

Workshop 3 B – 2010/2011

**Workshop 3B – aa 10/11**

**Composizione architettonica**

**prof. Sergio Pascolo**

tutor: Arch. Mario Guerrasio

**Urbanistica**

**prof. Maria Rosa Vittadini,**

tutor: Arch. Andrea Sardena

**Tecnologia**

**prof. Gianna Riva,**

tutor: Arch. Giovanna Mar

**Valutazione economica**

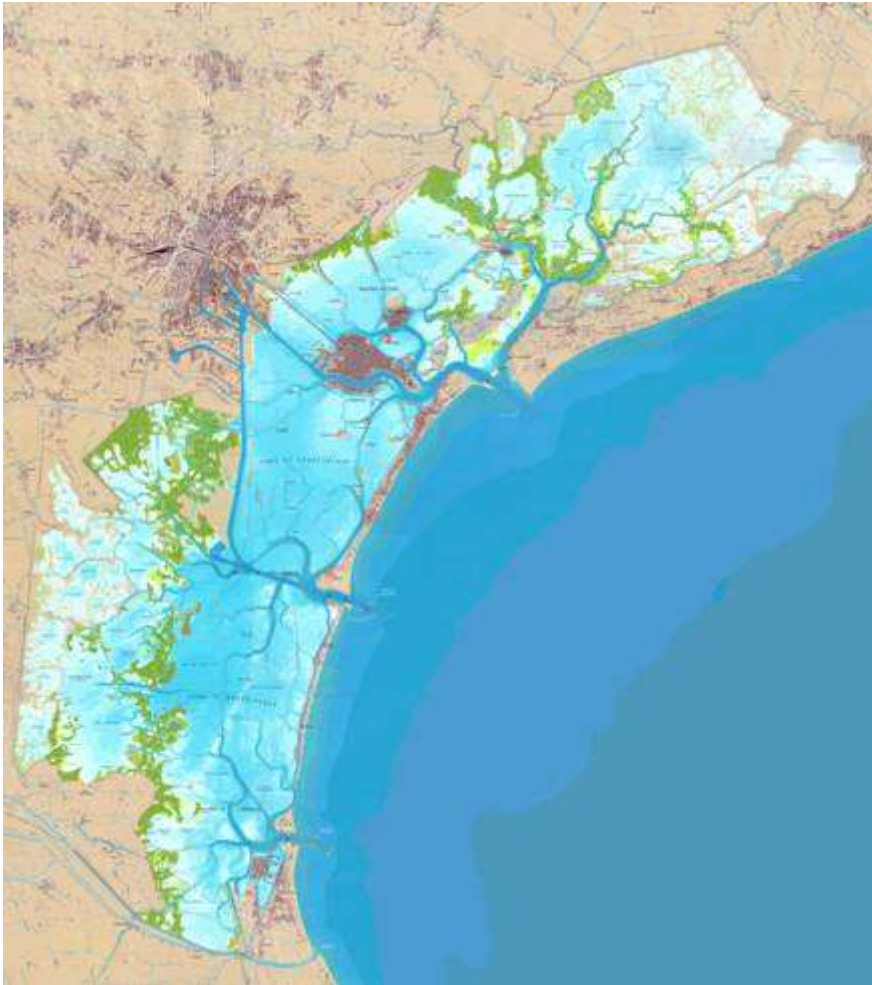
**prof. Antonella Faggiani**

tutor: Gabriele Fabrizio

# città dell'innovazione – innovazione della città

La base della sostenibilità di Venezia è l'equilibrio straordinario tra terra e acqua, tra pesantezza e leggerezza, tra cultura e produzione, fra tradizione e innovazione, tra liquido e solido, tra materiale e immateriale, tra maggiore e minore, tra antico e nuovo. Questo equilibrio può essere un nuovo driver per pensare, progettare e programmare una grande Venezia metropolitana, moderna, mobile, veloce, verde, sostenibile.

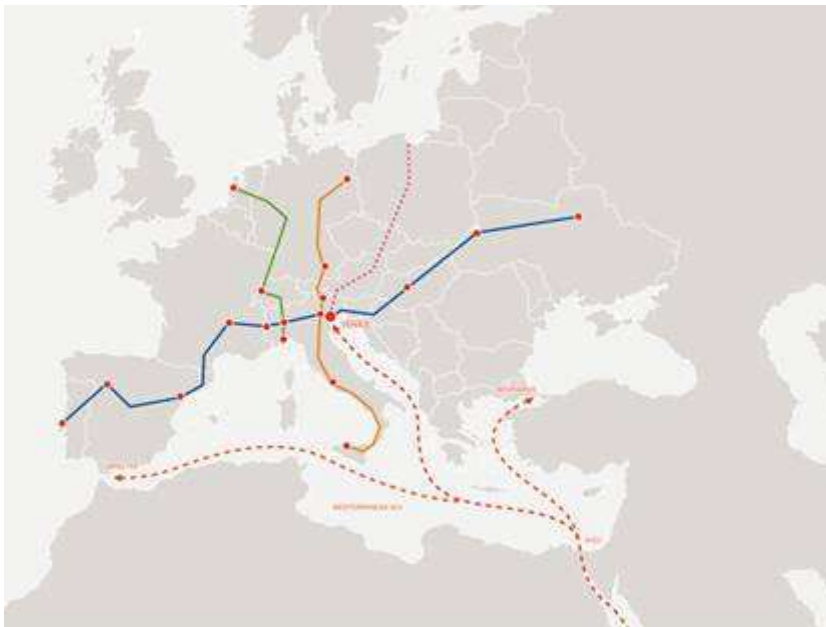
(S. Pascolo)



**La sostenibilità ci fornisce il fine verso il quale indirizzare l'innovazione ... La sfida è sviluppare la sensibilità necessaria per vedere il quadro generale così come il più piccolo e fuggevole dettaglio, mantenendo la direzione intrapresa ( John Thackara )**

**Una sensibilità al contesto, alle relazioni e alle conseguenze costituisce la prerogativa chiave per una transizione da uno sviluppo irrazionale a una progettazione ragionata ( John Thackara )**







Il Laboratorio 3B dell'A.A. 10/11 propone una riflessione progettuale sull'opportunità costituita, per il sistema metropolitano veneziano, dalle grandi aree non utilizzate, dismesse o dismettibili della prima fascia di zona industriale a Marghera. L'esperienza progettuale, applicata nello specifico contesto veneziano, cercherà di indagare aspetti fondamentali della progettazione sostenibile che riteniamo possa essere esemplificativi e significativi, in quanto metodologia, in diversi contesti urbani europei

## Nuovi driver

**Acqua:** a Venezia, città d'acqua per eccellenza, non solo è opportuno ma è anche necessario studiare e ri-pensare il rapporto con l'acqua per apportare innovazione a partire dalla conoscenza e dallo sperimentare quotidiano della grande tradizione architettonica ed urbana della laguna.

**Densità:** condizione fondamentale per la sostenibilità dei sistemi urbani è ripensare gli spazi della città in modo da ridurre le necessità di spostamento, incentivando la prossimità di persone e cose, per incrementare la socialità della vita pubblica, l'incontro, il gioco e la vita all'aperto e riducendo pericoli e sprechi legati all'uso indiscriminatamente l'uso dell'automobile.

**Complessità:** la ricchezza ambientale sociale ed economica delle città storiche italiane e di Venezia in particolare, è basata oltre che sulla qualità architettonica, dalla complessità funzionale che, insieme con la prossimità, costituisce un tessuto urbano vitale ed articolato.

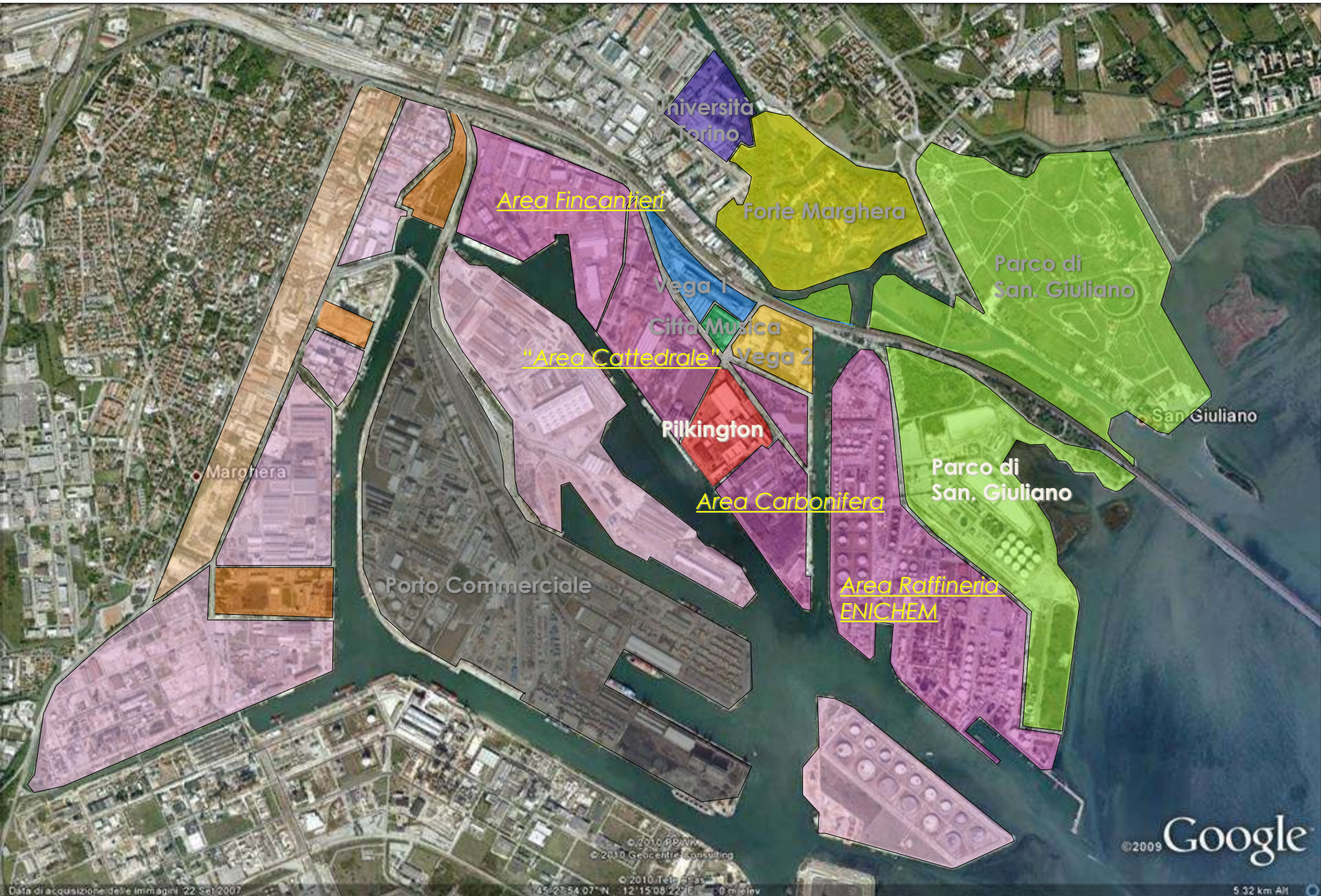
## Luogo

La vastissima area a sud dell'asse stradale e ferroviario di collegamento tra Mestre e Venezia è attualmente utilizzata in maniera diversificata e in enormi superfici non utilizzata; da ovest a est si trova prima l'area cantieristica della Fincantieri, l'area del Polo Tecnologico Vega, gli stabilimenti Pilkington, la carbonifera ed infine l'area dei depositi petroli sul lato prospiciente la laguna. La dimensione, ma soprattutto la collocazione strategica sia rispetto al centro di Mestre che di Marghera e di Venezia fanno pensare, all'interno del complessivo piano strategico per il rilancio di Porto Marghera, che quest'area abbia una rilevante vocazione urbana e che questa potrebbe costituire il volano della trasformazione sia di Marghera stessa che del sistema metropolitano. Coniugando l'ipotesi di rafforzamento del polo dell'innovazione, la risorsa acqua, la vocazione produttiva e la ricerca della complessità come valore, il progetto lungo il Canale Industriale nord può diventare l'occasione per realizzare una nuova centralità sostenibile, una cerniera tra la terraferma di Mestre-Marghera e Venezia insulare, centro della laguna









Università di Torino

Forte Marghera

Parco di San. Giuliano

Area Fincanieri

Vega 1

Ciffa Musica

"Area Cattedrale"

Vega 2

Pilkington

Area Carbonifera

Parco di San. Giuliano

San Giuliano

Marghera

Porto Commerciale

Area Raffineria ENICHEM

©2009 Google

©2010 Google  
©2010 Geocentric Spatial Inc

©2010 Tele Atlas

Data di acquisizione delle immagini: 22 Set 2007

45°23'54.07" N, 12°15'08.22" E, 0 metri

5.32 km Alt







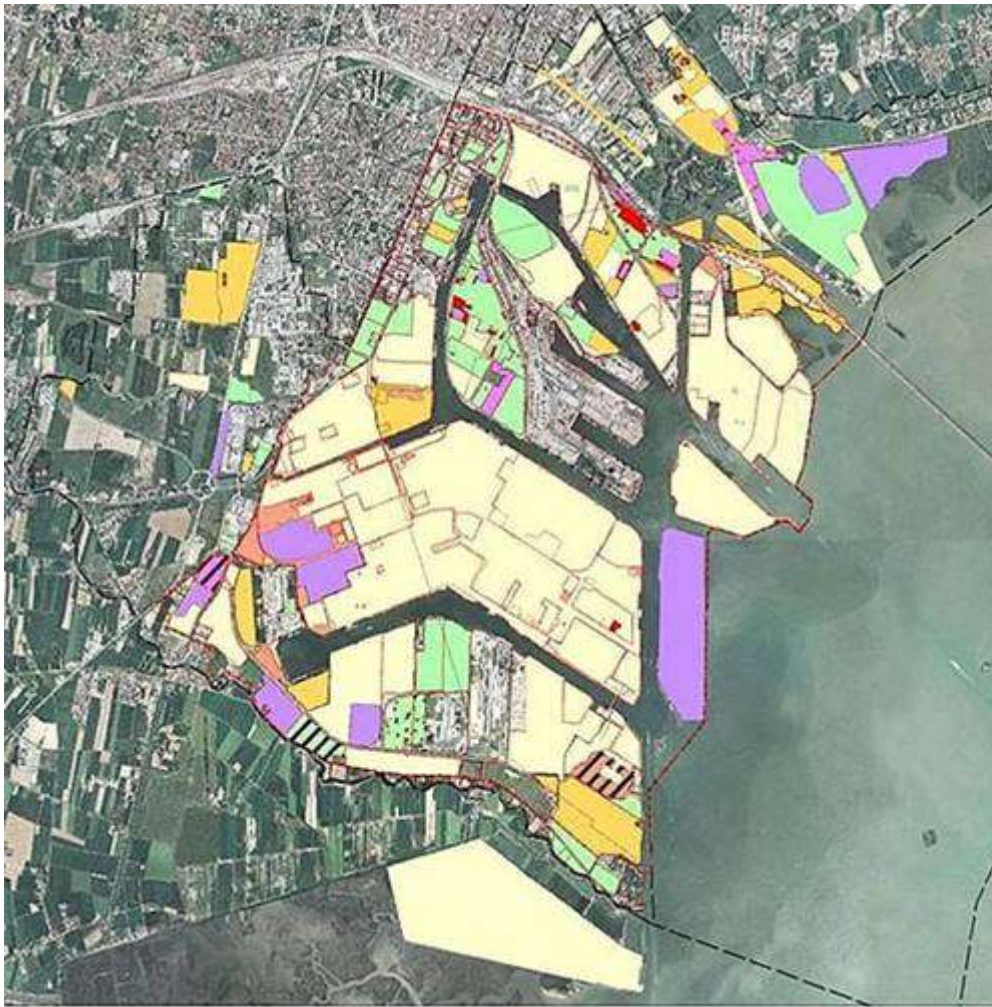


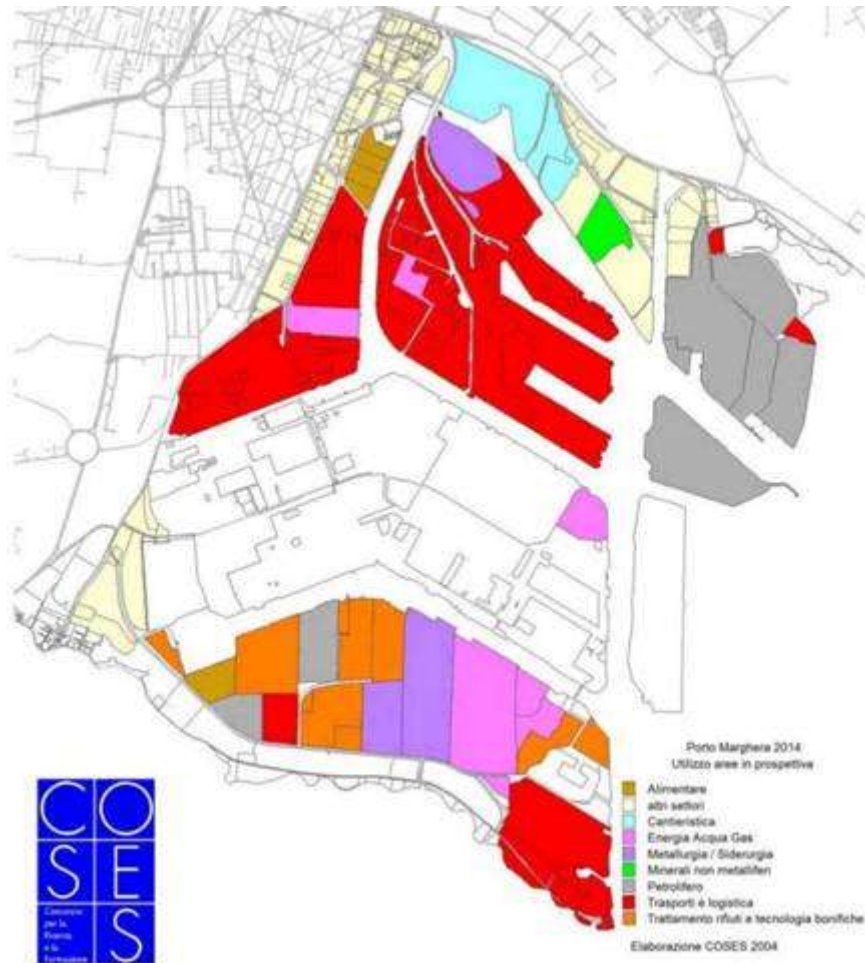












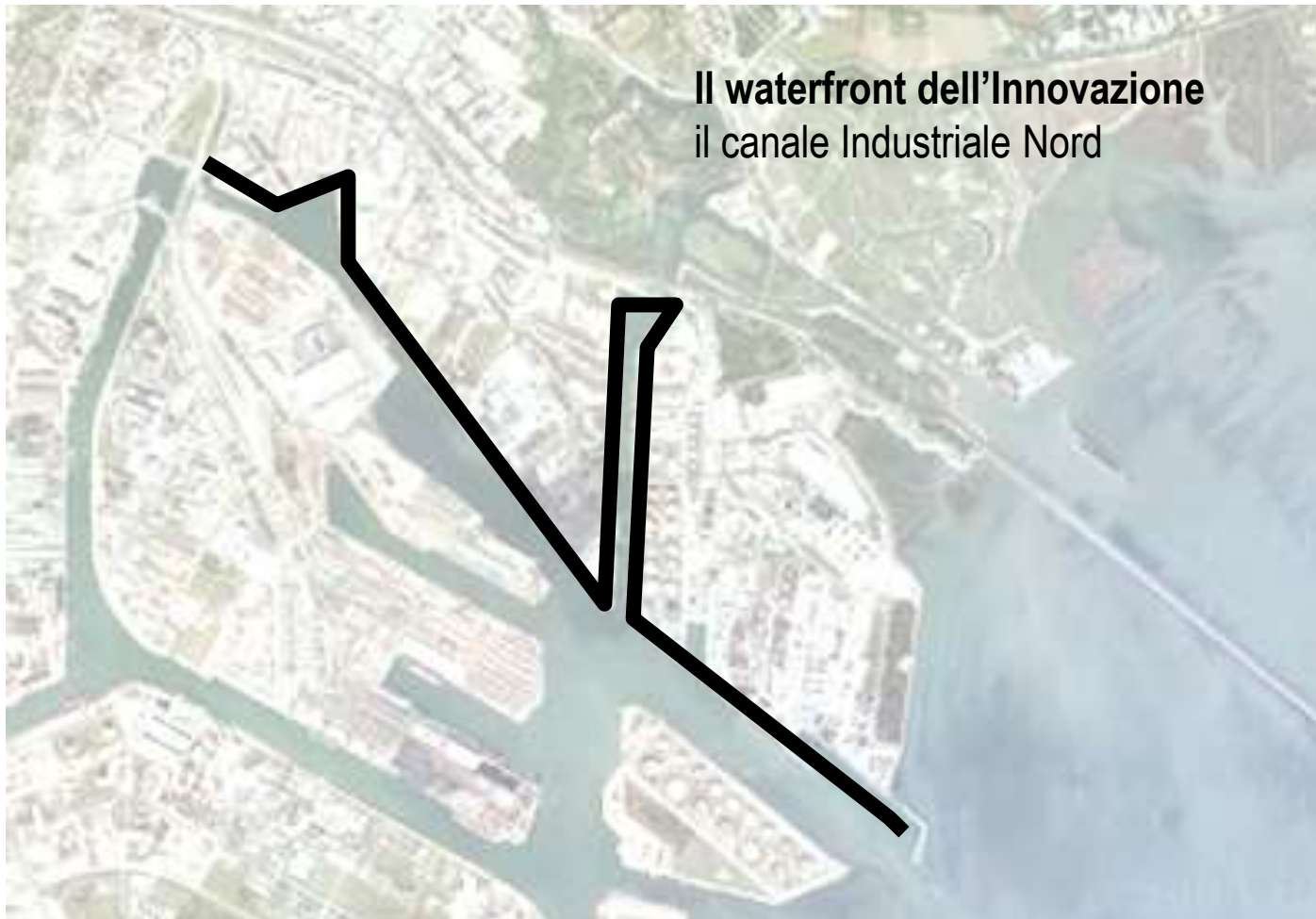


## Masterplan

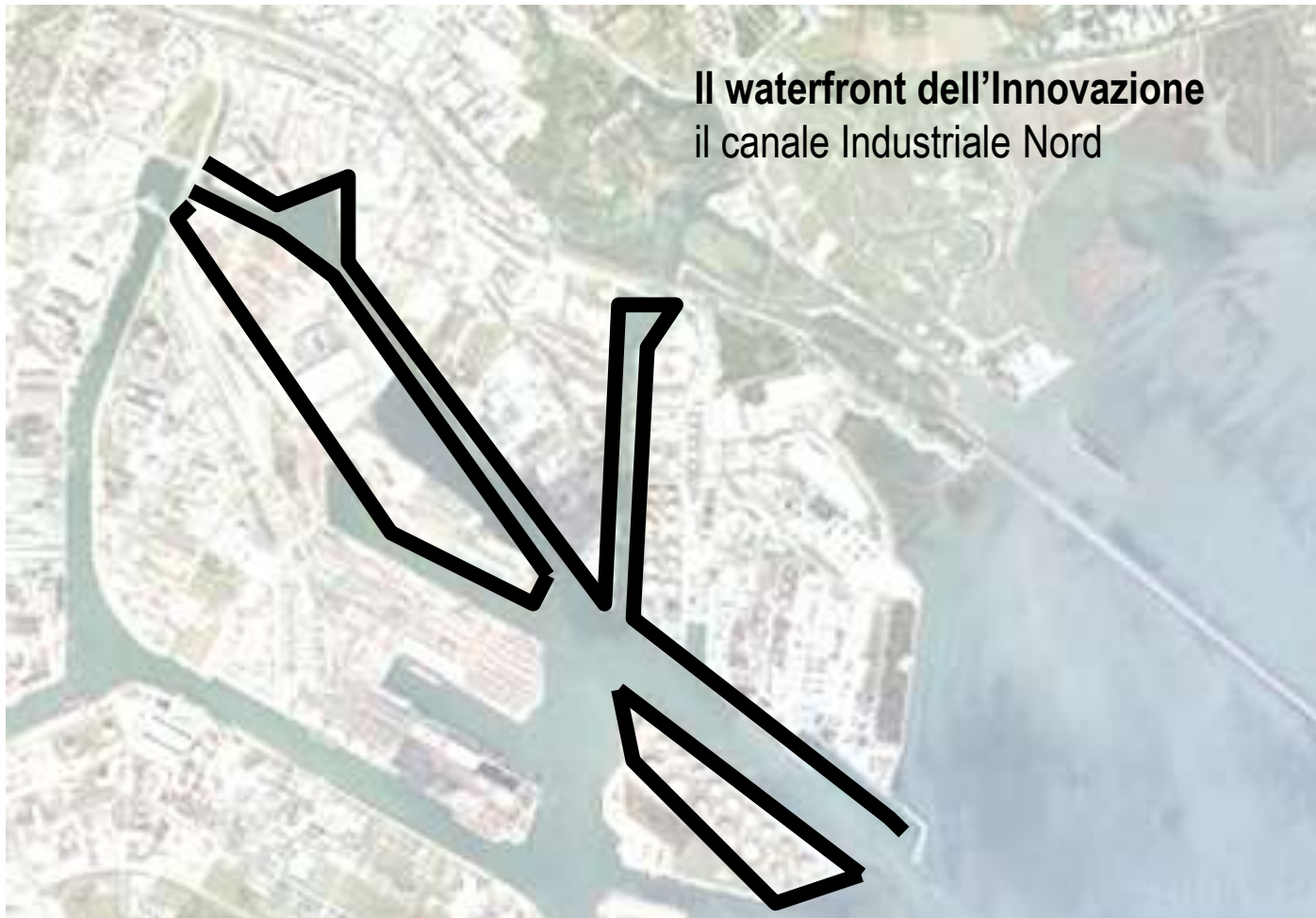
Le dimensioni dell'area considerata richiedono un approccio molteplice e circolare: così come sarebbe arbitrario “dedurre” schemi planimetrici da ipotesi funzionali, peraltro difficili da elaborare, appare anche difficile immaginare un “disegno” planimetrico risolutivo dell'insieme. La sperimentazione progettuale verrà impostata quindi sulla base di approfondimenti di situazioni tipiche e di situazioni speciali a partire dalla condizione di affaccio all'acqua e considerando le preesistenze sia in uso che quelle allo stato di abbandono. La progettazione procederà per progetti chiave, per “inserti” capaci di di essere propulsori di altre trasformazioni; la fase finale e collettiva del lavoro consisterà nella verifica dell'aggregabilità delle diverse soluzioni e della loro potenzialità di assemblaggio in un disegno complessivo.

## **Produrre a Venezia**

Ripensare ad una integrazione tra produzione e città abitata permette di sperimentare nuove tipologie edilizie, nuove dimensioni e nuove scelte costruttive che contribuiscono a creare nuovi paesaggi urbani sull'acqua che insieme costituiscano una parte di città contemporanea, complementare a quella storica, per proiettare Venezia in un futuro europeo e globale, assicurando qualità insediativa e opportunità economiche culturali e sociali ai suoi abitanti oggi e in futuro.









**Architettura tra limiti:  
dal waterfront alla barriera stradale e ferroviaria**

## Architettura

La strategia complessiva di riqualificazione del sistema urbano nel suo complesso basata sull'acqua come risorsa prioritaria a livello insediativo, morfologico ed architettonico induce ad indagare le potenzialità dell'area a partire dal waterfront lungo il canale. Questo fronte d'acqua che si sviluppa per oltre cinque chilometri, può essere configurato come nuova parte di città a partire da una nuova tipologia di edifici che chiameremo “**nuovi fondaci**” che si prefiggono di integrare la potenzialità (architettoniche e funzionali) dell'acqua – mobilità pubblica e privata, trasporto di cose e persone, creazione di un nuovo fronte urbano e di un nuovo paesaggio – con funzioni produttive, di servizio, di svago ed intrattenimento insieme con la residenza. La sperimentazione progettuale dei nuovi fondaci sarà anche basata sull'indagare nuove dimensioni, nuove strutture, nuove proporzioni e tipologie di spazi e di ambienti che permettano la coesistenza di attività diverse creando un ambiente complesso a partire da un un contesto “vuoto” ma pesantemente infrastrutturato come quello ereditato dalla trasformazione industriale del secolo scorso



# Buon lavoro !