

Metropolis Without Density Unit - FEDERATION
Semestre Primaveraile 2012
USI-Accademia di Architettura di Mendrisio

Tutor: Freek Persyn (51N4E, Bruxelles), Giovanni Piovene (Salottobuono, Milano), Ambra Fabi

Studenti: Mathijs Boersma, Hannah Cao, David Eichenberger, Tommaso Facchini, Piero Giovannini, Lucas Jaramillo Pacheco, Simon Jouin, Conor McGowan, Beatrice Orlandi, Stefano Pasquali, Vincenzo Paternò, Vitor Pessoa Colombo

Critici: Joachim De Clerck (Architecture Workroom, Bruxelles), Silvia Fattore (sindaco di Villanova di Camposampiero e presidente dell'IPA del Camposampierese), Matteo Ghidoni (Salottobuono, Milano), Lowie Veermersch (Granstudio, Torino)

Esperti tecnici: Luca Pietro Gattoni, Stefano Graziani, Michele Marchetti (Salottobuono, Milano), Federico Parolotto (M.I.C: Mobility in Chain, Milano)

MODELLO

Ci riferiamo spesso al Veneto come parte di una metropoli che collega Venezia a Torino, coprendo indistintamente la valle del Po. Le università negli ultimi vent'anni hanno prodotto molta letteratura sul fenomeno della città diffusa, ma ogni tentativo di lavorare concretamente con essa è caduto nel vuoto. L'estrema frammentazione amministrativa della regione ha sempre ostacolato ogni processo a grande scala, condannandolo ad un inesorabile fallimento.

CONTESTO

Il 1 gennaio 2011 i comuni di Borgoricco, Campodarsego, Camposampiero, Santa Giustina in Colle, San Giorgio delle Pertiche, Loreggia, Massanzago, Piombino Dese, Trebaseleghe, Villa del Conte e Villanova di Camposampiero si sono fusi nella Federazione dei Comuni del Camposampierese. Questo nuovo tipo di città è abitato da 100.000 abitanti (paragonabile alla popolazione del comune di Vicenza) ed ha un'estensione di 226kmq (tre volte quella della superficie del territorio di Vicenza). La densità risultante è quindi molto bassa: 418ab/kmq. La crescita costante della popolazione residente e il tasso di 1 impresa ogni 8 abitanti forza la pubblica amministrazione ad assumere una posizione chiara sullo sviluppo futuro dell'ambiente costruito.

La nuova Pedemontana Veneta completerà presto l'anello infrastrutturale che tiene assieme Vicenza, Padova, Treviso e Venezia, circondando completamente la Federazione, mentre il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) – un progetto per il momento in stallo – dovrebbe irrorarla con treni ad alta frequenza.

La nuova città non è gerarchica; non esistendo un centro, le case ed i capannoni sono disseminati sul territorio senza una regola precisa. Alcune agglomerazioni più dense, dove sono collocati i principali servizi, corrispondono alle undici municipalità confederate. Il Graticolato Romano (I AC) organizza ancor oggi la parte meridionale della Federazione in quadrati di 710 m di lato.

La nuova città è assimilabile ad un campo fisico, dove ogni punto può essere associato ad un grado di convenienza dato dalla sua posizione. Questa condizione è la qualità reale di cui ogni nuovo intervento deve tener conto.

ORGANIZZAZIONE

L'atelier – della durata di 4 mesi – è stato organizzato come un unico gruppo di ricerca focalizzato sull'ibridazione tra *housing* e produzione, con un forte accento sulla sostenibilità. Se nella prima parte del semestre gli studenti hanno lavorato ad una ricerca comune, durante la seconda hanno sviluppato proposte architettoniche concrete, capaci di confrontarsi con la scala della nuova città.

Ogni studente ha sviluppato progetti basati su uno dei seguenti temi, occupandosi sovente di tutti e tre allo stesso tempo:

- *Mobile public space* (infrastruttura stradale e ferroviaria, trasporto, logistica, commercio, mercati, idrografia, parcheggi, piazze, stazioni...)
- *Hybrid business cluster* (housing + produzione + agricoltura + educazione)
- *Grouped housing unit*

AMBIZIONE – NO ZONING

Le categorie che possono valere in una città mono-centrica sono difficilmente applicabili al contesto della Federazione, sempre soggetta ad una doppia lettura: natura – se giudicata da una prospettiva urbana – o città (periferia?) – se osservata da una prospettiva rurale. Se si vogliono innescare relazioni di collaborazione tra i diversi ambiti (agricoltura, housing, produzione, mobilità) non ci si può occupare solo di un punto di vista dimenticando l'altro. La potenzialità dell'area giace nel suo carattere ibrido: la natura non gerarchica della sua infrastruttura permette di pensare – a scale diverse – la *mixité* di spazi pubblici, *housing*, produzione ed agricoltura. L'obiettivo dello studio è stato lo sviluppo di questo potenziale, al di là dell'approccio sterile dello *zoning* urbano che ancor oggi regola il territorio. Il laboratorio ha messo in questione la tendenza attuale a concentrare le diverse funzioni in macro-zone omogenee, privilegiando invece la ricchezza programmatica specifica dei luoghi. In questo senso il gruppo di ricerca non ha accettato a priori il giudizio attuale – fortemente negativo – sulla dispersione di case-capannone, ma ha considerato il fenomeno con una diversa angolazione dello sguardo, indagandone le cause storiche, osservandone la ricchezza spaziale e programmatica e proponendo scenari futuri.

RISULTATI – PROGETTAZIONE TRANS-SCALARE

Gli studenti si sono occupati di scale di progettazione molto diverse tra loro, legando ogni intervento architettonico ad un discorso urbano e viceversa, mai lasciando in secondo piano le ricadute concrete una volta intrapreso un progetto territoriale. Questo è stato possibile solo grazie alla condivisione di una visione comune che, nell'ambito del corso, è stata tradotta in un tavolo di lavoro con lo stesso perimetro della Federazione in scala 1:10.000, dove ogni studente ha costantemente aggiornato il proprio progetto. Questo dispositivo elementare ha fatto sì che nascessero collaborazioni tra gli studenti, una volta che si fossero trovati nella condizione di incorporare – o comunque prendere in considerazione – progetti altrui.

Se si traduce il laboratorio in una condizione reale, non esiste altro modo per operare in modo virtuoso in un territorio come quello della Federazione se non costruendo una visione territoriale condivisa, in grado di direzionare lo sviluppo della nuova città (diffusa) da qui a 30-40 anni. L'esperienza che Bordeaux sta affrontando in questo momento può essere presa come modello.

Elenco di seguito i temi di progetto degli studenti che hanno partecipato al laboratorio. E' in preparazione un libro che contiene tutti i risultati progettuali.

A – Hybrid Business Cluster: ricerca tipologica, storica ed antropologica sul fenomeno locale delle case-capannone.

La ricerca – ancora in stato di bozza – è potenzialmente uno strumento molto interessante per analizzare il DNA della Federazione. Le case-capannone, considerate sino ad oggi un elemento negativo del territorio – da correggere con la progressiva istituzione di zone industriali mono-funzionali – sono viste sotto una nuova luce che ne evidenzia la discendenza diretta dalle cascine rurali. Se da un lato possono essere lette come il simbolo del consumo del territorio veneto, dall'altro sono il laboratorio che ne ha permesso lo sviluppo economico. Costruiti spesso per annessioni successive all'abitazione originaria, tutti gli esempi studiati seguono pattern di aggregazione che possono essere riconosciuti e quindi categorizzati. Le tipologie possono seguire i criteri suggeriti dagli studenti che hanno redatto la ricerca od essere più evocativi, nel caso la ricerca venga portata a termine in un secondo momento. Sembra necessario comunicare in modo più chiaro l'aspetto antropologico del lavoro portato avanti dagli studenti, che hanno percorso tutto il territorio della Federazione e sono entrati in contatto con molte delle realtà che hanno analizzato. La ricerca lascia aperta la domanda sul futuro del modello studiato, dopo aver presentato al lettore una lettura critica che gli permette di valutarne gli aspetti positivi e quelli negativi. Se è riduttivo opporsi al fenomeno – come se non esistesse – allo stesso modo è

chiaramente anacronistico accettarlo senza condizioni. In questo senso la ricerca forma la base da cui costruire un progetto di ripensamento e riorganizzazione della situazione esistente.

B – *Homo Ludens*: la conversione di un ex-capannone in piattaforma pubblica + *housing* nel centro di Villanova di Camposampiero.

C – Ragionamento sull'integrazione culturale dei diversi ambiti che compongono la federazione: educazione, produzione, agricoltura.

D – *Closed Loop Grid*: un prototipo di gestione energetica di un campione del Graticolato Romano, che favorisce l'interazione tra le diverse attività: *housing*, agricoltura e produzione. Oltre ad un modello virtuoso sostenibile a scale molto diverse (dal lotto alla federazione), lo studente ha proposto una nuova tipologia abitativa.

E – *Station for a Dense City + Station for a Green Area*.

Un sistema di stazioni per l'SFMR in grado di rispondere alle condizioni del contesto ed amplificarle. Una stazione per il parco rurale (San Giorgio delle Pertiche) sarà necessariamente diversa dalla stazione per il centro denso di Camposampiero. Il trasporto è cruciale per la nuova città. L'esperienza dell'utente è qui messa in primo piano.

F – Area di sosta per i camion lungo la Statale 307, che taglia la Federazione da Nord a Sud, associata ad un campeggio che si sviluppa sulla riva del fiume Tergola. Il progetto associa un programma molto semplice e leggero come il campeggio ad una risposta molto pragmatica per risolvere l'ospitalità dei trasportatori provenienti da destinazioni lontane.

G – Nuovo network di mobilità dolce per la Federazione – alternativo alle maglie del Graticolato Romano – che sfrutta i diritti di passaggio tra i campi agricoli. Il progetto è un sistema aperto, che si può sviluppare a seconda della necessità di collegare due punti particolari della Federazione e della capacità di negoziazione dell'Amministrazione Pubblica.

H – Un nuovo rituale per la Federazione. La nuova città da 100.000 abitanti non si fonda su una mitologia urbana ma sull'idea di vuoto.

I – Ri-programmazione spaziale e temporale degli incroci del Graticolato Romano corrispondenti storicamente al Decumano. Dopo un attento studio dei flussi, lo studente ha proposto la transizione da un o scenario 100% Auto ad uno scenario 50% Auto - 50% Pedoni. Senza introdurre elementi regolatori di traffico la soluzione permette la riappropriazione temporanea di spazio oggi riservato al flusso dei veicoli.

L – *Staff Housing*. Studio su nuove tipologie abitative per soggiorni brevi, pensate per una classe di lavoratori specializzati. L'interazione con le aziende locali diventa indispensabile. Il progetto è stato sviluppato a Trebaseleghe, sede di Grafica Veneta e Moncler.