

Il giardino di Oderzo

Luca Filippi, Alvise Pagnacco, Paola Viganò

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

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

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

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

Progetto pilota 1: una nuova stazione multimodale

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



degli autobus a percorrenza provinciale in corrispondenza dell'attuale stazione dei treni è questione emersa come uno dei progetti strategici per questo territorio: oggi infatti le due stazioni si trovano a settecento metri di distanza e i due sistemi non sono tra di loro integrati.

Ovviamente, oltre ad essere un problema localizzativo-spaziale, questo è prima di tutto un problema legato al funzionamento dei due differenti vettori: gli autobus provinciali (ATVO e MOM) operano spesso in concorrenza con il treno e questa situazione impedisce la costruzione di un sistema multimodale ferro/gomma credibile, rafforzando, di fatto, la dipendenza automobilistica. Di grande rilevanza è anche il problema spaziale: la stazione degli autobus si trova oggi a ridosso del centro antico ed è circondata da ampie superfici a parcheggio. La stazione dei treni, invece, è – a detta degli abitanti opitergini – in periferia. La distanza che separa le due stazioni è più psicologica che fisica. Utilizzando la pregevole e porticata via Garibaldi per connettere centro e stazione, ripensandone la superficie privilegiando la mobilità pedonale, la stessa distanza potrebbe essere percepita diversamente. A nord, la sistemazione degli spazi prospicienti la stazione ferroviaria e oggi privi di un chiaro utilizzo implica l'ipotesi di "allungamento del centro" proprio attraverso il ripensamento della connessione della nuova area delle stazioni (autobus e treno) con la via Garibaldi.

La linea ferroviaria Portogruaro – Oderzo – Treviso racconta una storia di inerzia infrastrutturale: inaugurata nel 1885, fu irrimediabilmente danneggiata dall'inondazione del 1966. Riaperta solo nel 2000, la sua assenza ha lasciato questo territorio sguarnito di una linea ferroviaria per 34 anni, periodo durante il quale un servizio di autobus sostitutivo è stato organizzato ed è rimasto in funzione anche dopo la riapertura della linea, diventando di fatto concorrente del treno. Con l'introduzione dell'orario cadenzato nel 2013, Trenitalia aveva anche deciso di sopprimere alcuni treni ed è grazie all'associazione "Oderzo si Muove"⁶, con il quale abbiamo parlato a lungo, che i treni soppressi sono reintrodotti, attraverso un dialogo che ha coinvolto tutti gli attori istituzionali, portando al miglioramento delle coincidenze a Treviso e rendendo il tragitto Oderzo-Venezia più rapido. La costruzione del sottopasso carrabile ha diviso la piazza della stazione in due parti e il vecchio edificio ferroviario, oggi abbandonato, è stato oggetto di una vicenda burocratica complicata⁷. Il lato sud della stazione è uno spazio non progettato: un viottolo sterrato connette l'uscita meridionale dell'in-



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

Progetto pilota 2: un centro antico condiviso

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Progetto pilota 4: la città tra le vigne

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

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

vazioni orticole.

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

Una strategia integrata

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

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

km 0

1

2

3

4

5

6



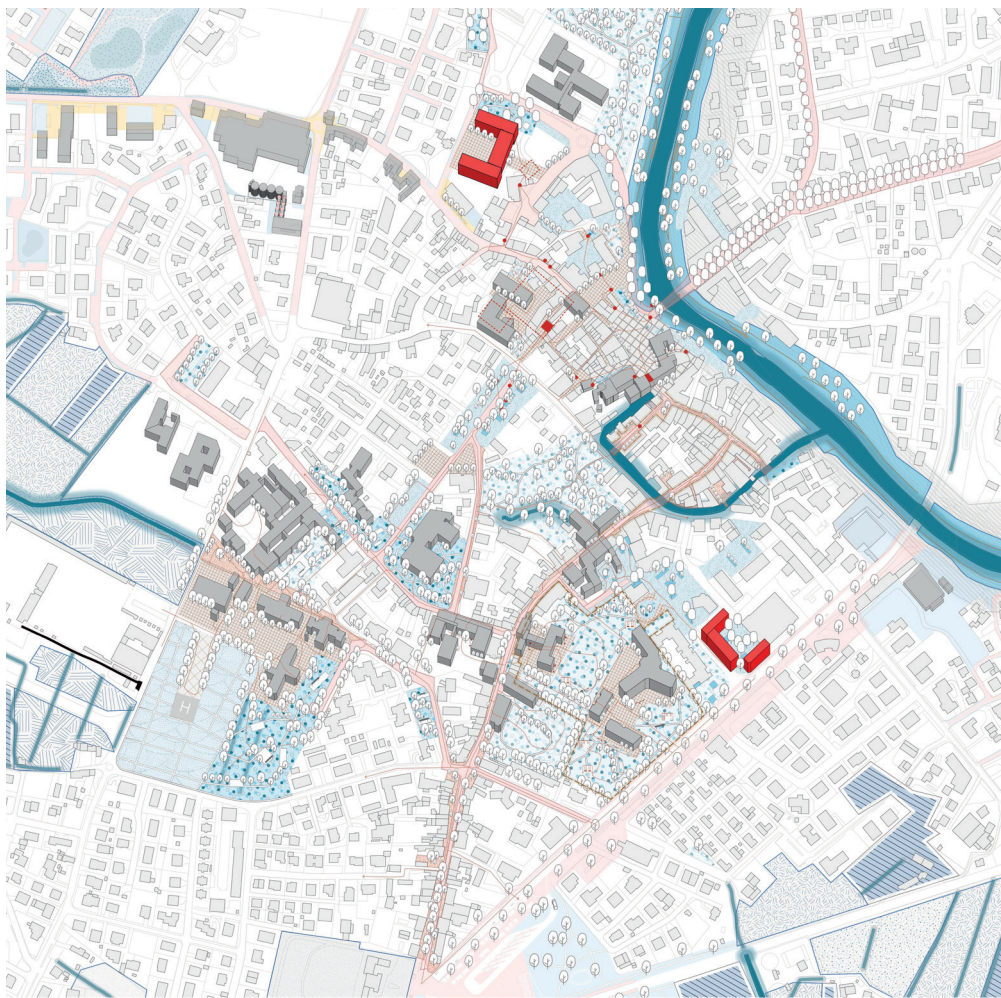


6 7 8



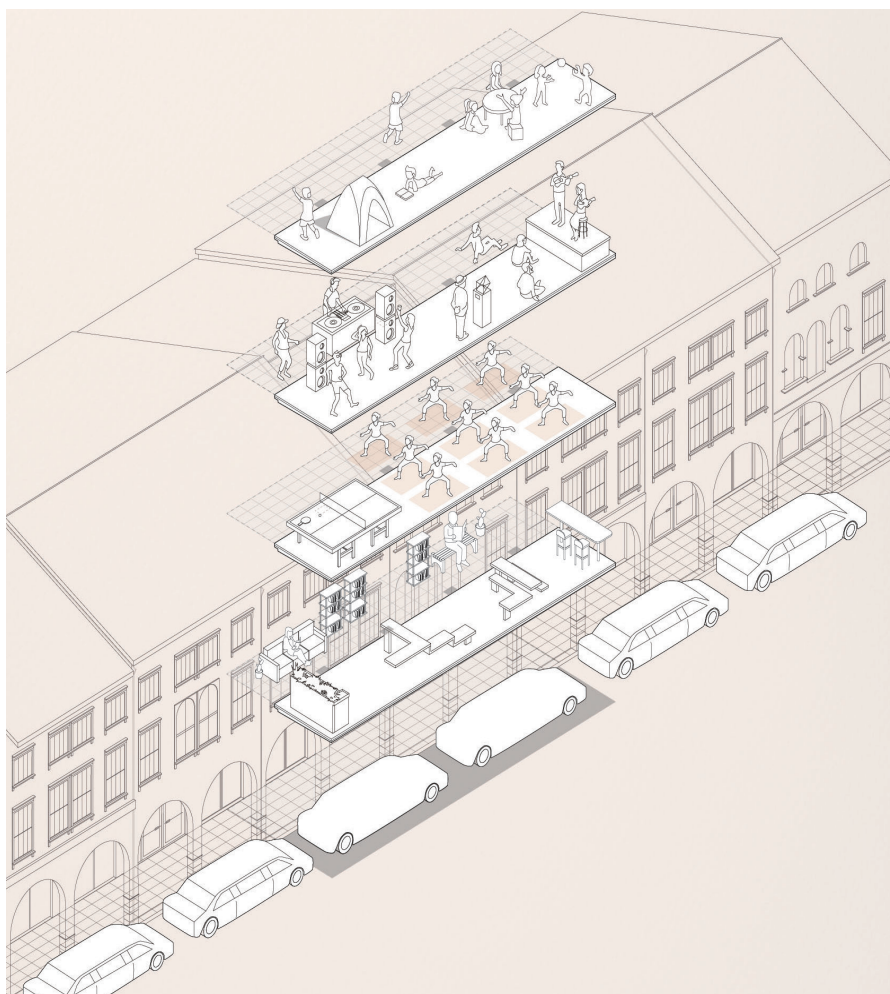
-  Asphalt layer
-  Urban occupation





Nella pagina precedente: mappa dell'asfalto.
Elaborazione grafiche dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2016

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



Assonometria della strategia di sostituzione dei parcheggi.
Elaborazione grafica dell'European postgraduate Master in Urbanism (EMU), Iuav 2017



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



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



Fotomontaggio della nuova piazza di Colfrancui, EMU, 2017



TRANSFORMING THE PERCEPTION ON UTILIZING DITCHES
TRASFORMARE LA PERCEZIONE UTILIZZANDO I FOSSI

Fotomontaggio del Giardino di Oderzo, EMU, 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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