. Centro abitato e area residenziale di Signoressa

*Ultima, ma non meno importante è la categoria del Pulviscolo, che presuppone interventi di tipo puntuale, di sostituzione e di ricucitura dei tessuti consolidati ma danneggiati dallo stato di crisi dell'ultimo decennio. Aree di frangia in prossimità di nodi infrastrutturali, come nel caso di Montebelluna o permanenze intercluse nei centri abitati come a Signoressa.*

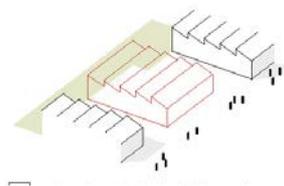
*La categoria del Pulviscolo, che presuppone interventi di tipo puntuale, di sostituzione e di ricucitura dei tessuti consolidati ma danneggiati dallo stato di crisi dell'ultimo decennio. Aree di frangia in prossimità di nodi infrastrutturali, come nel caso di Montebelluna o permanenze intercluse nei centri abitati come a Signoressa.*

## STRUTTURA DELL'IMPIANTO URBANO

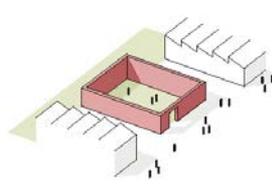


Piano terra

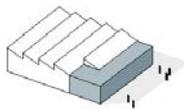
a) rimozione fabbricati abbandonati



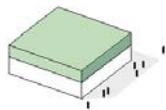
b) svuotamento fabbricati dismessi



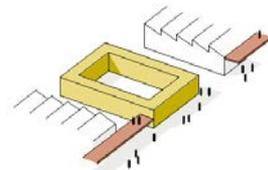
c) aggiunta volumetria facciata



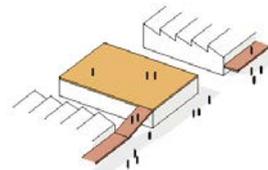
d) aggiunta volumetria in copertura



e) nuovo fabbricato e aggiunta pensiline



f) aggiunta pensiline e coperture pubbliche



Abaco degli interventi

### 1. STRATEGIE URBANE PER LA PLACCA INDUSTRIALE DI NERVESA DELLA BATTAGLIA

Matteo Bolgan, Alessio Oliviero, Costantino Paparella

#### Fase 4 - Connessione

Le coperture piane vengono ripensate e utilizzate per ospitare nuove funzioni pubbliche (f). Con l'aggiunta di un secondo livello di pensiline si definisce la conformazione del sistema di percorsi pedonali a più livelli, attraverso il quale lo spazio collettivo principale, posto a livello del terreno, si connette con gli altri livelli e le coperture urbane posti a differenti quote tra loro.

#### Fase 3 - Aggiunte

In caso di necessità è possibile prevedere l'aggiunta di nuove volumetrie che definiscono la forma dell'ambito urbano centrale (e); queste ultime avranno funzioni prevalentemente pubbliche, data la loro collocazione. Vengono aggiunte le pensiline intermedie, definendo così un primo livello di spazio urbano sopraelevato e nuovi accessi ai fabbricati (e). In questa fase l'azione dell'infrastruttura ecologica definisce la conformazione finale dell'area di intervento.

#### Fase 2 - Innesti

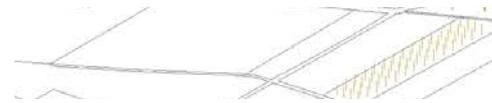
La volumetria ricavata dalla rimozione di alcuni dei fabbricati dismessi viene ridistribuita all'interno dell'area di progetto, attraverso un processo di innesti (c - d). Questo atto consente una modellazione della placca industriale creando un nuovo sistema di fronti e l'aggiunta di funzioni che determinano la nascita di nuove polarità.

L'azione dell'infrastruttura ecologica inizia a modellare l'area di intervento ed in corrispondenza dell'argine del Piave, ingloba parte dell'edificio esistente, concorrendo alla formazione di un livello intermedio che prevede una nuova fermata della linea ferroviaria.

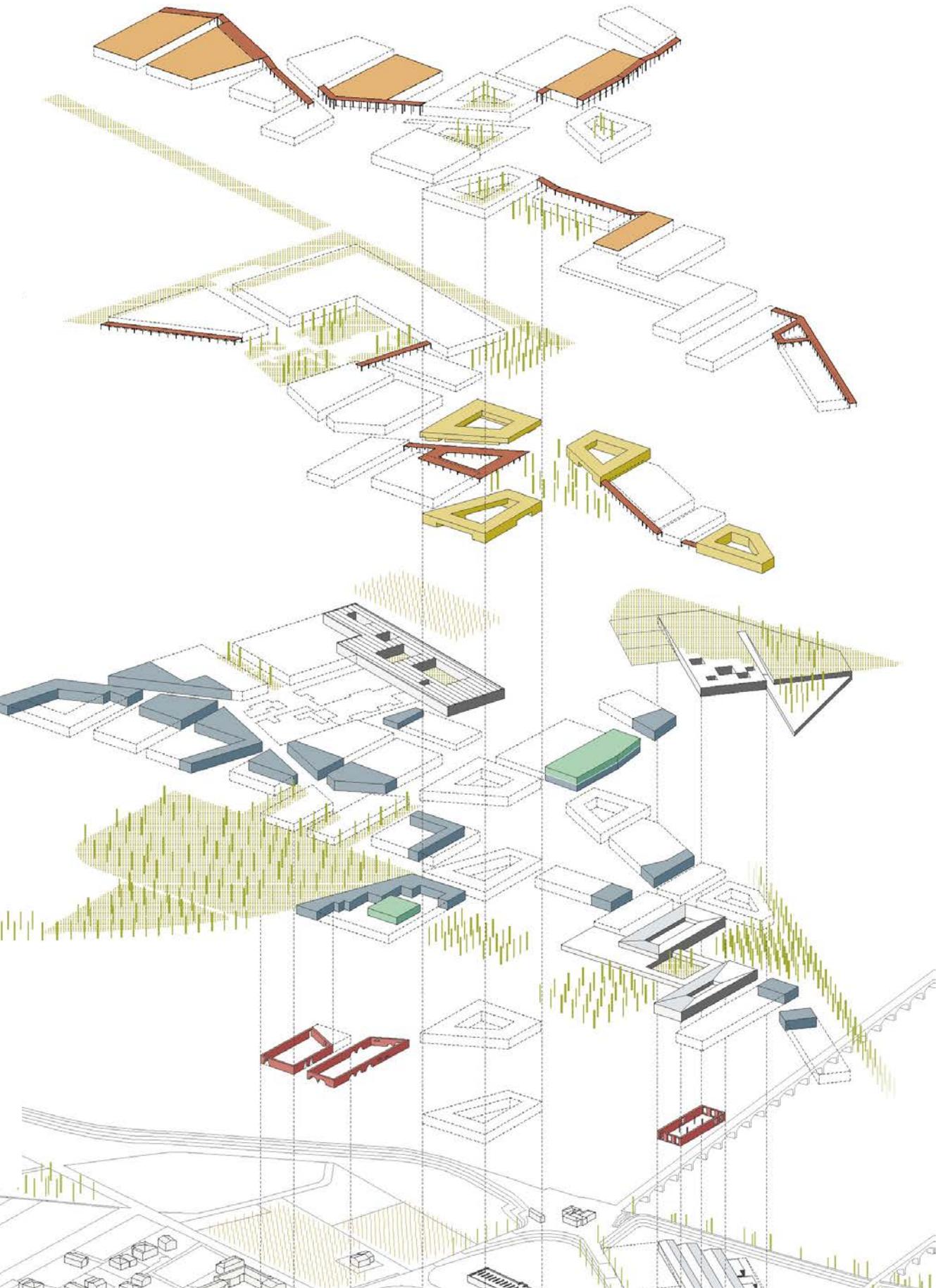


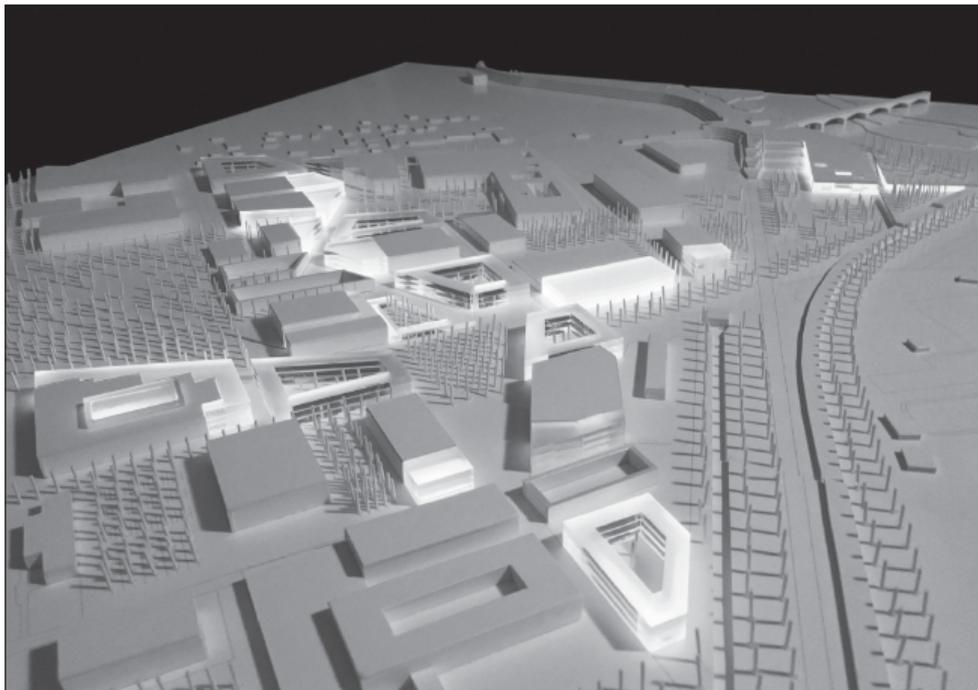
#### Fase 1 - Dismissione come opportunità

Parte dei fabbricati abbandonati vengono rimossi allo scopo di riutilizzare in seguito la loro volumetria all'interno dell'area di progetto (a). Ai fabbricati dismessi, posti lungo il nuovo spazio urbano centrale, si applicano azioni di rimodellazione e rimozione delle coperture (b), divenendo così essi stessi parte nel nuovo sistema. Queste nuove "stanze" urbane potranno essere utilizzate per eventi temporanei a seconda delle varie esigenze.



Sequenze di sviluppo



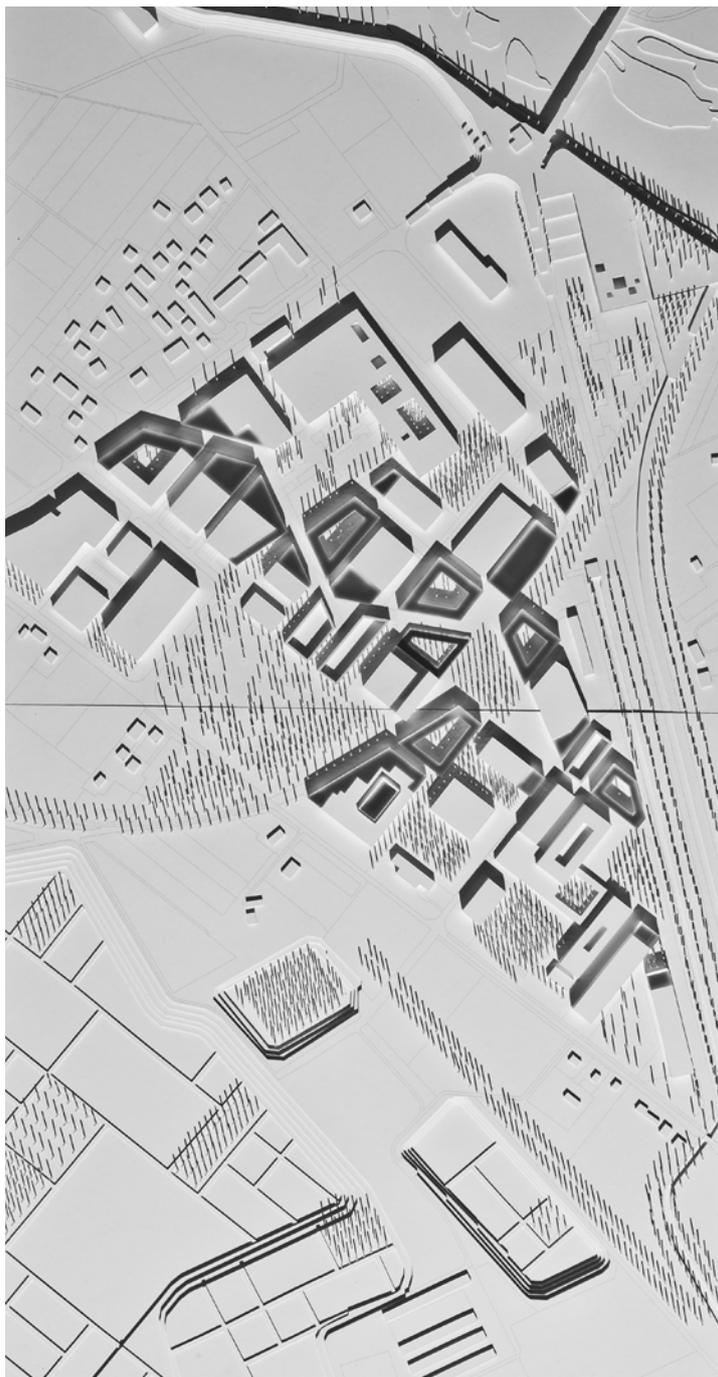


Scorci

Modello scala 1:1000  
Tecnica mista

## 1. Strategie urbane per la placca industriale di Nervesa della Battaglia

*Il progetto propone alcune pratiche di ri-ciclo e ri-uso in grado di ripensare il ruolo della placca industriale di Nervesa della Battaglia. L'intervento pilota, condotto sull'area industriale "Foscarini" riprende alla grande scala le linee guida dell'armatura ecologica del transetto n°14, implementando le connessioni ambientali con alcune pre-esistenze quali, ad esempio, la ferrovia Susegana- Montebelluna e le cave dismesse, situate al limite del sistema produttivo.*



Proposta di intervento per la placca industriale

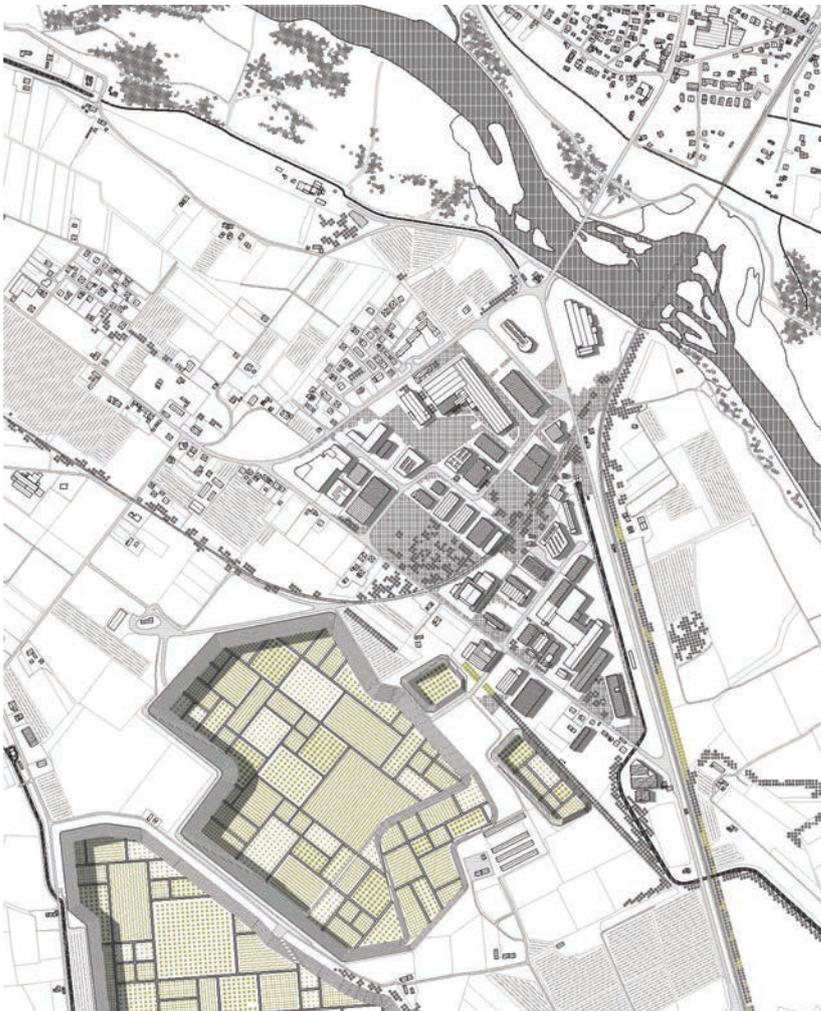
Modello scala 1:100  
Tecnica mista

*Per quanto concerne lo sviluppo e la re-interpretazione del sistema della placca il processo di riconversione avverrà per fasi. Le azioni di modifica ed innesto di nuove volumetrie si intrecceranno ad un processo di ri-programmazione funzionale ed al disegno di un nuovo suolo capace di portare qualità urbana all'interno del tessuto consolidato, cercando di rispondere alla possibilità di riconversione dei tessuti mono funzionali in porzioni di città, di territorio, al fine di superare il modello delle alienate isole di cemento che caratterizzano le aree produttive.*

## OCCASIONI DI PAESAGGIO

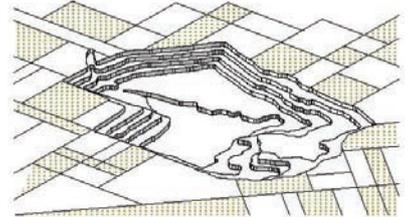


Vista dalla sommità della cava

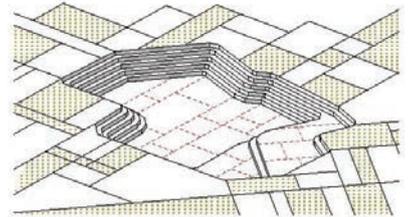


Interazione tra i piani del territorio

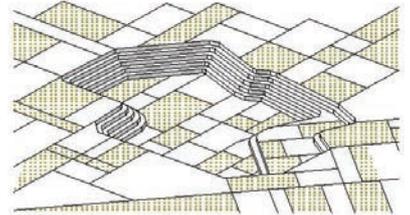
1. Rimodellazione delle sponde



2. Rinconversione agricola



3. Inserimento di coltivazioni sperimentali



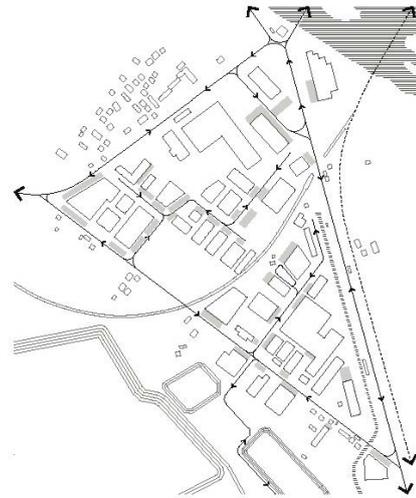
Fasi di riconversione

-  albicocco
-  melo
-  pesco
-  ciliegio
-  vigneti di prosecco
-  ortaggi da frutta e da foglia
-  alberature esistenti
-  alberature esistenti rade
-  vigneti di prosecco esistenti
-  copertura erbacea esistente

## VIABILITÀ CARRABILE E MACRO FUNZIONI



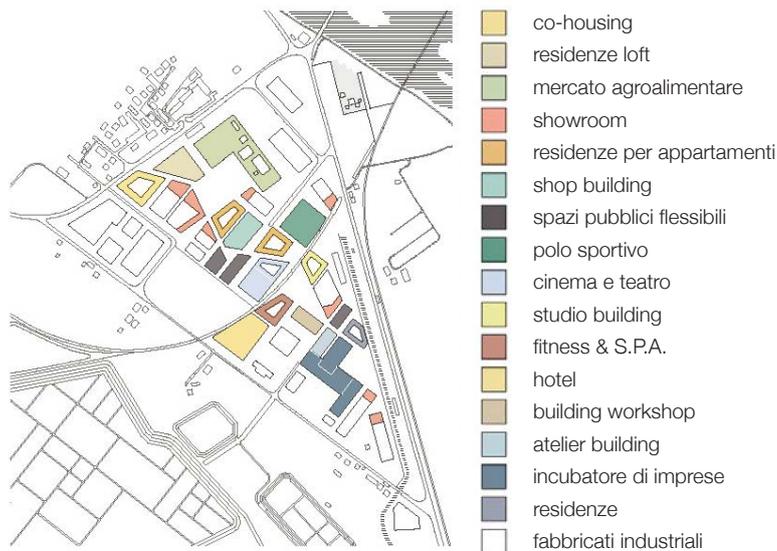
- parcheggi stato di fatto (+0m)
- viabilità carraia stato di fatto
- tratta ferroviaria



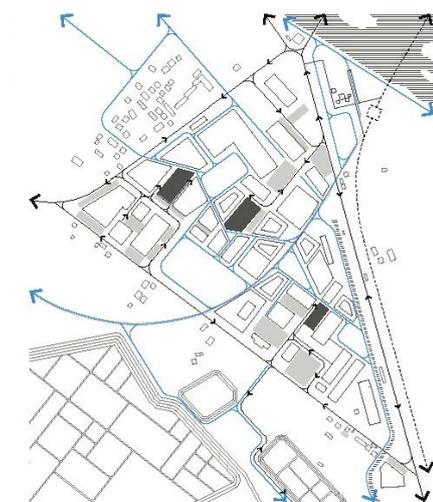
**Nuovo impianto urbano**  
Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista

**Viabilità esistente**  
Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista

- fermata tratta ferroviaria di progetto
- parcheggi di progetto (+10m)
- parcheggi di progetto (+0m)
- viabilità pedonale di progetto
- viabilità carraia di progetto



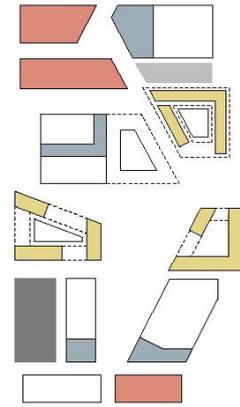
**Ri-programmazione funzionale**  
Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista



**Viabilità di progetto**

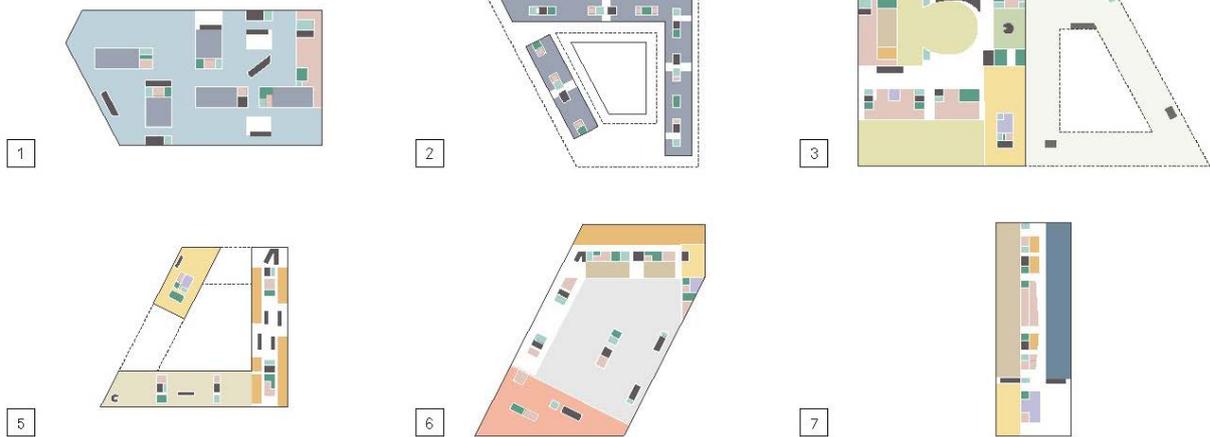
Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista

# PROGRAMMA URBANO E PIANO DELLE TRASFORMAZIONI



- innesti
- impianti risalita
- aggiunte
- aggiunta aree di sosta
- aggiunta aree di sosta temporanee

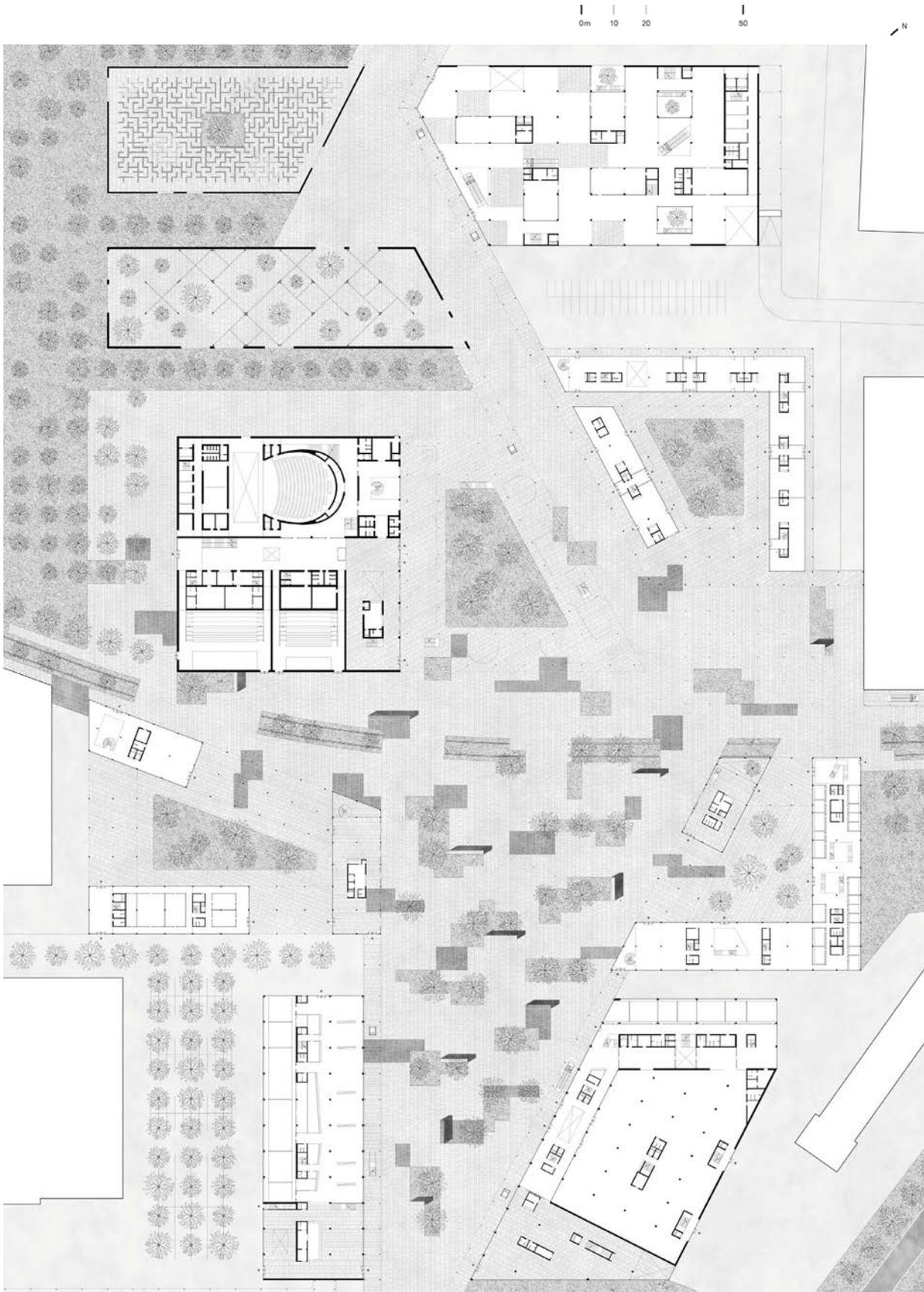
**Promenade sospesa**  
Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> mercato chilometro zero | <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">6</span> makers   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #808080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> co housing                 | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> spazi commerciali |
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> makers                  | <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">7</span> workshop building  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #D2B48C; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> residenze loft             | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> locali deposito   |
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3</span> spazi commerciali       | <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">8</span> atelier building   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #228B22; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> mercato agroalimentare     | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9370DB; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> servizi           |
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">4</span> cinema e teatro         |  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #000000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> showroom                   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #F0E68C; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> risalite          |
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">5</span> fitness & Spa           | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> spazi commerciali | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E0E0E0; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> residenze per appartamenti | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #A08060; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> spazi pubblici    |



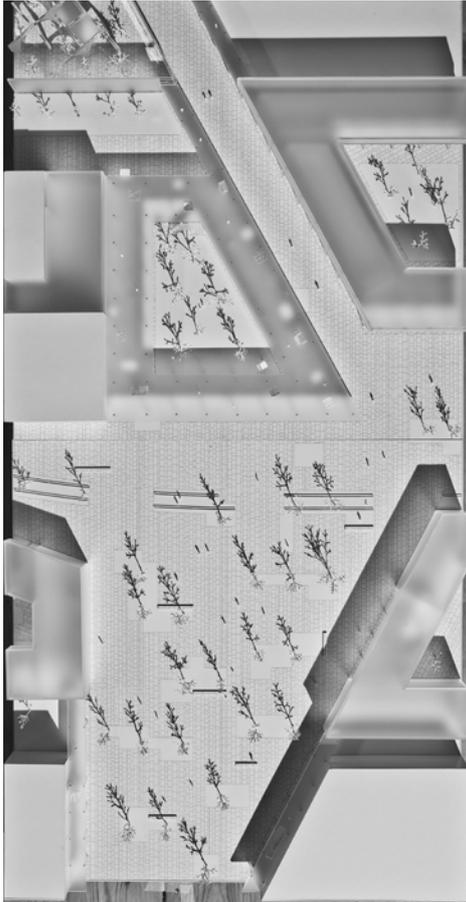
**Sezione tipo**  
Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista



Attacco a terra, scala 1:500

Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista

## DISEGNO DI PIANO E MODELLI DI STUDIO



Spazio pubblico, Innesti e coperture

Modello scala 1:200  
Tecnica mista



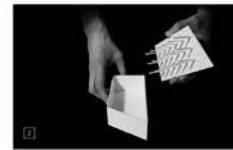
Nuovi suoli

Modello scala 1:200  
Tecnica mista



Esempi di manipolazione delle strutture dismesse

Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista



Esempi di inserimento di strutture temporanee in

Modello scala 1:25.000  
Tecnica mista

# STRADE MERCATO

Comparazioni



## LA STRADA MERCATO VENETA

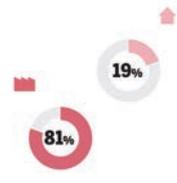
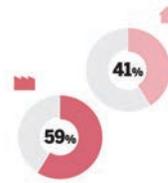
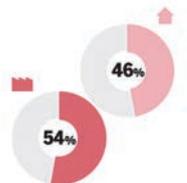
"Pontebbana"

## LA STRADA MERCATO LOMBARDA

"Vigevanese"

## LA STRADA MERCATO PIEMONTESE

"Trobbia Biella"



## 2. DA STRADA MERCATO AD AGROPOLITANA, UNO SCENARIO DI RICICLO PER IL TRANSETTO TREVISO-NERVESA

Andres Tommasin

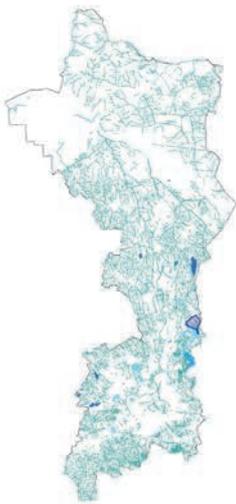
# STRUTTURA TERRITORIALE

Transetto Nervesa della Battaglia - Treviso



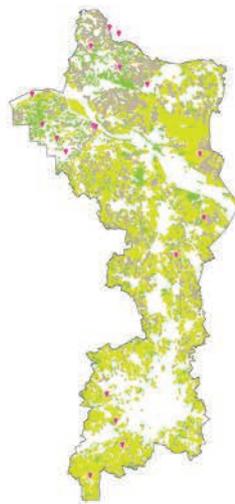
## STRATI

Composizione del paesaggio



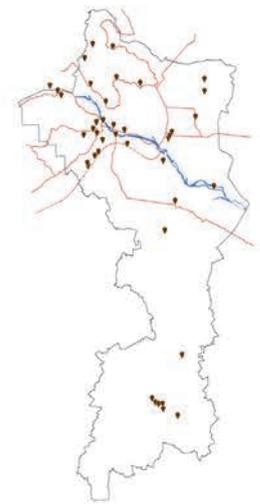
### IDROGRAFIA

- risorgive
- reticolo idrografico
- specchi d'acqua
- riserva Fontane bianche



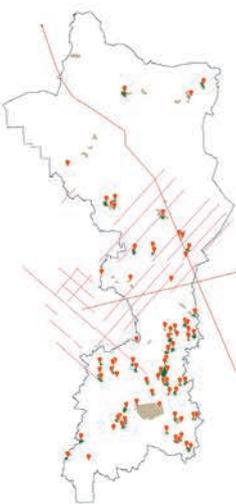
### AGRICOLTURA

- seminativi
- vigneti
- prati-pascoli
- agriturismi



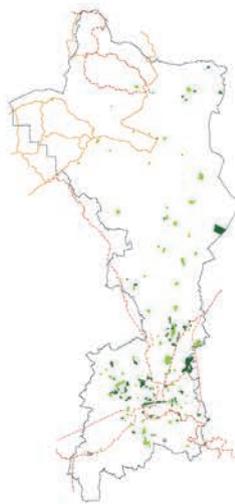
### LUOGHI DELLA MEMORIA

- Piave
- percorsi di guerra
- ferrovia Montebelluna-Susegana
- luoghi della Grande guerra



### BORGH E VILLE STORICHE

- centri storici
- giardini storici
- ville venete
- strade romane
- agrocentraizione



### PERCORSI E WELFARE

- impianti sportivi
- parchi urbani
- percorsi ciclo-pedonali
- percorsi ciclistici



### EMERGENZE E SCAVI

- cave attive
- cave estinte

**AMBITI**  
Zone di intervento

**a5**

LA PORTA NORD SUL PIAVE

**a4**

IL CENTRO DI SPRESIANO

**a3**

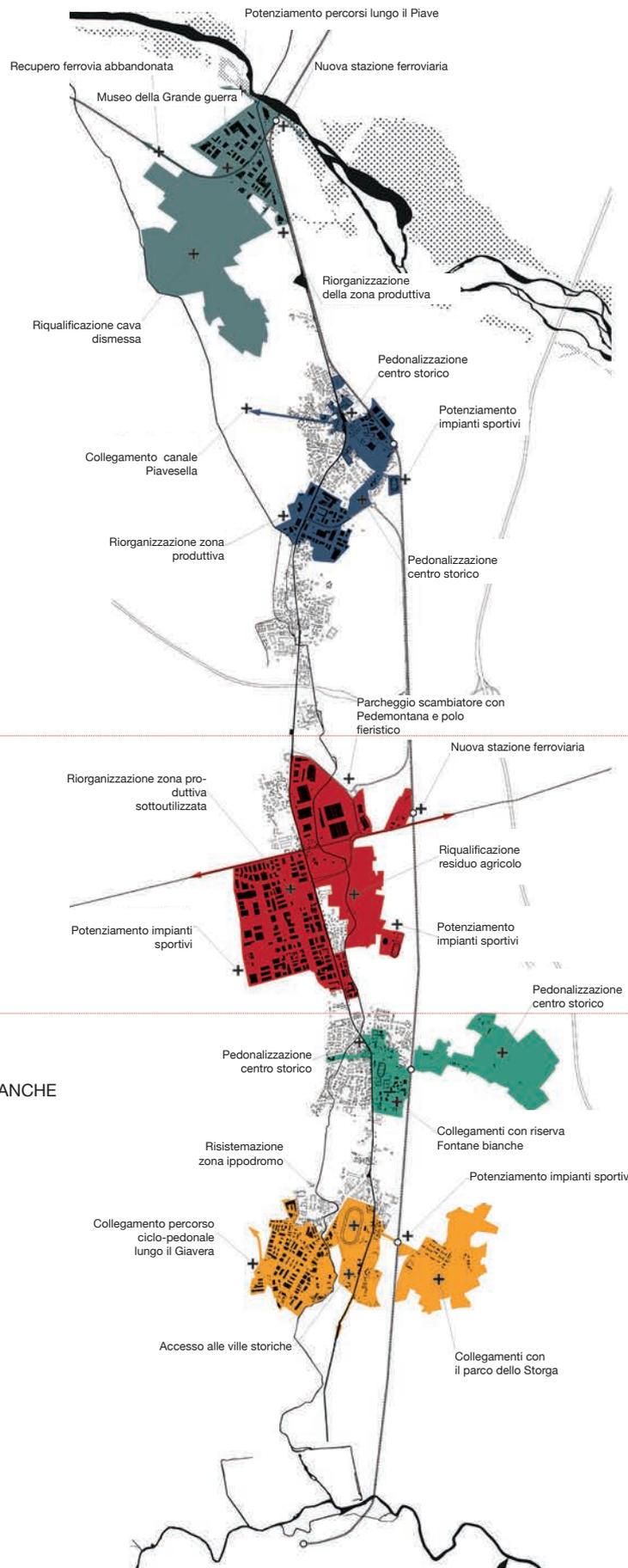
LA PLACCA DI VILLORBA

**a2**

LA RISERVA DELLE FONTANE BIANCHE

**a1**

LA PORTA SUD VERSO TREVISO



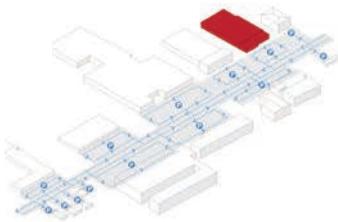
## I° STRATEGIA

Il fronte strada come vetrina sulle eccellenze agricole del territorio



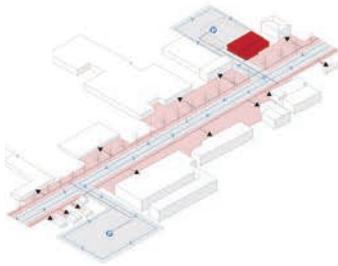
### STATO DI FATTO

L'accesso alle varie attività collocate sul filo strada è consentito esclusivamente tramite automobile. L'elevata permeabilità della strada mercato, necessaria per consentire l'accesso tramite automobile a ciascuna attività commerciale, rappresenta la principale causa di congestionamento della arteria.



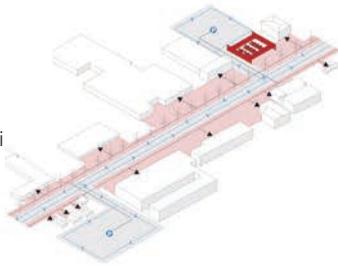
### FASE 1

Riorganizzando i parcheggi collocandoli sui retri degli edifici o in aree sotto utilizzate, sarà possibile utilizzare gli spazi lasciati liberi sul fronte strada per gli spostamenti ciclabili-pedonali.



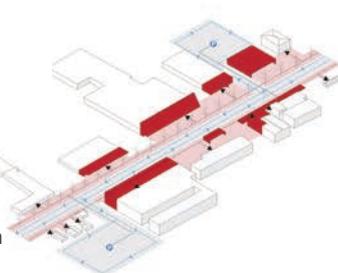
### FASE 2

Gli edifici sfitti sul filo strada costituiscono una straordinaria occasione di promozione delle eccellenze agricole locali, ospitando mercati a km 0 in cui degustare e/o acquistare i prodotti tipici del territorio.



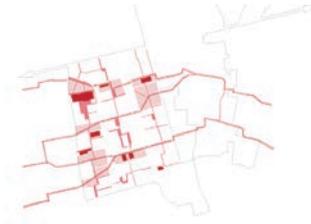
### FASE 3

Con la nuova configurazione assunta, le attività commerciali sono incentivate a riqualificare i propri fronti per adattarsi ad una nuova clientela che si sposta a piedi e non più in auto. Le grandi insegne, pensate per attirare l'attenzione del guidatore, cedono il posto a showroom e vetrine.



## II° STRATEGIA

Infiltrazioni agricole nella placca industriale di Villorba



### FASE 1

Recupero e ricucitura della rete ecologica.



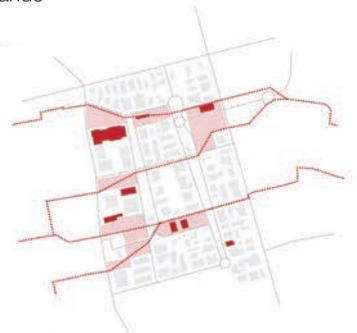
### FASE 2

Penetrazione del tessuto agricolo lungo i corridoi ecologici



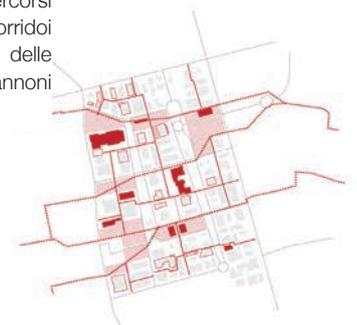
### FASE 3

Riciclo dei capannoni abbandonati in vertical farm.



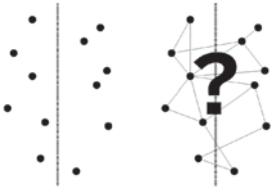
### FASE 4

Capillarizzazione dei percorsi pedonali a partire dai corridoi ecologici e ricollocazione delle attività demolite nei capannoni sfitti.

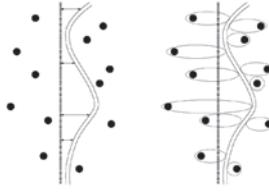


### III° STRATEGIA

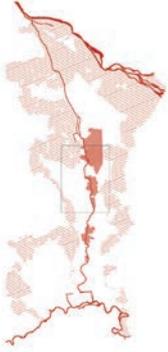
#### Il canale Pievesella



Il territorio in questione è caratterizzato dalla simultanea presenza di due sistemi contrapposti: uno isotropo e diffuso di polarità sparse e l'altro, invece, fortemente gerarchizzato e introverso, quale la strada mercato. Tuttavia, questi due sistemi sembrano non riuscire a dialogare e relazionarsi tra loro..



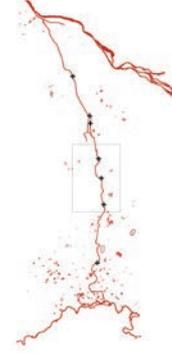
Il canale Pievesella, infrastruttura lenta di scoperta del territorio agricolo, potrebbe diventare la cerniera tra la strada mercato e ciò che vi sta "dietro". Si viene così a configurare un nuovo sistema di relazioni, di cui il corso d'acqua costituisce la spina dorsale: relazionandosi da un lato con l'asse stradale, e dall'altro mettendo in collegamento le varie polarità sparse nel territorio.



**SUPERFICIE**  
Residui agricoli e corridoi ecologici



**LINEE**  
Strade bianche e siepi ripariali



**PUNTI**  
Welfare e aziende agricole

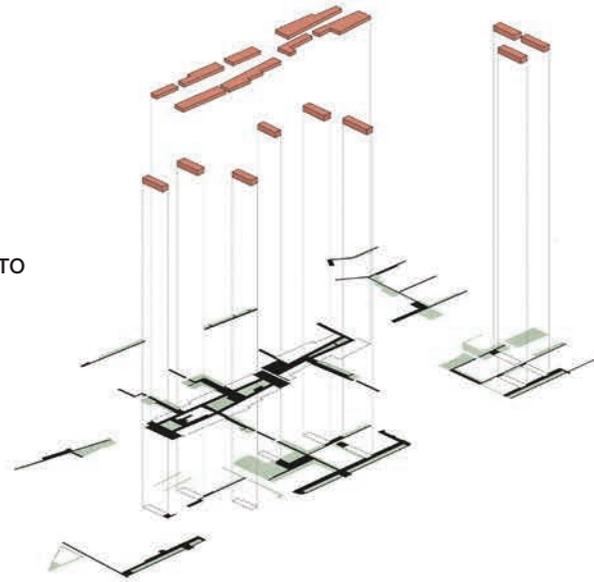


## SEQUENZA DI AZIONI

Diradamento e consolidamento

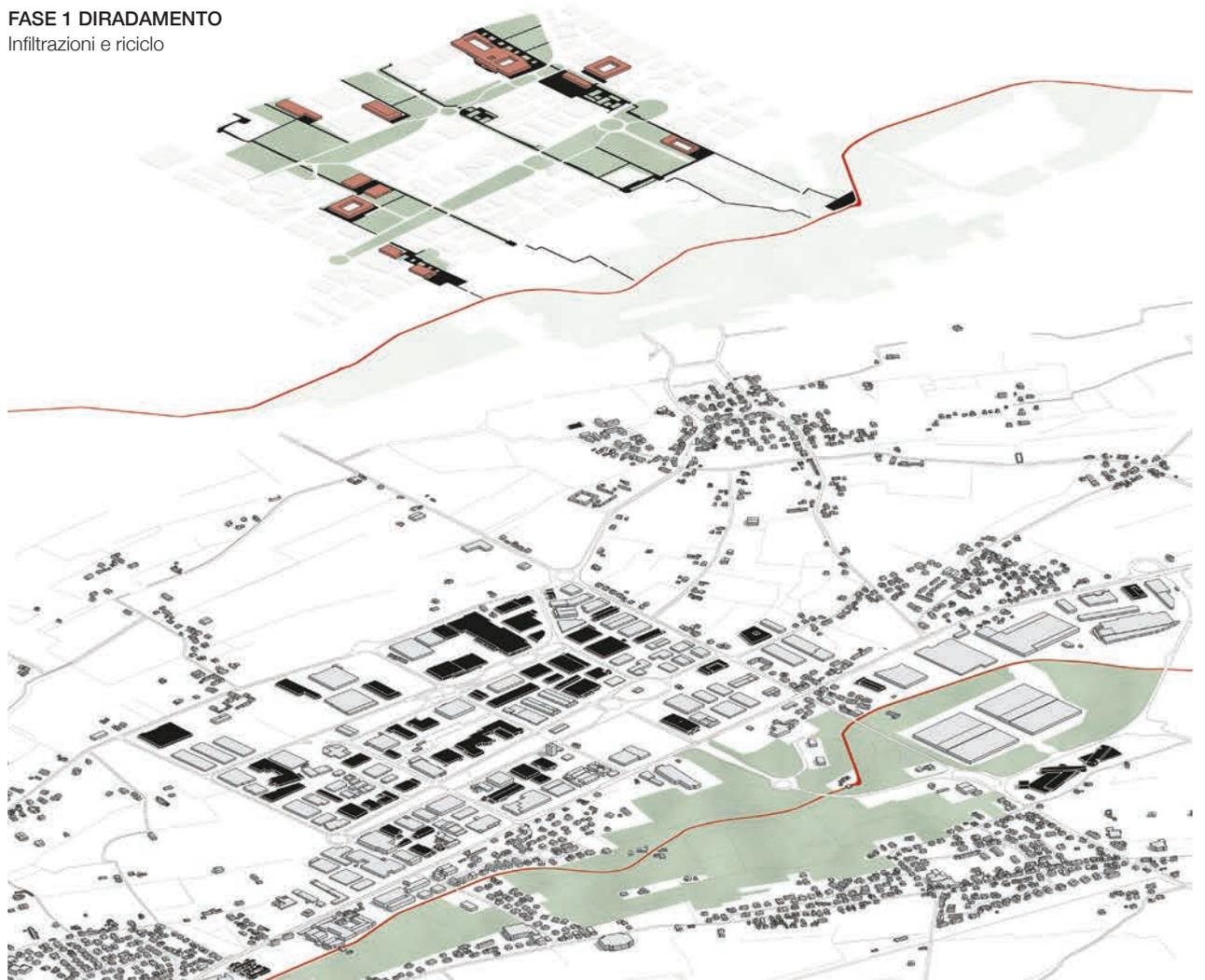
### FASE 2 CONSOLIDAMENTO

Capillarizzazione e innesto



### FASE 1 DIRADAMENTO

Infiltrazioni e riciclo



## ACCESSIBILITA'

Una prima operazione di diradamento risulta quindi indispensabile, in primo luogo, per ripensare al sistema d'gli accessi. Attraverso un progetto di diradamento della densità è possibile, infatti, promuovere una mobilità di tipo dolce tramite la realizzazione di percorsi pedonali/ciclabili in sede propria che colleghino la placca con il canale Piavesella. Inoltre, consentirebbe la riorganizzazione degli spazi a parcheggio con la realizzazione di aree di sosta pubbliche comuni, collegate ai percorsi pedonali. Così da liberare i numerosi parcheggi privati sovradimensionati, che possono essere riconvertiti in spazio pubblico fruibile da tutta la collettività.

Stato di fatto



■ viabilità carrabile  
■ parcheggi privati  
— viabilità ciclo-pedonale

Diradamento



— parcheggi pubblici  
■ spazio pedonale

Consolidamento



## PROGRAMMA SOCIALE

Per quanto riguarda la socialità, solo un'operazione di diradamento renderebbe possibile la realizzazione di spazi verdi e aree sportive che, altrimenti, difficilmente troverebbero spazio in un tessuto densamente edificato come quello in questione. Andando letteralmente a rompere la monofunzionalità per la quale la placca è stata inizialmente concepita. In una seconda fase di consolidamento, l'innesco di nuove volumetrie, con funzioni differenti da quella produttiva, renderà possibile realizzare uno spazio di lavoro che non sia più un recinto, ma un luogo urbano a tutti gli effetti: facilmente accessibile pedonalmente e dotato di servizi che rimangono attivi per una durata temporale che si estenda anche oltre la giornata lavorativa.



■ fabbricati industriali  
■ edifici commerciali  
■ servizi

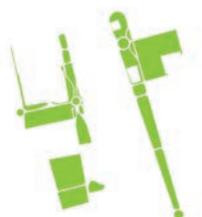


■ aree sportive  
■ aree loisir  
■ vertical farm  
■ mercato km0



## AMBIENTE

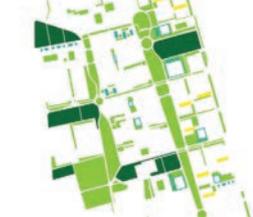
Dal punto di vista ambientale, il diradamento del tessuto industriale è funzionale da un lato all'incremento della permeabilità del suolo, per favorire il drenaggio delle acque meteoriche, e dall'altro permette di garantire quella disponibilità di spazio necessaria per attuare determinate strategie ambientali ed energetiche, che mirano alla chiusura dei cicli di acqua ed energia direttamente all'interno della placca. Soprattutto attraverso l'impiego di dispositivi per la separazione delle acque meteoriche dalle acque nere e il loro trattamento, oltre che la piantumazione di coltivazioni agro-energetiche per la produzione di biomassa.



■ superfici permeabili  
■ fitodepurazione



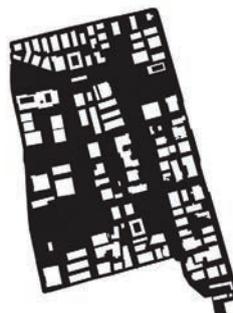
■ vasche di laminazione  
■ coltivazioni agro-energetiche



■ serre bioclimatiche

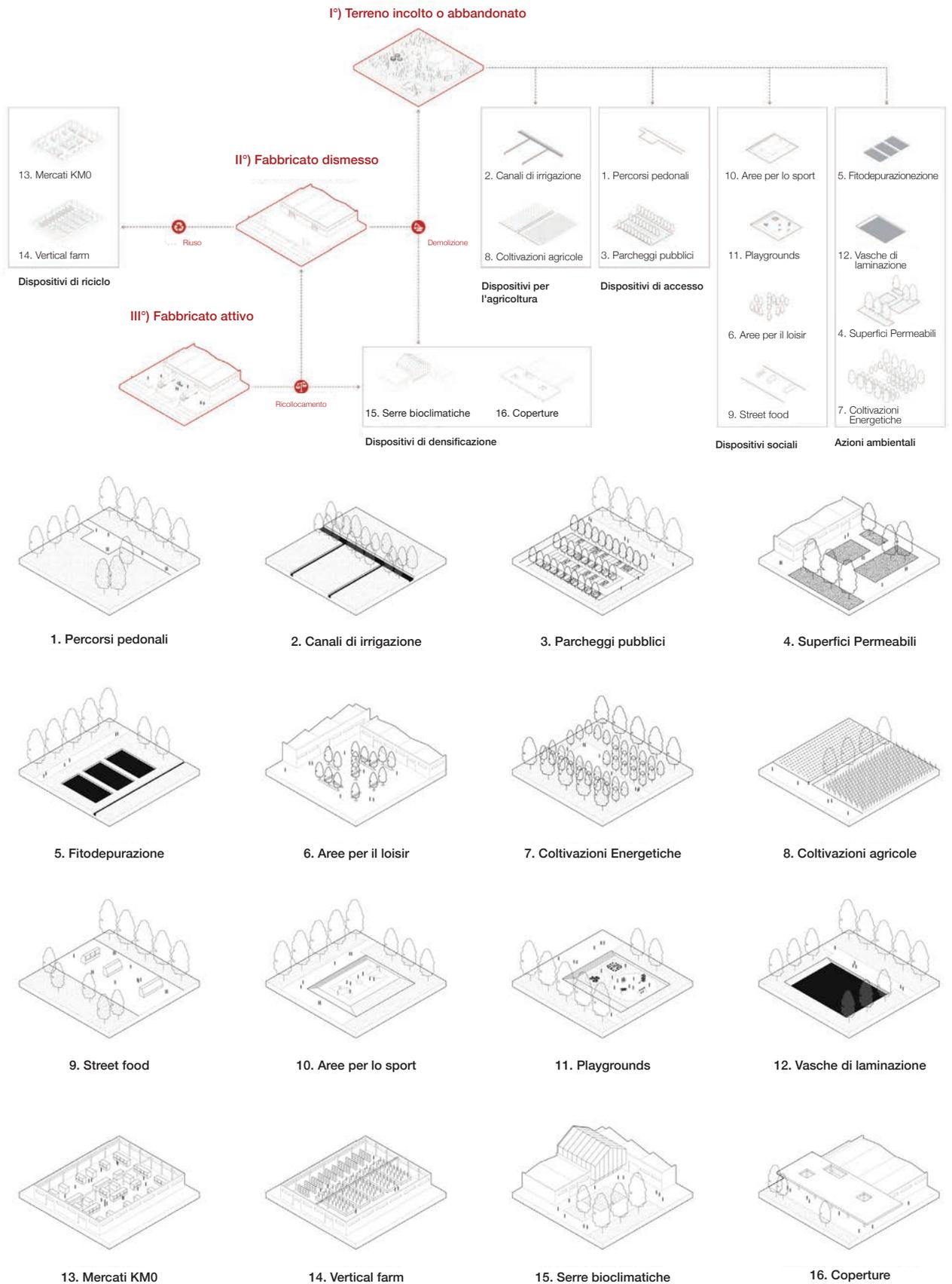
## DENSITA' TESSUTO

Lavorare per sottrazione diventa un requisito fondamentale in situazioni, come quella della placca di Villorba, in cui si è raggiunta una densità tale per cui lo spazio aperto è per la sua quasi totalità impermeabile e destinato esclusivamente alla circolazione e alla sosta dei mezzi pesanti e delle auto; in cui non c'è diversificazione tra percorsi merci e percorsi delle persone e le infrastrutture per la mobilità assolvono esclusivamente a requisiti puramente tecnici.



# SCENARI PROGRAMMATICI

Abaco delle azioni



## DIRADAMENTO

### Infiltrazione e riciclo

La fase di diradamento mira, soprattutto, al reinserimento della zona industriale nel suo contesto, promuovendo la realizzazione di una serie di corridoi ecologici per riconnettere le varie parti del territorio e frammentando la macro struttura industriale. Un sistema ecologico che si sviluppa secondo quelle che sono le preesistenze ambientali, quali per esempio i canali irrigui, le siepi ripariali, le partizioni agricole, le rete delle strade bianche; il progetto cerca di sovrapporre ed integrare questi segni per costituire un'armatura che sia di supporto ad uno sviluppo sostenibile della placca industriale. Il progetto e la nuova immagine dell'area industriale rispondono quindi in primo luogo ai temi dell'ecologia e della sostenibilità ambientale, cercando di dare risposta a questioni quali la impermeabilizzazione del suolo, le connessioni ecologiche, i cicli delle acque e dell'energia, ecc. In particolare, maggiore attenzione è stata rivolta alla salvaguardia delle acque; separando l'acqua piovana dalle acque nere, per limitare l'inquinamento della falda. Le acque meteoriche vengono, quindi, inizialmente raccolte in vasche di laminazione all'aperto e successivamente trattate tramite dispositivi di depurazione, pri-

ma di poter poi defluire attraverso la fitta rete di canali, impiegata per l'irrigazione delle coltivazioni agricole. Il recupero degli immobili abbandonati come *vertical farm*, i dispositivi di porosità dei suoli e di trattamento delle acque e la definizione di nuovi cicli energetici mettono allora a disposizione nuovi materiali dello spazio aperto, migliorandone allo stesso tempo sia la qualità che l'immagine. Da questo punto di vista, le condizioni fisiche e percettive dello spazio aperto potrebbero rappresentare un buon incentivo per favorire l'insediamento di nuove attività di servizio come negozi, ristoranti, bar, palestre; favorendo la frequentazione dell'area anche oltre gli orari lavorativi.



## CONSOLIDAMENTO

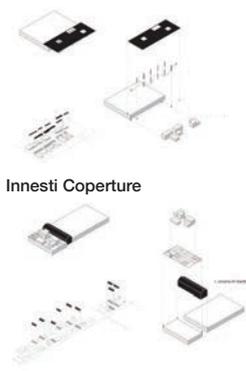
### Capillarizzazione e innesti

La fase di consolidamento consiste innanzitutto nella capillarizzazione delle infiltrazioni all'interno del tessuto industriale, con l'obiettivo di preparare il suolo ad accogliere quelli che saranno i nuovi innesti.

L'intento è quello di realizzare una struttura spaziale flessibile che sia di supporto alle future trasformazioni dell'area garantendo, comunque, una buona qualità dello spazio pubblico, anche nel caso di una forte crescita della spinta insediativa.

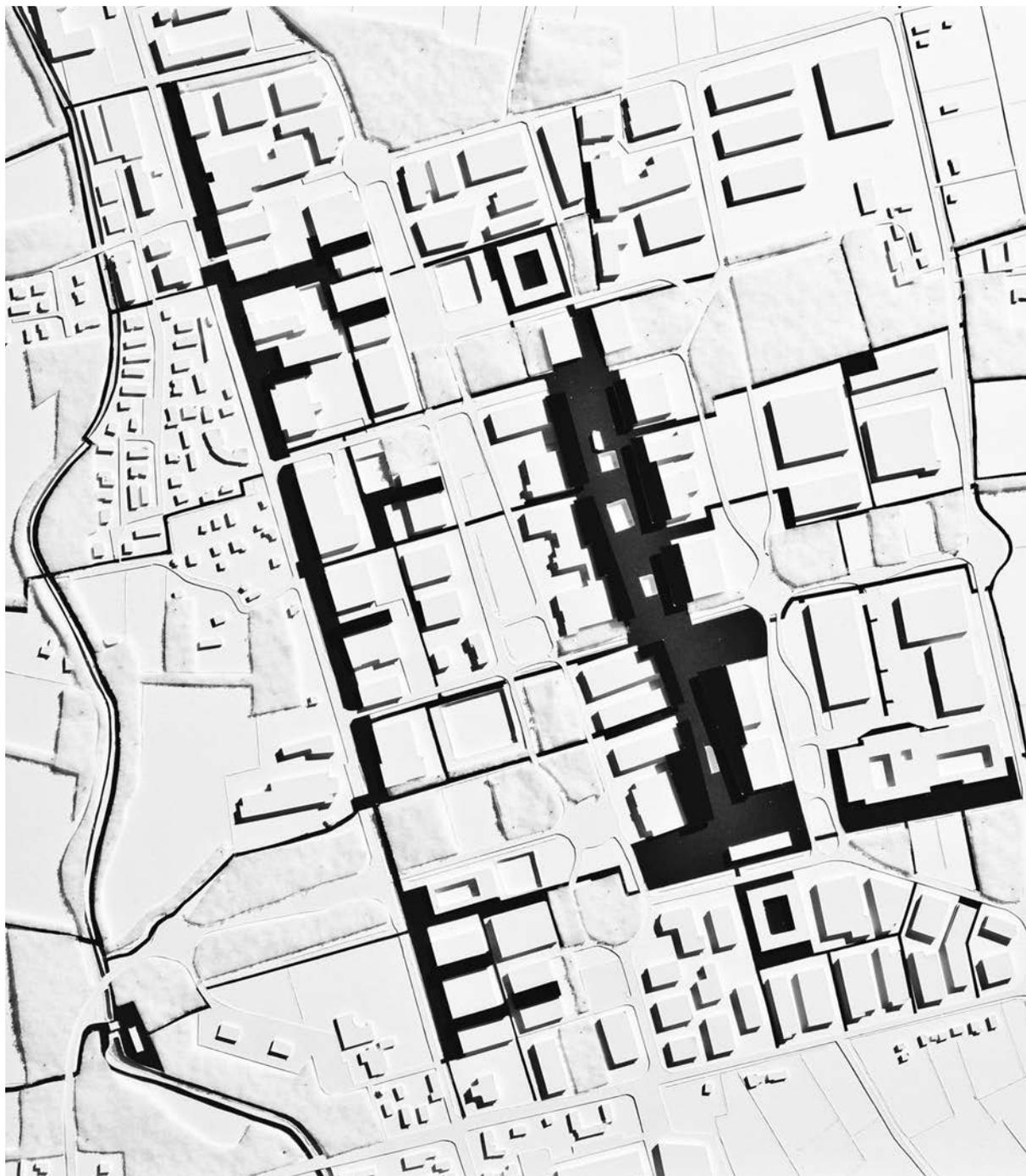
Una caratteristica che colpisce degli edifici a destinazione industriale è il dato relativo alla vita media: tutto è molto solido e duraturo, a cominciare dagli edifici realizzati in cemento, fino al trattamento del suolo. Sembra che l'idea di base se quella di far durare intervento per molto tempo, mentre spesso l'utilizzo è mediamente di 5/10 anni. È quindi necessario pensare ad un processo di riqualificazione, che non può assolutamente prescindere dalla previsione degli scenari possibili in relazione all'andamento del mercato e dell'economia nel prossimo futuro. Tuttavia, data l'impossibilità nel determinare tale andamento, la soluzione migliore è quella di dare vita a nuovi manufatti che siano flessibili sia nell'uso che nelle forme. È di fon-

damentale importanza, soprattutto, rinunciare alla volontà di arrivare ad un progetto fatto e finito, in favore di una progettualità meno impositiva che possa evolversi nel tempo adattandosi di volta in volta alle esigenze del momento. In tal senso, i nuovi innesti assumono il ruolo di dispositivi funzionali ad un futuro processo di densificazione della placca industriale, favorendo l'insediamento di edifici parassita che rispondano a requisiti di modularità, adattabilità, contrazione ed espandibilità..



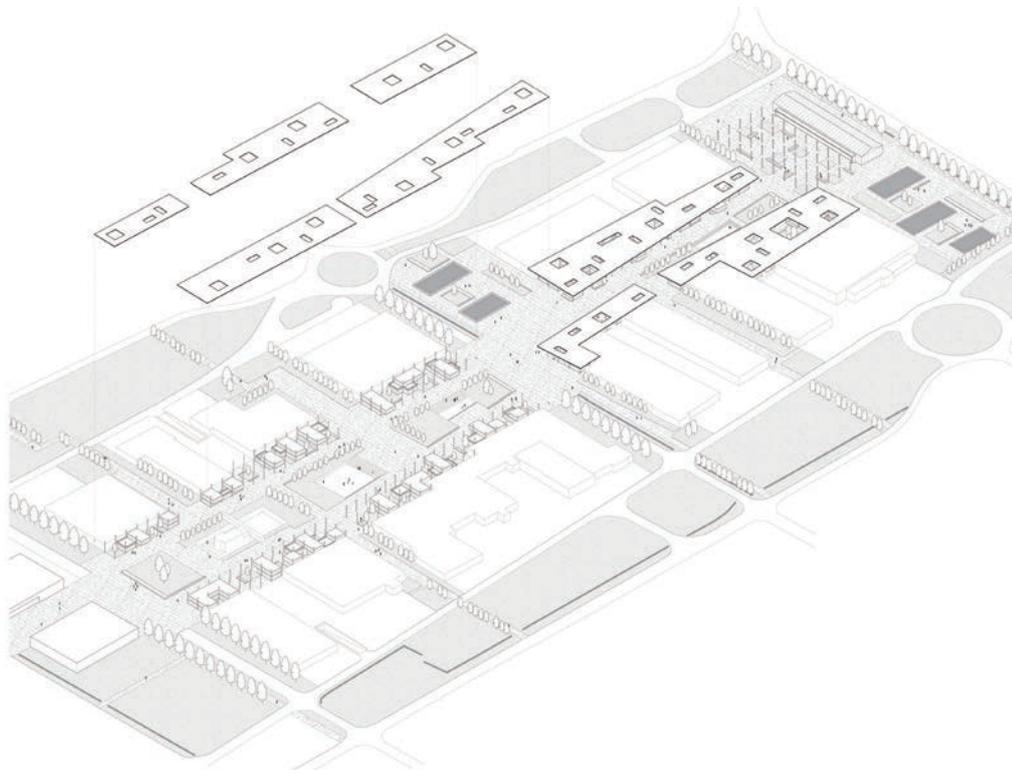
Innesti Serre



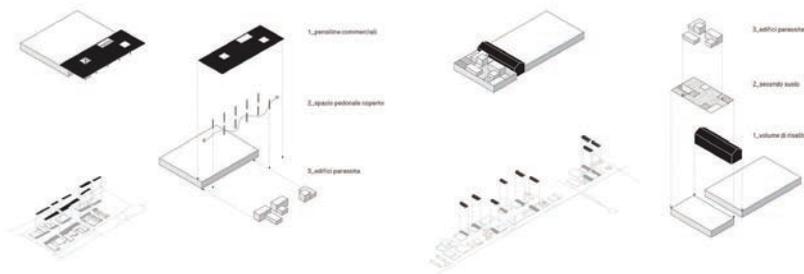


Placca industriale 2.0

Modello scala 1:2000  
Tecnica mista



Consolidamento  
Il Nuovo Centro Grossisti Trevigiani

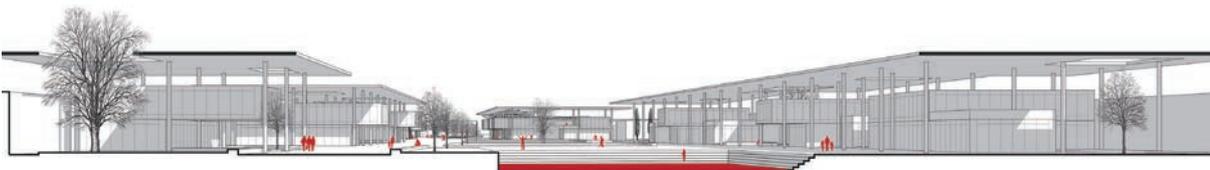


Innesti  
Coperture passanti

Serre bioclimatiche



Innesto



Consolidamento

## CONCETTO

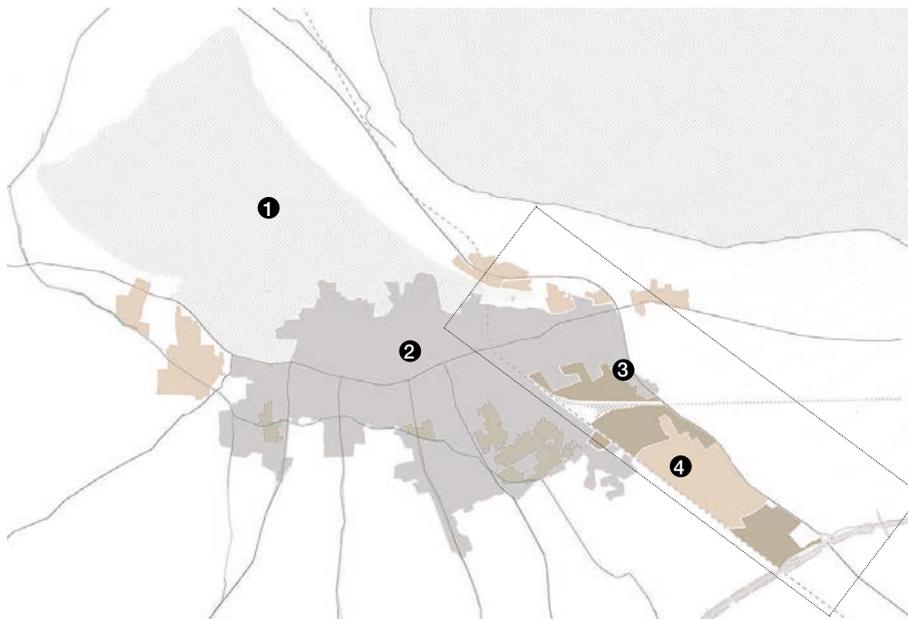
Dal Montello oltre la Pedemontana Veneta



### 3. UNITÀ DIMENTICATE, RECUPERO E RISCOPERTA DELLE AREE ABBANDONATE DELLA CITTÀ DI MONTEBELLUNA

*Giacomo Bordinon, Nicola Feltrin*

# SISTEMA TERRITORIALE



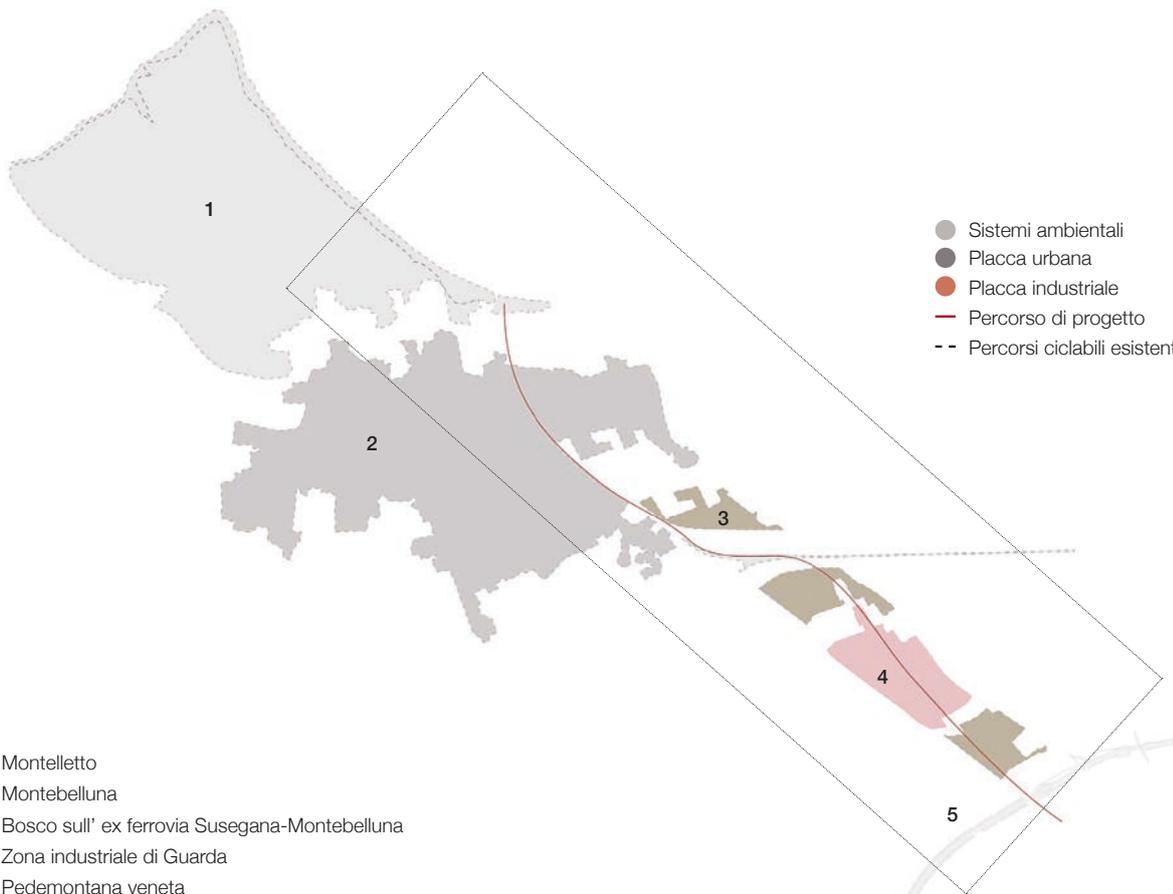
Struttura urbana

- 
1
- Sistema ambientale


2
- Urbano


3
- Frammento


4
- Placca industriale



- 1 Montelletto
- 2 Montebelluna
- 3 Bosco sull' ex ferrovia Susegana-Montebelluna
- 4 Zona industriale di Guarda
- 5 Pedemontana veneta

Proposta di connessione lineare

- Sistemi ambientali
- Placca urbana
- Placca industriale
- Percorso di progetto
- - Percorsi ciclabili esistenti

# DISEGNO DI PIANO

Infiltrazioni



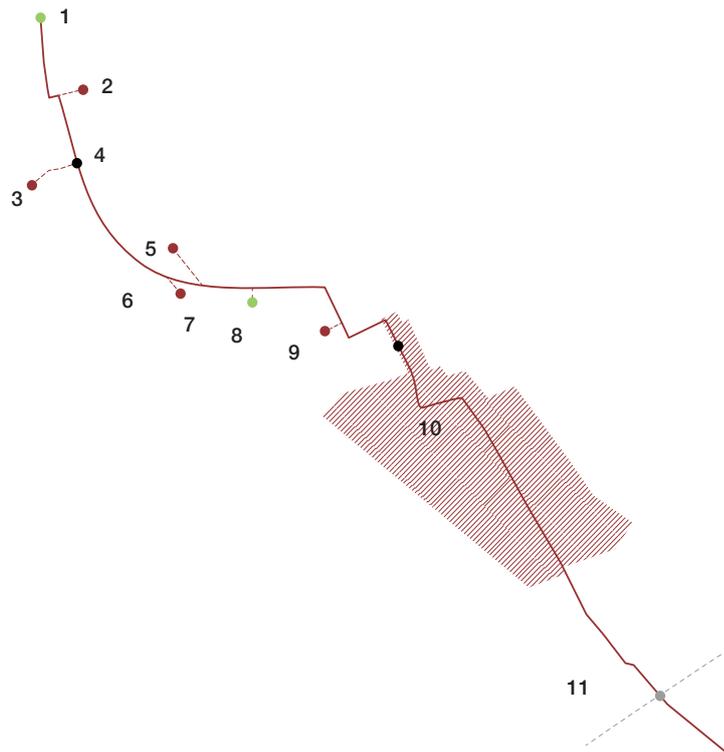
## PUNTI CHIAVE

### Luoghi

- 1 Montelletto
- 2 Impianti sportivi
- 3 Stazione F.S.
- 4 Edifici abbandonati - ex concimificio
- 5 Maneggio
- 6 Bioparco
- 7 Bosco sullo scambio ex ferrovia
- 8 Ex cava
- 9 Edifici sfitti che necessitano ricollocamento
- ▨ 10 Zona industriale di Guarda
- 11 Strada Pedemontana

### Componenti territoriali

- Sistemi ambientali
- Welfare
- Edificato sfitto e riqualificato
- ▨ Zona industriale
- Strada Pedemontana

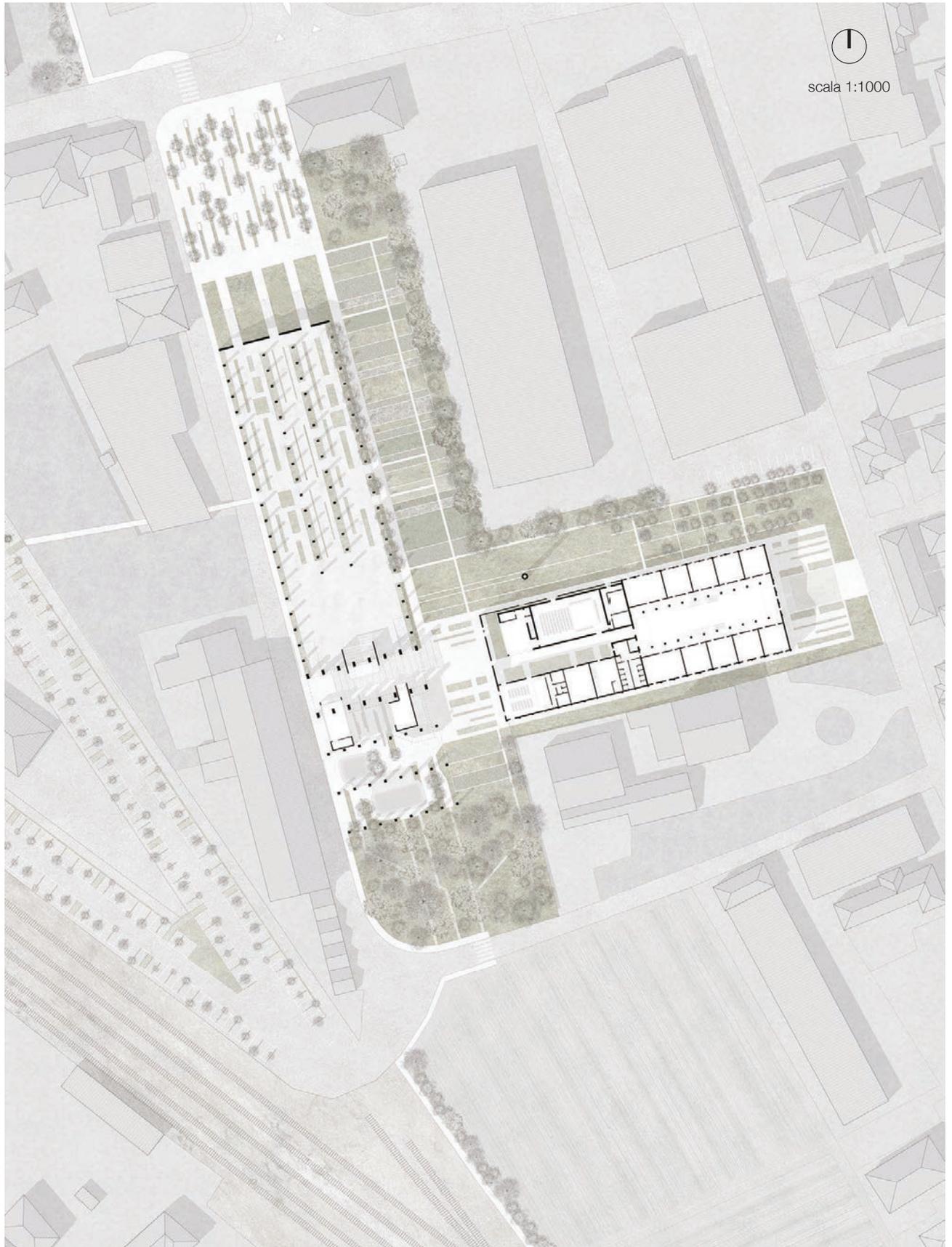


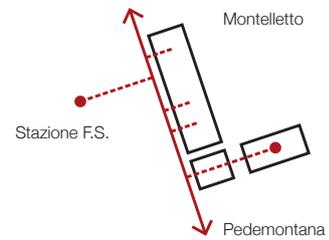
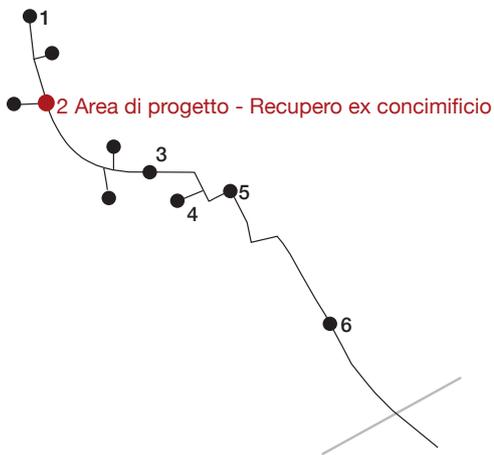
### Stato di fatto

- Sistemi ambientali
- Welfare
- Lotti inutilizzati
- Edificato sfitto
- ▨ Frammento agricolo
- Zone a prato

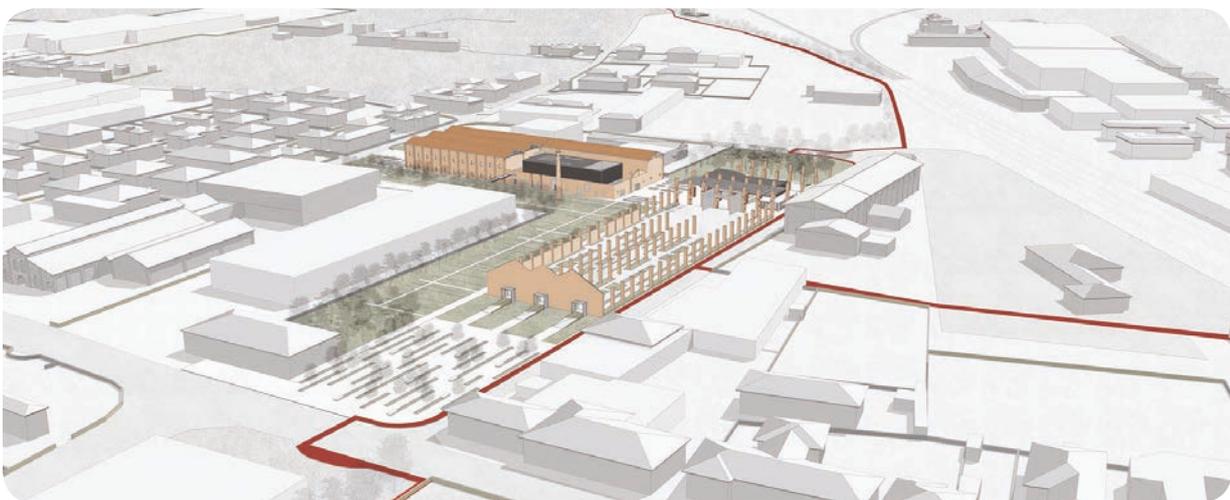
## ZONA 2

Ex concimificio chimico - stazione ferroviaria di Montebelluna



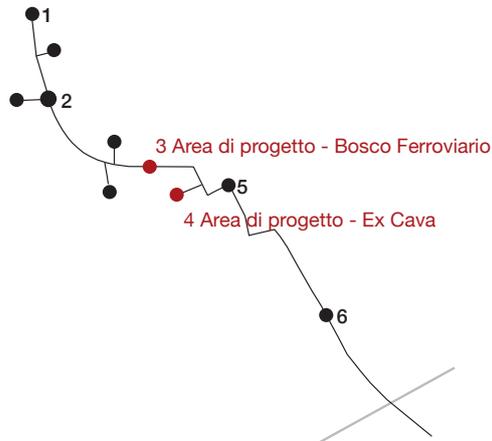


Il progetto di recupero degli ex concimifici vuole restituire a quest'area una configurazione più pubblica e legata alla città; come il centro storico di Montebelluna è caratterizzato dal susseguirsi di piazze che ospitano il mercato ed eventi pubblici, l'edificio a ovest, maggiormente deteriorato, verrà svuotato lasciando solamente il suo scheletro strutturale, in modo da creare un'ampio spazio libero, che dia respiro a quest'area ora stretta tra i suoi enormi edifici abbandonati, e che possa essere utilizzato come area di sosta dell'intera comunità, da chi utilizza la stazione ferroviaria, oppure utilizzato per eventi pubblici o spettacoli; questo lungo spazio infatti culmina in un palcoscenico ed una tettoia che dona una zona d'ombra. Un collegamento pedonale diretto al centro storico, che eviti le strade più trafficate, passa attraverso la foratura di parte di un'edificio industriale sfitto e attraverso l'unione alla linea pedonale del parcheggio della stazione, ed è reso possibile dall'attuale sottopasso pedonale della ferrovia. L'influsso di questa rigenerazione urbana attiverà anche il processo di trasformazione del parcheggio della stazione in parcheggio alberato, che sarà utilizzato sia per lasciare il centro cittadino che per accedere ai nuovi edifici.



## ZONA 3 - 4

Bosco nel sedime ferroviario dell'ex tratta Susegana-Montebelluna e cava dismessa



La linea ciclopedonale lambisce questa nuova area e dopo essersi collegata al parcheggio della stazione, procede all'interno del dismesso scalo ferroviario, utilizzando il percorso dei binari inutilizzati. Uno di questi è la linea Susegana - Montebelluna che, curvando verso est e alzandosi in quota, fa entrare il percorso in un bosco di vegetazione spontanea che si infittisce man mano. I binari della vecchia ferrovia accompagnano il percorso fino a finire alla prima piazzola di sosta. In questo punto sono presenti i collegamenti ad un maneggio ed un bioparco, che si trovano nei due frammenti agricoli divisi dall'ex ferrovia e racchiusi tra la strada Feltrina Sud e la ferrovia in funzione. Il collegamento al maneggio avviene tramite una rampa che discende dal bosco e continua all'interno dei campi di proprietà della struttura sportiva, seguendo il corso

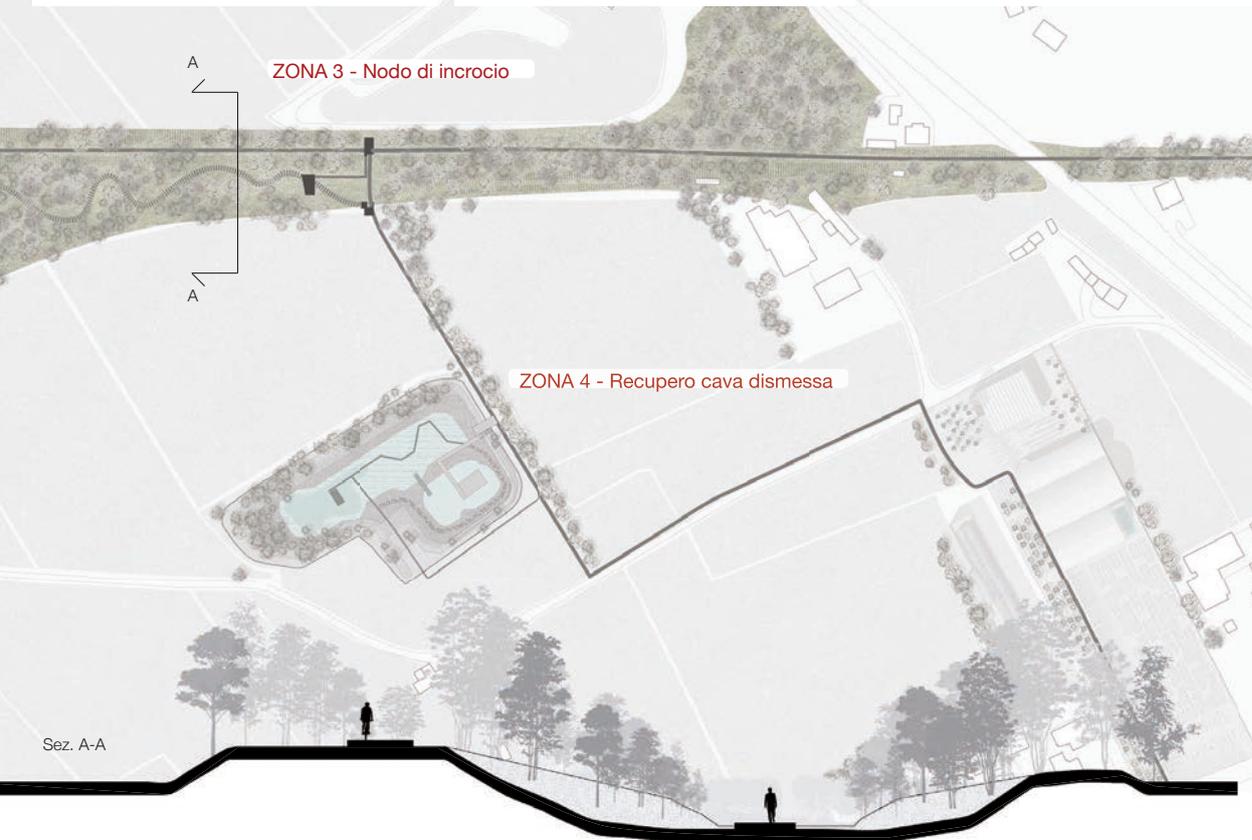
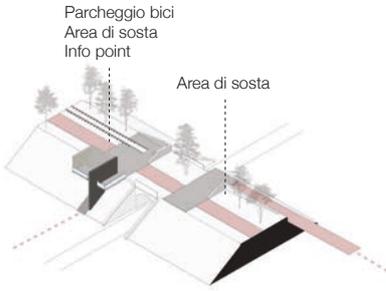
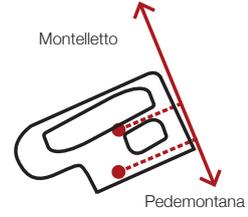
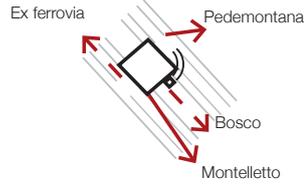
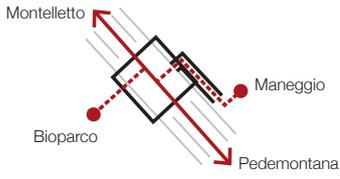
alberato di un canale, mentre il collegamento al bioparco è caratterizzato da un punto di sosta coperto con parcheggio per le biciclette, un punto panoramico che permette la vista verso il frammento agricolo. L'uscita dal bosco verso la zona industriale è localizzata nel punto in cui il tracciato dell'ex ferrovia si biforca e si divide in due direzioni; una che prosegue verso est attraversando i paesi ai piedi del Montello fino a Susegana, ed una che scende di livello e prosegue verso Ovest in direzione del centro di Montebelluna. La linea di vegetazione spontanea cresciuta sul tracciato di questa seconda tratta si ricollega al tracciato che il canale Brentella scava all'interno dell'abitato di Montebelluna, e ne è la spina dorsale ecologica con i suoi tratti di percorso ciclopedonale e la sua fitta vegetazione.



ZONA 3 - Uscita Bioparco e Maneggio

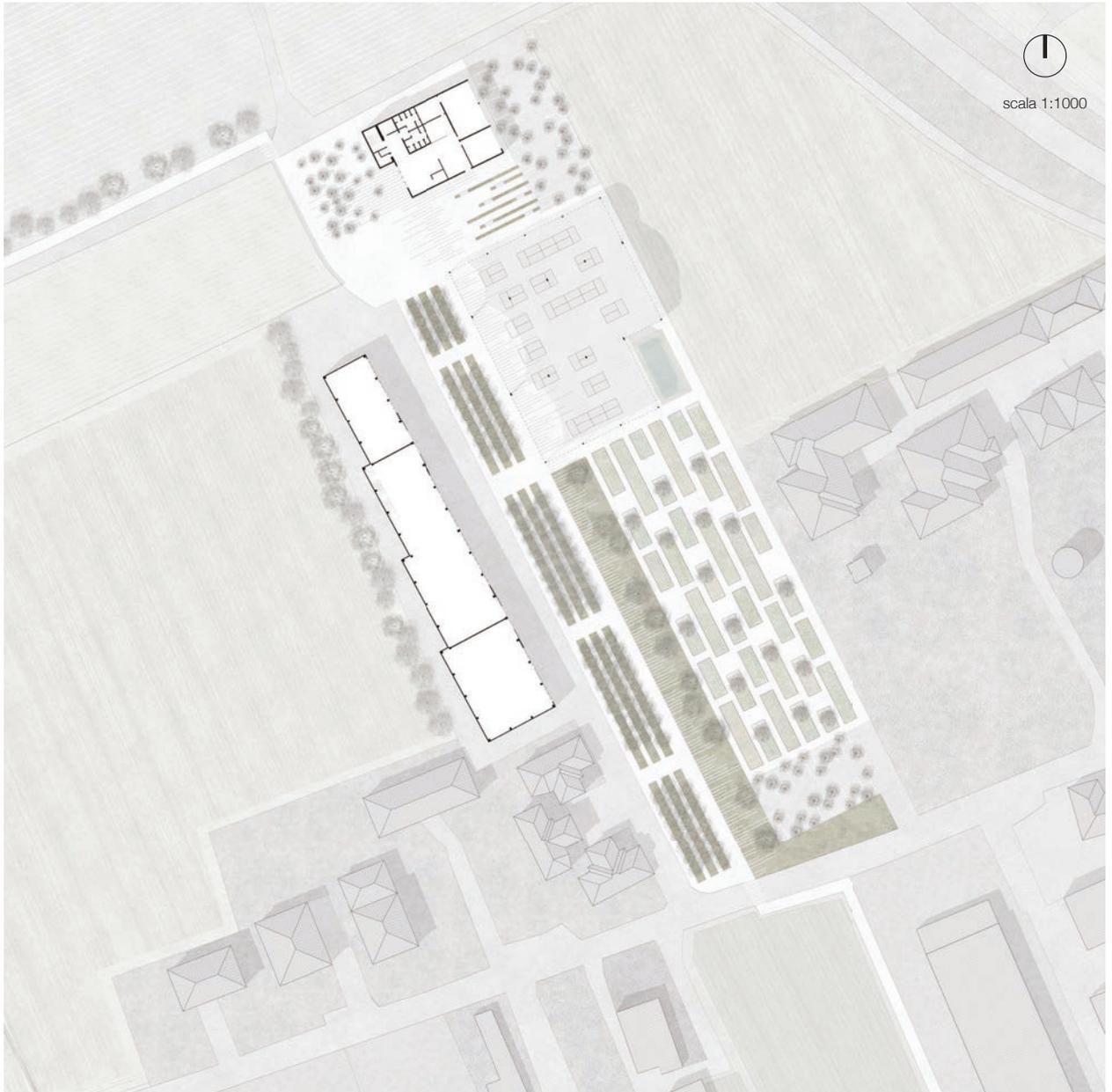
ZONA 3 - Nodo di incrocio

ZONA 4 - Recupero cava dismessa

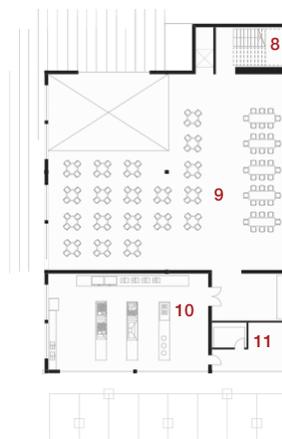


## ZONA 5

Mercato km zero e ristorante scuola di cucina

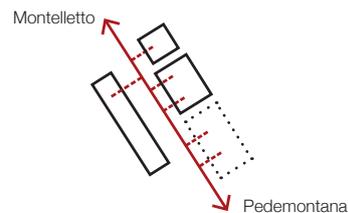
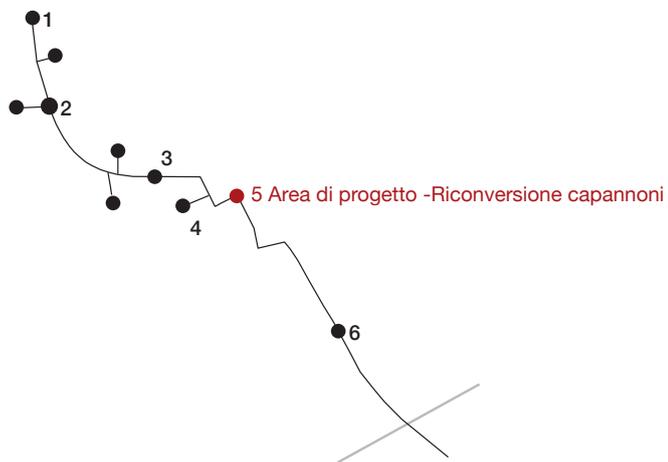


Pianta piano terra



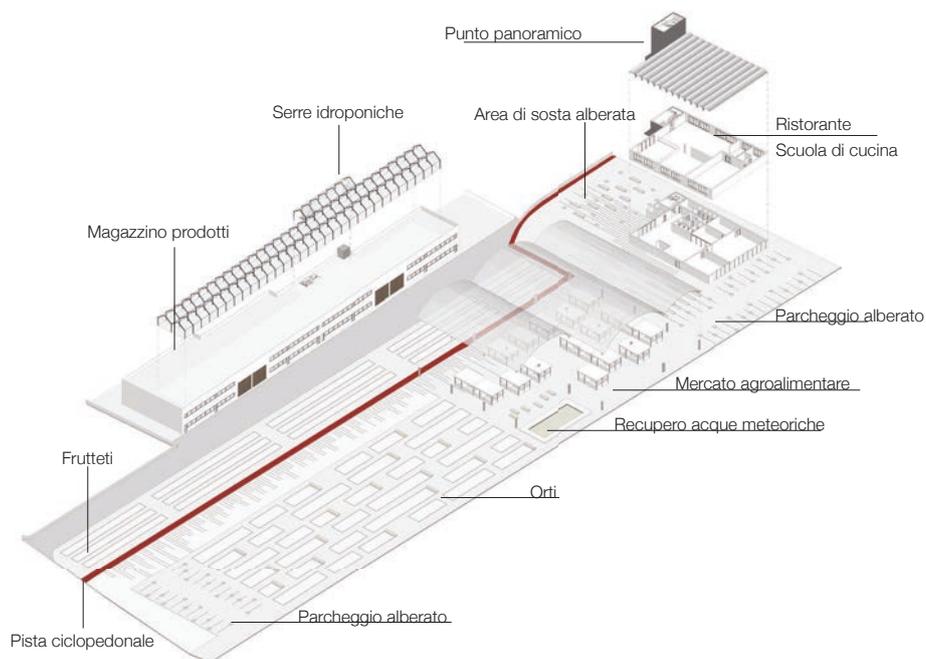
Pianta piano primo

- 1 Bar/Ingresso ristorante e scuola
- 2 Wine room
- 3 Aula insegnamento teorico e conferenze
- 4 Aula insegnamento pratico
- 5 Dispensa scuola di cucina
- 6 Servizi igienici
- 7 Locale tecnico
- 8 Risalita al punto panoramico
- 9 Sala ristorante
- 10 Cucina
- 11 Dispensa



Il secondo fabbricato, attualmente in migliori condizioni, verrà infatti riconvertito in un centro per la musica e le arti, ospitando al suo interno una scuola di musica e ballo, una grande sala da concerti (330 posti) ed un auditorium di dimensioni più contenute (56 posti). Questo complesso, assieme a quello dell'Esse-Music, andrà a formare in una vera e propria cittadella della musica, identificabile dal recupero di ex edifici industriali, e da due importanti landmarks; la grande facciata verde del primo edificio aggredita e avvolta dalla vegetazione che affaccia su via Piave, quindi al collegamento diretto con il centro storico, che fa da entrata all'intero complesso, e l'alta ciminiera del secondo edificio, visibile sia dal centro cittadino che dalle aree circostanti.

Il processo verrà accompagnato dalla creazione (o la sistemazione) di filari alberate e zone boschive, che scendendo dalla collina separano quando necessario le zone urbane o adibite a nuova funzionalità pubblica da quelle industriali e migliorando la qualità ambientale dell'area, attualmente considerata particolarmente scarsa anche dall'ultimo PAT comunale.





# STRUTTURA TERRITORIALE

## Coperture e nuovi passaggi

### ISOLE



Cava Biasuzzi

### FRAMMENTI



Nodo Pedemontana



Cava Brusi



Zona Industriale S.Elena

### PLACCHE



Campi agricoli



Cava Balbinot

### PENISOLE

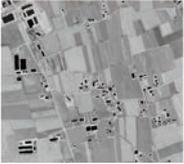


Signoressa e Trevignano



Cava allagata

### PULVISOLO



Edificato agricolo civile



Area industriale Montebelluna

### NATURA ABBANDONATA



Area boschiva Montebelluna



Incrocio di canali

### NATURA COSTRUITA



Campi coltivati



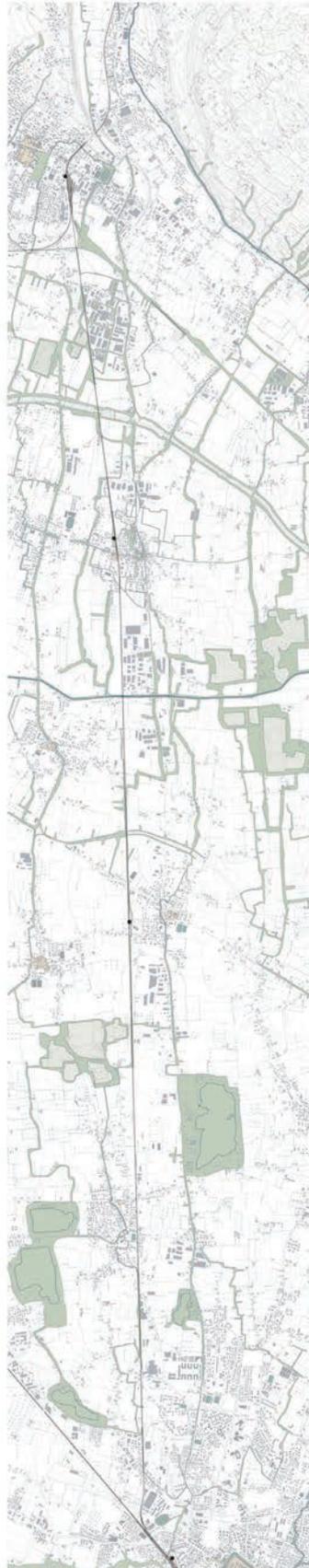
Giunto canale-pedemontana

### GIARDINO

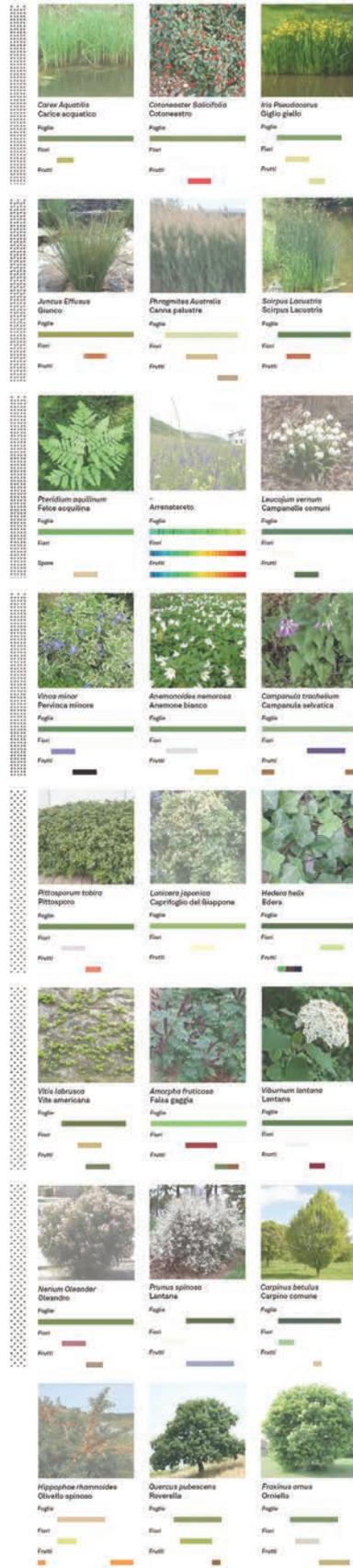


Aree a maggese

- Filamento
- Zone industriali
- Canali
- Cave
- Cave con acqua
- Linea Ferroviaria



Transetto n°12  
Tecnica mista

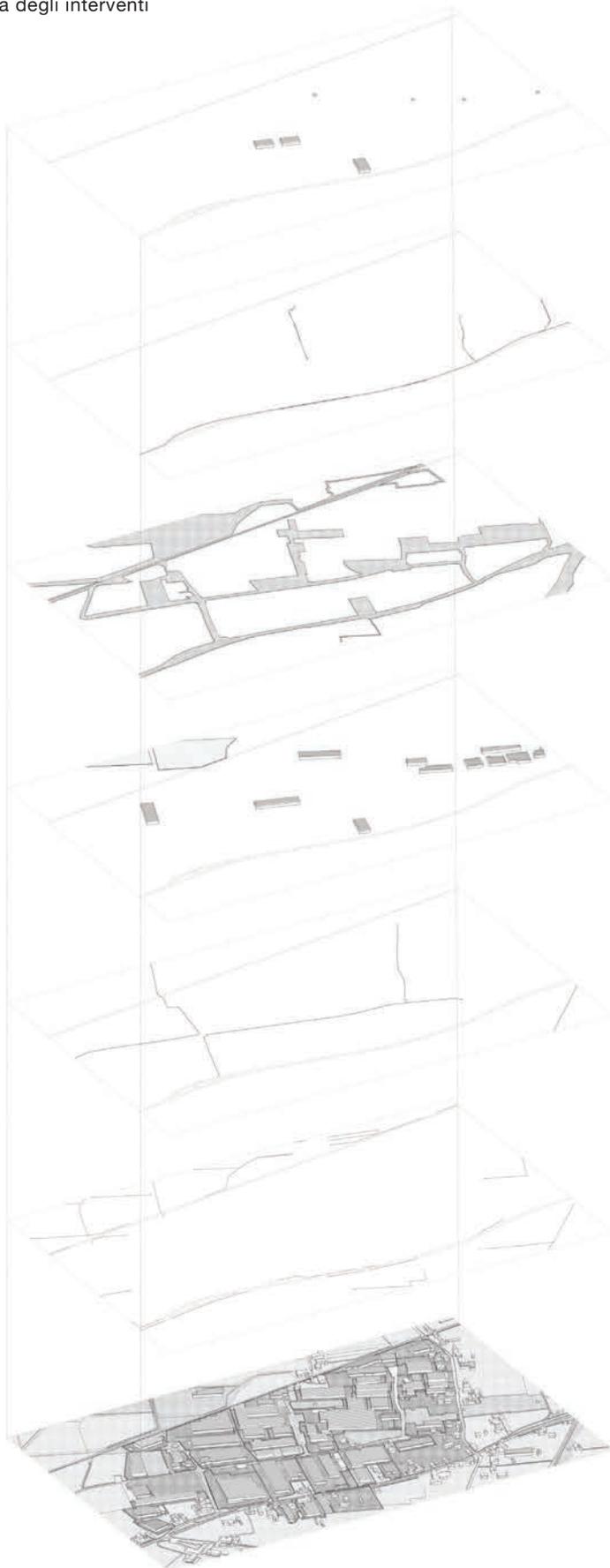


Specie vegetali autoctone  
Tecnica mista

Tasselli Modello  
scala 1:25.000  
Tecnica mista

## FASI DI SVILUPPO

La gerarchia degli interventi



**FASE 4  
MICROINTERVENTI,**  
verranno realizzati a sostegno delle attività già presenti nel territorio e per quelle che saranno necessarie allo sviluppo delle percolazioni. Saranno interventi caratterizzati da un elevato grado di velocità di realizzazione e smantellamento o trasferimento.

**FASE 3  
LA RETE DI MOBILITA' LENTA**  
sarà integrata, attraverso la creazione di connessioni fra le piste ciclopedonali esistenti e la creazione di nuovi tratti di infrastruttura.

**FASE 2  
RINATURALIZZARE**  
attraverso la creazione di una rete ecologica che avrà il compito di mettere a sistema tutti gli elementi sotto elencati e creare un nuovo ecosistema esteso in gradi di autosostenersi nel tempo.

**FASE 1.3  
EDIFICATO SFITTO,**  
aree con elevata pericolosità, aree definite come da riqualificare da PAT e da PTRC; saranno questi gli ultimi elementi che verranno inglobati dalla nuova infrastruttura ecologica

**FASE 1.2  
RETE DI MOBILITA' LENTA,**  
il secondo punto ad essere indagato e preso in considerazione, per un implementazione del sistema.

**FASE 1.1  
RETE DEI CAPIFOSSI,**  
saranno questi elementi che, in prima battuta, concorreranno allo sviluppo dei nuovi ecosistemi

**FASE 0  
INDAGARE**  
Studio dell'area interessata e individuazione delle caratteristiche e delle criticità del luogo.

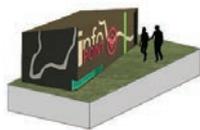
# PROGRAMMI ED AZIONI

Abaco delle possibilità



Parco

Simbolo: 



Punto informazioni

Simbolo: 



Parco

Simbolo: 



Bike Sharing

Simbolo: 



Mercato

Simbolo: 



Chioschi

Simbolo: 



Aree ristoro

Simbolo: 



Attività commerciali

Simbolo: 



Esposizioni temporanee

Simbolo: 



FabLab

Simbolo: 



Esposizioni permanenti

Simbolo: 



Aree per l'arte

Simbolo: 



Aree per la musica

Simbolo: 



Orti urbani

Simbolo: 



Playgrounds

Simbolo: 



Aree sportive

Simbolo: 



Area picnic

Simbolo: 



Giardini tematici

Simbolo: 



Area relax

Simbolo: 



Aree didattiche

Simbolo: 



Spazi pubblici

Simbolo: 



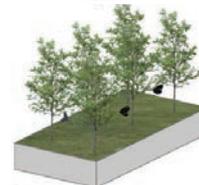
Dispositivi

Simbolo: 



Luoghi di incontro

Simbolo: 



Boschi urbani

Simbolo: 



Rinaturalizzazione

Simbolo: 



Incolto

Simbolo: 



Fitodepurazione

Simbolo: 



Uffici temporanei

Simbolo: 

# SEQUENZE EVOLUTIVE

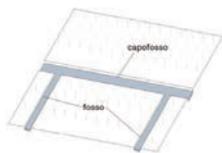
Casi studio

## 1 IL RAPPORTO CON LA RETE IDRICA

La rete idrica è la spina portante delle percolazioni di progetto. La riattivazione delle rive attraverso progetti di fitodepurazione e la creazione di percorsi pedonali permette la salvaguardia di un ecosistema che si sta lentamente distruggendo a favore di un maggiore controllo da parte dei consorzi sulla portata idrica dei canali di irrigazione.

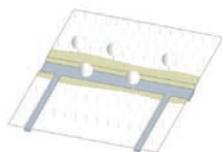
### FASE 0

Individuazione di quei capifossi che necessitano di riattivazione



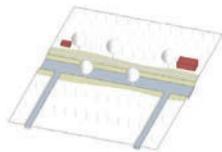
### FASE 1

Creazione di un nuovo ecosistema attraverso l'apertura dei capifossi e la piantumazione di piante adatte alla fitodepurazione



### FASE 2

Inserimento di micro interventi removibili (riuso di container o edificio in stampa 3d) a sostegno delle necessità dei fruitori. Questi interventi dovranno essere di veloce realizzazione, di facile smantellamento, e velocemente ricollocabili o smaltibili.

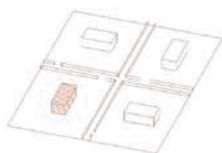


## 2 IL RAPPORTO CON L'EDIFICATO ABBANDONATO

Per edificio abbandonato si intendono quei corpi di fabbrica, siano essi di natura civile, militare o produttiva, che sono soggetti a inutilizzo e che, in molti casi, presentano evidenti segni di danni causati dalle condizioni atmosferiche e dalla mancanza di manutenzione. In alcuni casi edifici di nuova costruzione stanno diventando ruderi a causa di lungaggini burocratiche.

### FASE 0

Individuazione dei fabbricati produttivi sfitti

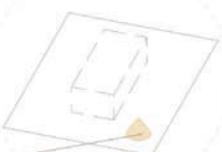


### FASE 1

Selezione del comportamento più idoneo da tenere verso l'edificio in base alle sue condizioni:

#### 1.1 DEMOLIZIONE

Edificati la cui integrità strutturale risulta intaccata, danneggiati in modo grave dagli agenti atmosferici o dalla vegetazione, o che risultino costruiti con materiali dannosi per la salute e/o l'ambiente.

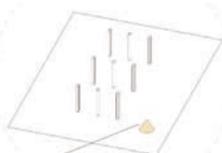


#### scarto

*i pezzi più grandi del materiale ritenuto idoneo verranno riutilizzati per pavimentare parti dei percorsi ciclopedonali*

#### 1.2 DEMOLIZIONE PARZIALE

Edificati parzialmente compromessi strutturalmente, marginalmente danneggiati dagli agenti atmosferici o dalla vegetazione, o che risultino parzialmente costruiti con materiali dannosi per la salute e/o l'ambiente.

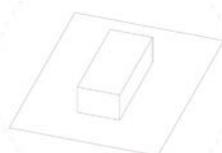


#### scarto

*i pezzi più grandi del materiale ritenuto idoneo verranno riutilizzati per pavimentare parti dei percorsi ciclopedonali*

## 1.3 RIUTILIZZO

Edificati di recente costruzione o in buone condizioni manutentive che possano accogliere funzioni diverse da quelle per cui erano stati concepiti in modo permanente o temporaneo



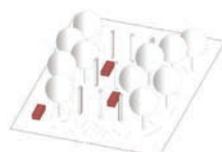
### FASE 2

Foratura della piastra alla base dell'edificio per aumentare la permeabilità del suolo e consentire la piantumazione di nuove piante e arbusti. L'alternanza di zone di ombra e di sole creerà un microcircolo d'aria soprattutto nei mesi più caldi che migliorerà la qualità dell'ambiente di progetto.



### FASE 3

Inserimento di micro interventi a carattere temporaneo o permanente, che avranno il compito di inserire nuove funzioni all'interno della placca industriale, rendendola in questo modo fruibile anche ai non addetti ai lavori e a tutti gli orari del di.

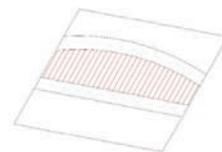


## 3 IL RAPPORTO CON LA RETE INFRASTRUTTURALE

I territori, fortemente innervati da reti stradali e autostradali, presentano notevoli carenze a livello di reti per la mobilità lenta e difficoltà nella manutenzione e gestione delle strade e degli spazi ad esse connesse.

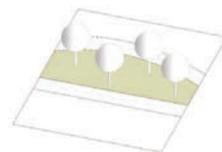
### FASE 0

Individuazione delle aree di pertinenza stradale abbandonate o trascurate



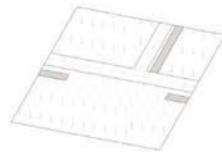
### FASE 1

Piantumazione di piante e arbusti adatti alla depurazione degli inquinanti prodotti dalle macchine e che necessitano di poca manutenzione



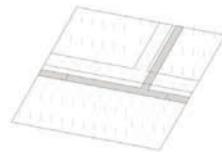
### FASE 0

Individuazione delle reti di mobilità lenta esistenti.



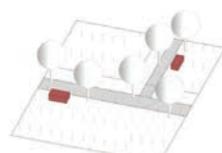
### FASE 1

Creazione delle connessioni mancanti fra le diverse piste pedonali, ciclopedonali e ciclabili e sistemi di progetto.



### FASE 3

Inserimento di micro interventi temporanei come punti di bike sharing, manutenzione bici, punti ristoro, punti informativi, mappe degli itinerari esistenti, ecc, per i normali fruitori e a sostegno del turismo ciclopedonale.



## 4

### IL RAPPORTO CON LE AREE CITTADINE

Frutto della stratificazione avvenuta negli anni, i centri residenziali odierni presentano al loro interno una serie di elementi incoerenti, come edifici produttivi a pochi metri da aree per il welfare, mancanza di aree verdi e zone abbandonate in mezzo a nuclei densi di edificato.

#### FASE 0

Individuazioni di edificato incoerente all'interno del tessuto consolidato



#### FASE 0.1

Individuazioni delle aree "da riqualificare" e di "interesse comunale" attraverso gli strumenti urbanistici vigenti consolidato



#### FASE 1

Creazione del filamento verde che connetta le diverse parti sopra citate, che creerà un'area naturalizzata a servizio dei cittadini.



#### FASE 1.2

Creazione di percorsi ciclopedonali interni al riparo dal traffico veicolare.



#### FASE 2

Piantumazione di alberi ad alto fusto per il miglioramento del microclima e della permeabilità del terreno delle aree interne, soprattutto per quelle aree caratterizzate da importanti pavimentazioni continue in cemento o asfalto



#### FASE 3

Inserimento di micro interventi a carattere temporaneo, come attività commerciali, educative, installazioni artistiche, e giardini tematici



## 5

### IL RAPPORTO CON LE NUOVE AREE DI ESPANSIONE

Nonostante la crisi economica stia mettendo in serie difficoltà l'edilizia, e molte ditte preferiscano chiudere e trasferirsi all'estero, i comuni prevedono ancora aree di espansione per zone industriali. Nasce quindi la necessità di concepire una nuova tipologia di tessuto industriale, che possa adattarsi in modo flessibile alle future esigenze di mercato, senza dimenticarsi dell'importanza delle reti di mobilità lenta e salvaguardi gli ecosistemi esistenti.

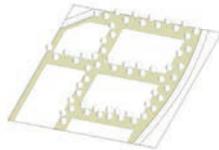
#### FASE 0

Individuazione delle aree di espansione attraverso lo studio degli strumenti urbanistici vigenti



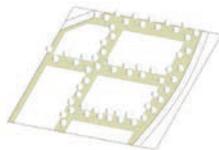
#### FASE 1

Creazione delle percolazioni verdi. Il loro compito sarà quello di delimitare le aree di espansione del nuovo edificato produttivo evitando al creazione di nuove placche industriali, aiutando il microclima e sostenendo l'ambiente



#### FASE 2

Creazione dei percorsi di mobilità lenta all'interno dei filamenti e delle prime infrastrutture viarie all'interno di uno dei lotti venutisi a creare.



#### FASE 2.1

Costruzione dei fabbricati produttivi. Prima di passare alla costruzione in uno dei lotti adiacenti ci si assicurerà di aver raggiunto a saturazione nei lotti precedenti.



#### FASE 2.2

I lotti andranno via via riempiendosi. Non saranno più presenti solo attività produttive, ma si aggiungeranno servizi commerciali e sociali, in modo da rendere le placche industriali utili e interessanti anche per i non addetti ai lavori



#### FASE 3

Le aree che per mancanza di richiesta resteranno vuote si trasformeranno in aree di espansione per il filamento, andando a formare parchi e micro ecosistemi. Al loro interno potranno essere collocati interventi temporanei di interesse comune.



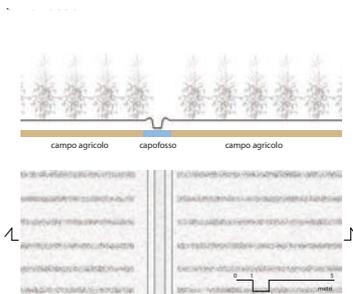
# STRATEGIE PROGETTUALI

Possibili interventi

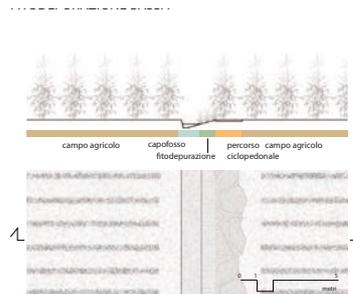


1 Riqualificazione della rete idrica secondaria    2 Incremento percorsi ciclo pedonali

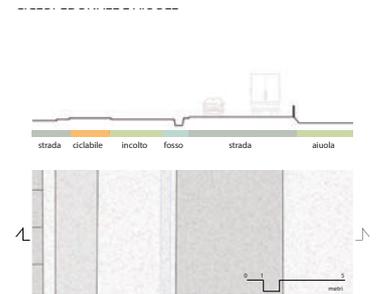
Capofosso - stato di fatto



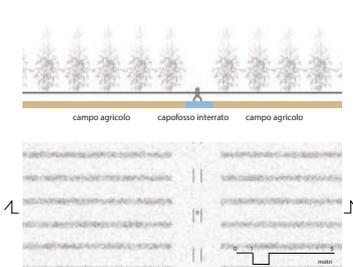
Capofosso - progetto



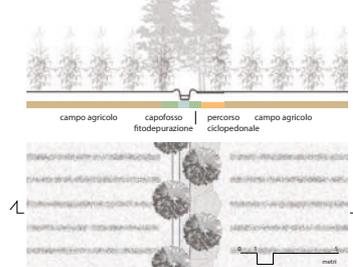
Edificato consolidato - stato di fatto



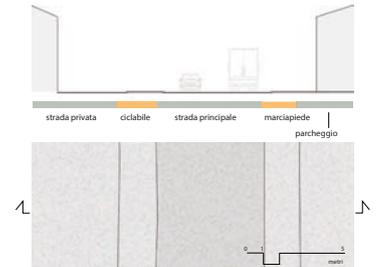
Capofosso



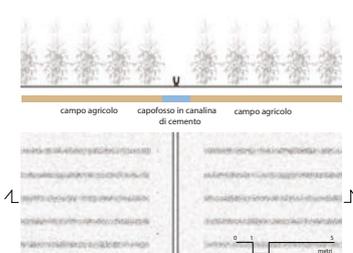
Fitodepurazione bassa



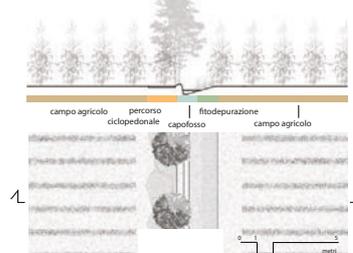
Ciclopeditonale e residui verdi



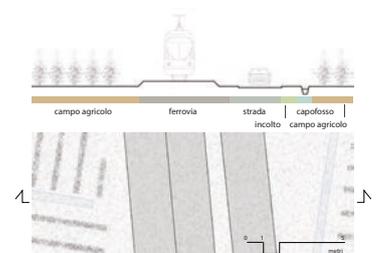
Capofosso interrato



Fitodepurazione alta



Passaggi pedonali

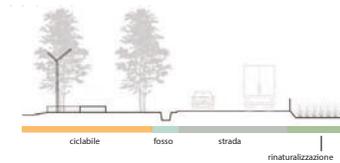


Capofosso in canale di cemento

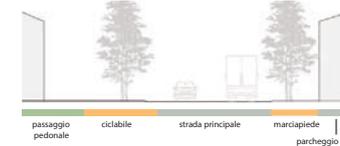
Fitodepurazione mista

Percorsi lungo la ferrovia

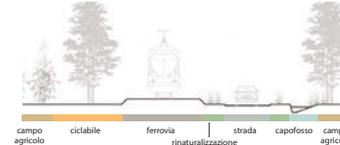
■ Edificato consolidato - progetto



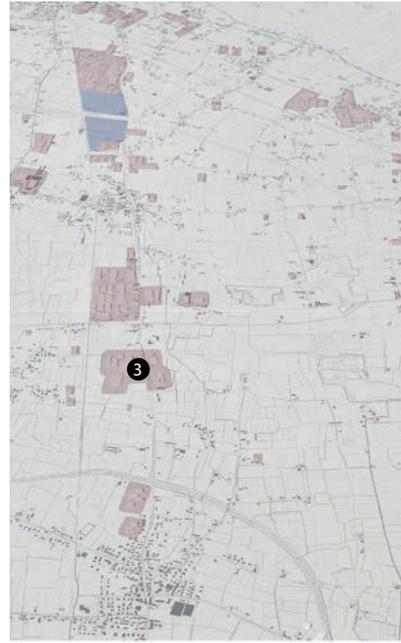
Ciclopeditone e residui verdi



Passaggi pedonali



Percorsi lungo la ferrovia

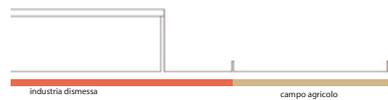


③ Riqualificazione fabbricati dismessi

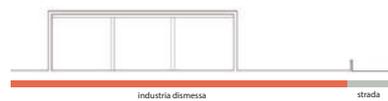
■ Edificato dismesso - stato di fatto



Rudere



Edificato industriale di scarsa qualità architettonica

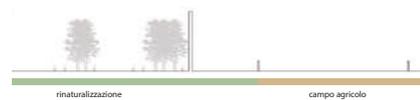


Edificato industriale di buona qualità architettonica

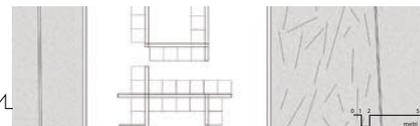
■ Edificato dismesso - progetto



Demolizione



Demolizione parziale



Riutilizzo

# SUGGERIMENTI

Trasformazioni per il centro urbano di Signoressa



Riqualificazione degli spazi aperti



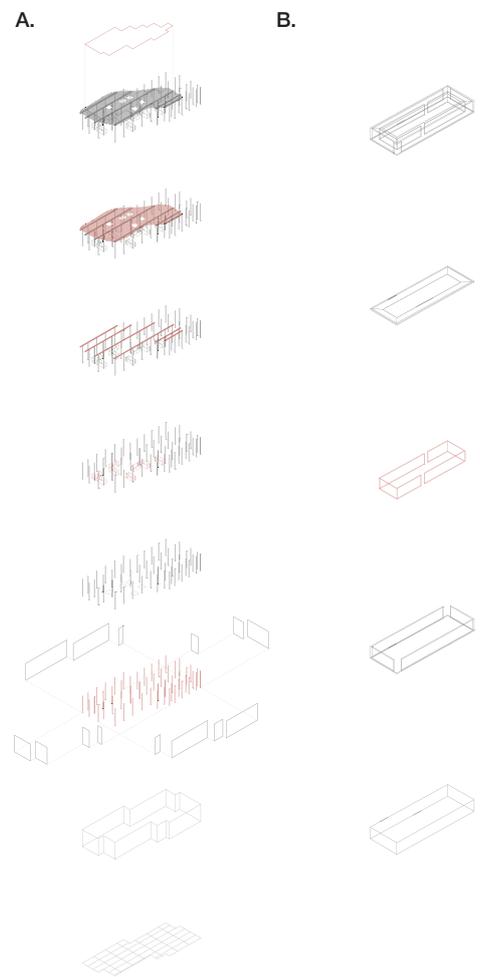
Posizione



Programma e accessibilità



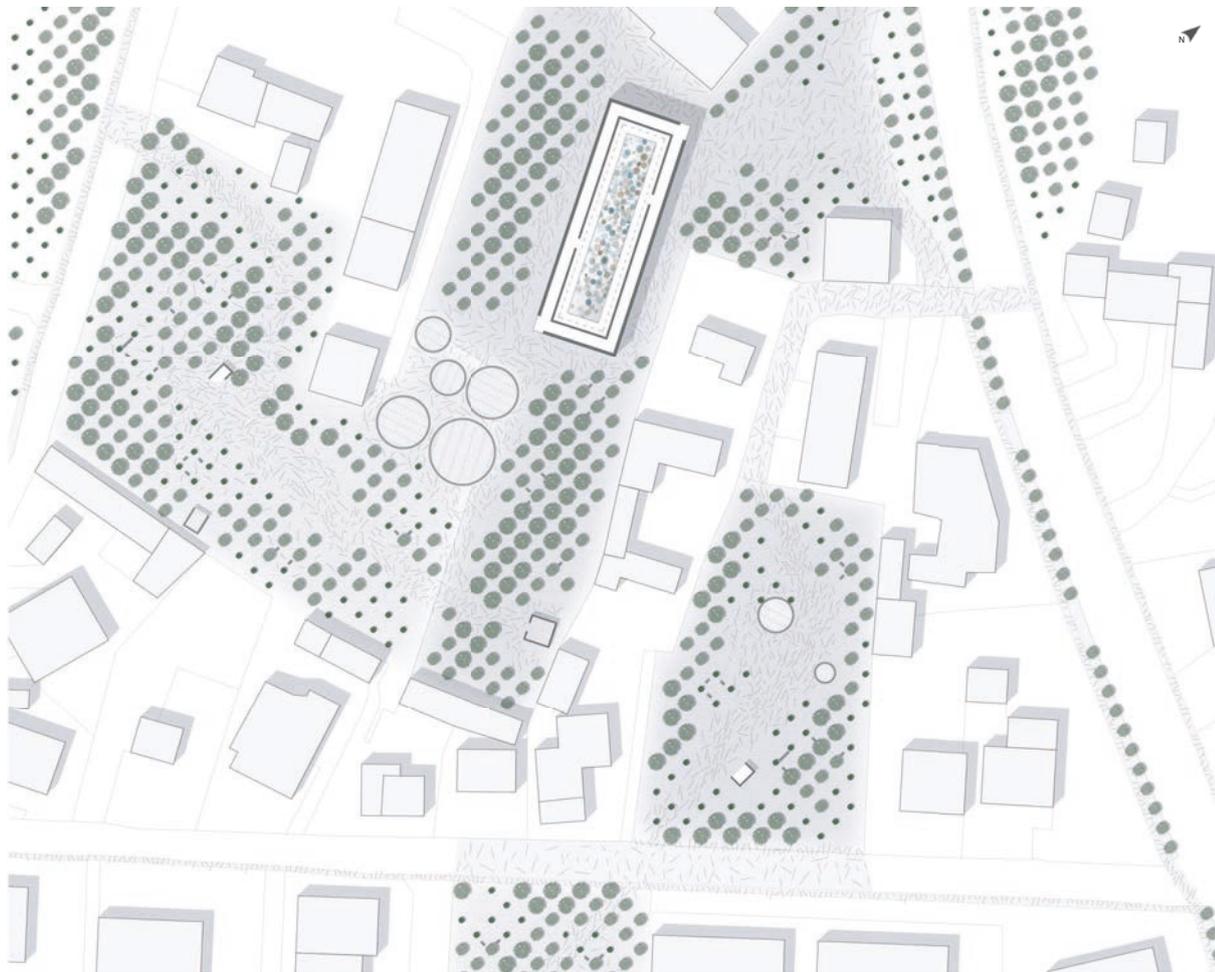
Edificato Dismesso



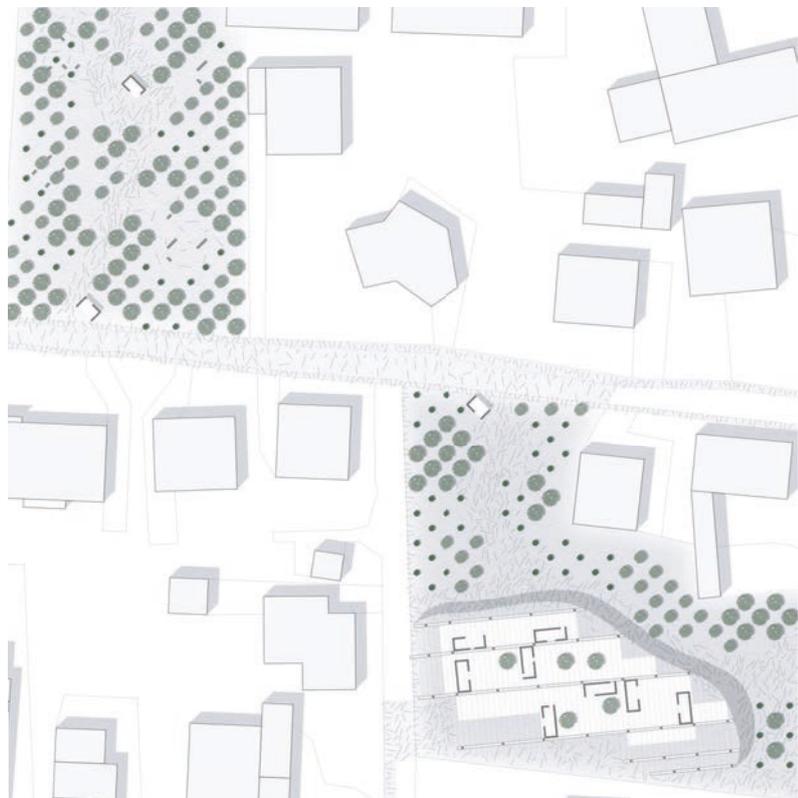
Esplosi di progetto

A. Riutilizzo dell' edificio smantellando la parte non strutturale e riutilizzando solo lo scheletro dell'edificio per progettare nuovi spazi per collettività e commercio

B. Riqualificazione dell'edificio dismesso riprogettando per aggiunta lo spazio interno dell'edificio esistente.



Sistema delle porosità

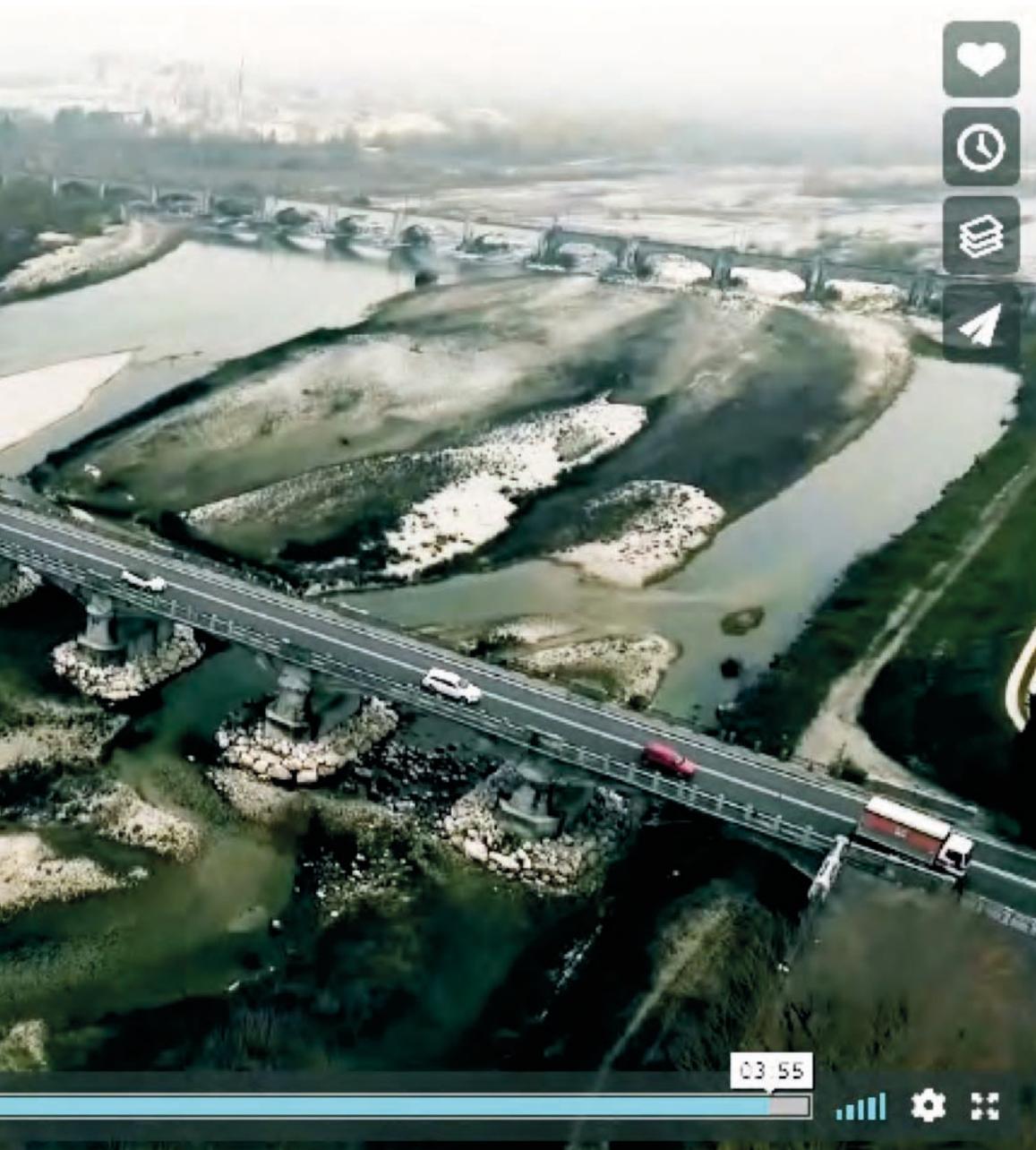


Piante di progetto, scala 1:500



## **SGUARDI ALTRI II**

*La ricerca è interamente disponibile online al sito [www.paesagginorddest.it](http://www.paesagginorddest.it) e cliccando sull'immagine è disponibile un breve video che racconta i sorvoli pedemontantani.*



## Crediti

*Matteo Aimini*  
Assegnista di Ricerca

*Renato Bocchi*  
Responsabile Scientifico

*Claudio Bertorelli*  
Direttore Fondazione Francesco Fabbri

*Matteo Bolgan*  
*Giacomo Bordignon*  
*Ernesto Brotto*  
*Nicola Feltrin*  
*Alessio Oliviero*  
*Costantino Paparella*  
*Graziella Stella*  
*Massimo Tasca*  
*Andrea Tommasin*  
*Sofia Visentin*  
Laboratorio Re-Cycle - IUAV

*Umberto Ferro*  
Laboratorio Fotografico - IUAV

*Habitat Project*  
Dittici Fotografici

*Tommaso Montaldo*  
Aviodrone s.r.l, Torino Riprese aeree

*Dario Lotti*  
Bunkerville Gmbh, Lugano Montaggio video

*Fabrizio Introini*  
Polarch, Milano Materiali preparatori ed impaginati

*Gonczj Mate*  
*Horvart Adam*  
*Liptak Balazs*  
*Milan Foldi*  
*Kovacs Adam*  
*Jozsef Dioszegi*  
Erasmus+ , Evolve Milano Modelli Territoriali seconda natura

*Lorenzo Fabian*  
*Luigi Latini*  
*Roberto Masiero*  
*Ezio Micelli*  
*Stefano Munarin*  
*Giuseppe Piperata*  
*Laura Zampieri*  
Forum





**PAESAGGI  
DEL NORDEST**  
Indagini e scenari  
al margine della  
pedemontana veneta

Matteo Aimini