

Through the project, the landscape, the time: the new opportunities of “preventive project”

Luisa Bordato
Università IUAV di Venezia
luisa.bordato@gmail.com

This article proposes to explain the new opportunities of the "preventive project", seen how strategy of alternative transformation to the traditional operations of waterfront redevelopment, are them of sea, of river, of lake. This strategy attempts to report the project, the landscape, the time realized how continuous process of evolution: to give new meaning to waterfront spaces and to the precious presence of water through the configuration of "innovative models of behavior", and then "new systems of use and relationships", that introduced them in "transformation strategies evolutionary". Only this strategy founded upon the predisposition of the waterfront to the adaptability to use and relationships changing seem to guarantee the creation of a flexible project of formalized interventions, shaped on variable orders in time. A “preventive project-process” that previews to deal, not only to redefine, to redevelop what is degraded, abandoned, but that “preventively” it previews its possible variations to predisposing to face it, in the time, to its evolution.

Keywords

**Preventive project; Landscape; Time;
Waterway Mantova-Adriatic sea; Torretta; Italy**

Attraverso il progetto, il paesaggio, il tempo: le nuove opportunità nel “progetto preventivo”

Introduzione

Le operazioni di pianificazione e progettazione di un *waterfront* sono necessariamente caratterizzate dal coinvolgimento di settori disciplinari diversi (pianificazione territoriale, architettura, ingegneria, ambiente, arte, cultura...) e da una molteplicità di attori che vi partecipano a vario titolo. Nella maggior parte dei casi si tratta di processi di riqualificazione e sviluppo continui, a causa dell'estensione e della complessità del territorio sul quale si interviene. Un altro aspetto evidente è quello degli interventi del soggetto pubblico, i cui tempi di “assimilazione” piuttosto “lenti” rendono spesso obsoleti i progetti prima ancora di realizzarli. Proprio per queste caratteristiche è emersa la necessità, oggi ormai largamente condivisa, di adottare una logica alla base delle operazioni di *waterfront redevelopment* che si basi su processi a lungo termine, gradualisti, su una loro capacità di adeguamento nel tempo all'evoluzione dei mercati e alle esigenze della società che, come non mai in questo periodo di permanente instabilità economica globale, sono soggetti a trasformazioni continue, a relazioni nuove. Dovrebbero essere progetti di trasformazione in qualche modo “aperti”, versatili e flessibili nelle diverse parti rispetto ad eventuali cambiamenti, rinunciando all'idea di soluzioni spaziali e funzionali permanenti¹.

L'intenzione di questo articolo è proprio quella di porre l'accento sul fatto che caratteri quali quelli di stabilità, resistenza e durata del progetto (quello di riqualificazione dell'area di *waterfront*) pare opportuno vengano sostituiti da quelli di processualità, flessibilità e reversibilità, i quali sembrano oggi più adatti a misurarsi con il continuo evolversi della realtà, siano evoluzioni in qualche modo già previste o imprevedibili, dettate dalla permanente instabilità economica del momento. Una “elasticità” che appare oggi necessaria per misurarsi con le diverse velocità di trasformazione del territorio e di “tutto ciò che vi è connesso”.

Con l'intenzione di condensare in una parola soltanto i caratteri che il progetto dovrebbe avere (flessibile, versatile, aperto, reversibile, ...), il termine più appropriato sembra essere *preventivo*. E' proprio il ruolo *preventivo* del progetto in contesto di *waterfront* ciò che si vuole qui presentare con il supporto di quella che è stata una *sperimentazione progettuale*²: il *progetto preventivo* del porto fluviale di Torretta (Legnago, Vr), sull'idrovia Mantova - mare Adriatico.

Quella del *progetto preventivo*³ vuole essere una strategia trasformativa alternativa di queste aree strette fra terra e acqua che si dota di altri strumenti operativi, oltre a quelli

¹ Ci si riferisce qui ai risultati dell'analisi sullo stato dell'arte in ambito di *waterfront redevelopment* e ad alcune conseguenti *best practices* individuate dai “10 Principi per lo Sviluppo Sostenibile dei Waterfront Urbani”, sviluppati da City on Water di Venezia in collaborazione con la società Wasserstadt GmbH di Berlino, principi approvati e presentati in occasione delle iniziative di URBAN 21 (Berlino 2000), in coincidenza con l'EXPO 2000 World Exhibition di Hannover, ancora oggi però valido riferimento per nuovi interventi in questo campo.

² Sperimentazione progettuale sul waterfront fluviale di Torretta (Legnago, Vr)tesi di ricerca partita dagli assunti del progetto di ricerca PRIN [Progetti di

Ricerca scientifica di rilevante Interesse Nazionale]2008-2010, « Il Progetto di paesaggio per i luoghi rifiutati », Annalisa Maniglio Calcagno (Università di Genova), coordinatore nazionale.

³ Strategia del “progetto preventivo” di *waterfront* formulata e verificata nel percorso di tesi, cit. p.2, con lavoro parallelo a quello dell' Unità di ricerca dell'Università IUAV di Venezia, (una delle cinque unità del gruppo di lavoro di ricerca nazionale PRIN, cit.p.2) ricerca locale dal titolo: «Arcipelaghi del rifiuto : indagine sul rapporto scarto/progetto. I casi studio della Laguna di Venezia e delle Valli Grandi Veronesi.», *Responsabile*

tradizionali: una lettura territoriale diversa che, attraverso la formulazione di una “visione rovesciata” del territorio, “mette al centro” le potenzialità del *waterfront*, un’azione di *mapping* alternativa nei confronti del più ampio contesto di riferimento, una diversa interpretazione del concetto di “paesaggio”, non più oggettuale ma relazionale, e infine il “tempo” che diventa ora uno degli elementi principali. Nelle sue modalità operative è un progetto che si prefigura nello spazio e nel tempo e si fa così *processo*, al meglio controllato nei suoi possibili e variabili esiti trasformativi; un progetto capace di tenere in conto fin dall’origine i dati evolutivi dei fenomeni in atto (contestualmente) e di possedere proprie capacità adattative (*preventivamente*), con una “proiezione verso futuri scenari”. In questo senso la strategia sperimentale del *progetto preventivo* apre a nuove opportunità e vuole essere qui presentata come l’alternativa a cui guardare per gli interventi di *waterfront redevelopment*, siano essi di fiume, di mare, di lago.

L’idrovia, la banchina fluviale, il paesaggio della Valli Grandi Veronesi si confrontano: il caso del waterfront di Torretta Veneta (Legnago, Vr), sull’idrovia Mantova-mare Adriatico

L’idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco, con percorso di 135 km parallelo al fiume Po, più nota in ambito internazionale come *Waterway Mantova-Adriatic Sea*, è considerata a livello europeo come una delle più importanti idrovie interne italiane ma allo stesso tempo è definita come l’anello mancante di un network idroviario comunitario ormai consolidato. Dai grandi Piani⁴ è indicata come fucina di un possibile sviluppo turistico del territorio che attraversa, per le aree di grande valenza paesistico-ambientale di cui è parte, e di un imminente sviluppo commerciale, poiché, garantendo la navigabilità 365 giorni all’anno, si costituisce come concreta alternativa viabilistica al trasporto su gomma.

Un elemento del territorio importante dunque, dalle rilevanti potenzialità finora disattese. Perché il suo riutilizzo, sul quale si stanno disponendo insistenti progetti e dibattiti⁵, ne consenta la piena messa a regime, dovrebbero entrare in esercizio i numerosi porti, ora solo “abbozzati” lungo l’idrovia, tra i quali il *porto fluviale di Torretta Veneta*⁶ (Legnago, Vr) che diventerebbe “sistema relazionale”, ma allo stesso tempo “parte indipendente” con effetti diretti e importanti sul territorio delle Valli Grandi Veronesi⁷.

scientifico : Renato Bocchi, *Gruppo di lavoro* : A.Bertagna, G.Corbellini, E.Fontanari, E.Gissi, M.Lamanna, S.Marini, D.Patassini.

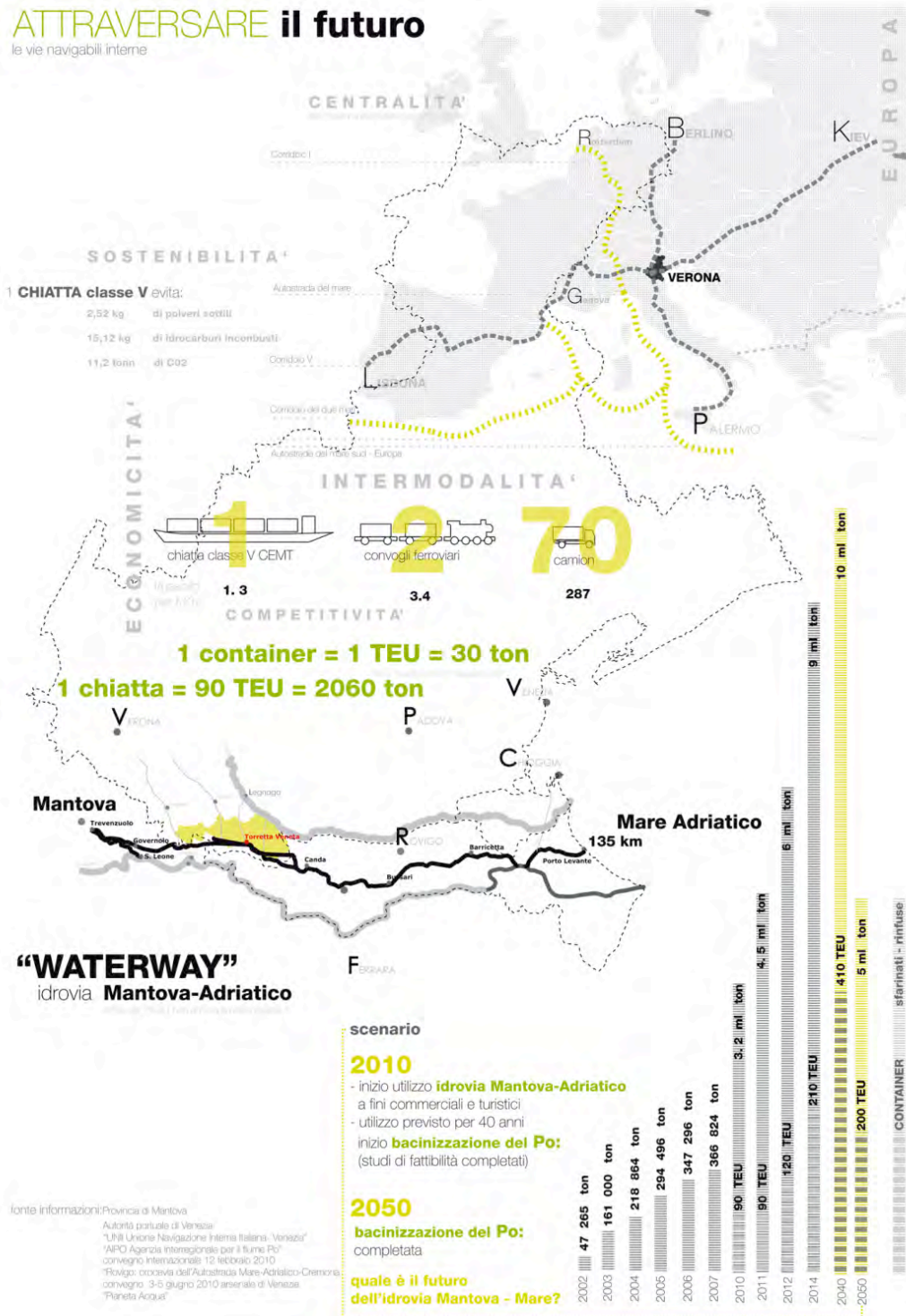
⁴ In modo più specifico nel *Piano d’area della pianura e delle Valli Grandi Veronesi*, adottato con deliberazione della Giunta Regionale n.1131 del 23-03-2010.

⁵ Si rimanda ad esempio al Convegno Internazionale Rovigo: crocevia dell’Autostrada del Mare Adriatico-Cremona, tenutosi presso Rovigo fiere il 12 febbraio 2010, promosso dal Consorzio per lo Sviluppo del Polesine, dalla Regione Veneto (Assessorato alle Politiche per la Mobilità e Infrastrutture, Assessorato alle Politiche per il Territorio) e dall’Unione Navigazione Italiana Interna (UNII). Inoltre a “*Pianeta Acqua. Waterways e Waterfront per lo sviluppo sostenibile tra mare e terra*”, exhibition costituita da percorsi espositivi, convegni ed eventi culturali dedicati alla pianificazione delle vie d’acqua interne e del mare, tenutasi presso le Tese di San Cristoforo all’Arsenale di Venezia, 3-5-giugno 2010.

⁶ La banchina fluviale esistente è classificata dalla legge n. 16 del 27 gennaio 2000 come porto di navigazione interna di importanza internazionale con codice 91-01-03.

⁷ “ [...]Tra gli obbiettivi prioritari del piano è da porre la definizione delle azioni necessarie allo sviluppo dello scalo di Torretta ed alla piena attivazione dell’idrovia, in sintonia con le indicazioni della pianificazione sovracomunale. E’ necessario pertanto completare l’infrastrutturazione della banchina ed accelerarne l’utilizzazione commerciale e turistica. [...] L’infrastruttura portuale nel suo complesso è un segno destinato a incidere in forma rilevante sul territorio. Richiede una progettazione urbanistica attenta alla localizzazione degli interventi, alla cura dei delicati rapporti con i luoghi, all’integrazione con il contesto paesaggistico rurale. [...] La banchina di Torretta si configura inoltre come nodo infrastrutturale strategico sul quale organizzare politiche di sviluppo di una vasta area sovracomunale di riferimento e promuovere la valorizzazione turistica dell’intero ambito delle Valli Grandi Veronesi.”

Figura 1. Tavola di studio: "Attraversare il futuro: le vie navigabili interne".
 Contestualizzazione banchina fluviale di Torretta sull' idrovia Mantova - Adriatico e formulazione scenario di riferimento (in base ai fenomeni in atto ricercati nel territorio) per lo sviluppo di un *progetto preventivo* di *waterfront* (Ipotesi: immediato utilizzo dell'idrovia per urgenti scopi commerciali, parallela bacinizzazione fiume Po, (realizzazione prevista nell'arco di 40 anni in base agli studi di fattibilità). Quale sarà il futuro dell'idrovia e del *waterfront* di Torretta?



Tratto dal "Documento preliminare" al P.a.t., aggiornamento 2010, approvato con deliberazione della Giunta Comunale n.275 del 22-10-2010, comune di Legnago (VR), P.a.t. ancora in corso di redazione, con la consulenza dell'Università IUAV di Venezia.

Figura 2. Foto obliqua della zona della banchina fluviale di Torretta Veneta (Legnago, Vr, Italia) sull'idrovia Mantova - Adriatico, nel *paesaggio* della Valli Grandi Veronesi.
(Fonte: per gentile concessione del Consorzio di bonifica veronese)



Una “visione rovesciata” del territorio “mette al centro” il waterfront

Nell’approcciarsi alla lettura di un territorio risulta utile ipotizzare che le aree dismesse, abbandonate, gli oggetti e le “situazioni” che in genere vengono classificati sotto il nome di “scarti/rifiuti” possano essere considerati come opportunità, come risorsa di progetto (territoriale), piuttosto che come un “problema” da risolvere *ex post*, attraverso singole azioni di risanamento – recupero – riqualificazione. Il nuovo punto di vista vede questi “scarti”, le aree dismesse, abbandonate, in attesa di trasformazione, non più come *criticità del* territorio ma *potenzialità nel* territorio, opportunità per migliorare i processi di trasformazione. È attraverso l’attenzione allo “scarto/al rifiuto/all’abbandonato”⁸ che si propone un rovesciamento del punto di vista con cui guardare al territorio, una “visione rovesciata” della realtà territoriale che “metta al centro” e in valore la carica potenziale degli “scarti”⁹.

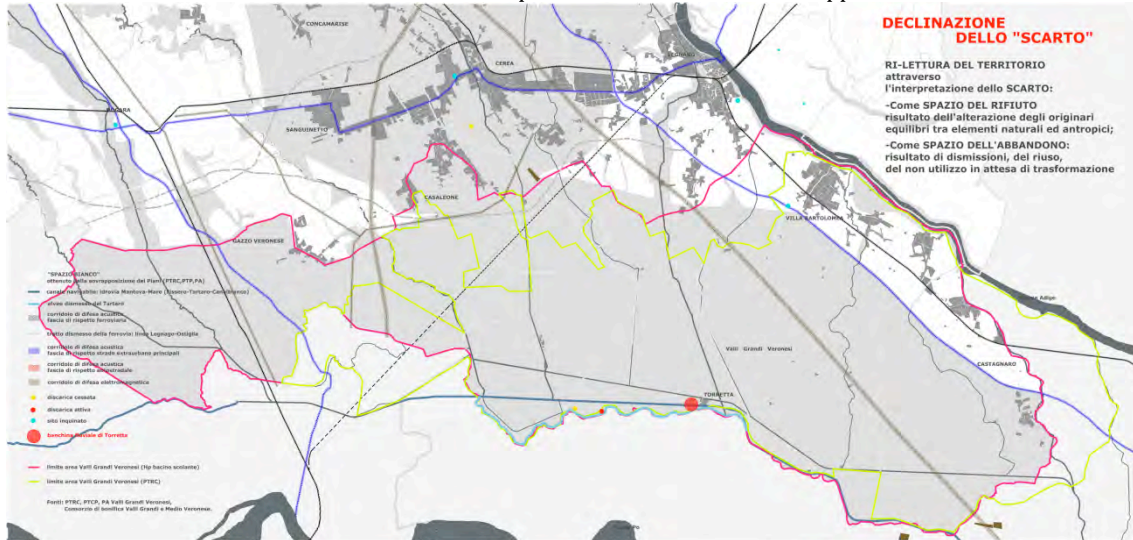
In questo senso l’area di *waterfront di Torretta con la banchina abbandonata* (in attesa di utilizzo) *sull’idrovia Mantova-mare Adriatico* risulta essere una delle “declinazioni dello scarto” (Fig.3) presenti nel territorio delle Valli Grandi Veronesi.

⁸ Su questi concetti si veda S.Marini, *Architettura parassita. Strategie di riciclaggio per la città*. Quodlibet, Macerata 2008.

⁹ Ipotesi di partenza assunta dal gruppo di lavoro dell’Università IUAV di Venezia, nell’ambito della ricerca, cit. p.3.

Figura 3. Tavola di analisi : “Declinazione dello scarto”.

Ri-lettura del territorio con l’individuazione di tutte quelle situazioni, elementi (aree, reti, punti) definiti come “scarti” ma carichi di potenzialità nell’ottica di sviluppo territoriale



È nell’ottica di questa diversa lettura territoriale che al *waterfront* di Torretta è stato attribuito un valore trainante nella prospettiva di sviluppo del territorio delle Valli Grandi Veronesi: questo spazio stretto tra terra e acqua è divenuto uno dei temi centrali della pianificazione ed elemento chiave delle politiche di trasformazione e sviluppo del territorio di cui è parte.

Soffermarsi a riflettere *sullo scarto*, decidere di guardare al territorio *dallo scarto*, da questo punto di vista “rovesciato”, rende evidente un altro aspetto da non sottovalutare: come esso appartenga in pieno a una realtà più ampia, più complessa, dalla quale non si dovrebbe mai prescindere.

Non ci si dovrebbe solamente soffermare sui bordi dell’area di *waterfront* per controllarne al meglio la riconnessione, certamente passo obbligato, necessario per ricucire area e contesto, ma si dovrebbe considerare di andare oltre, per avere un orizzonte più ampio che possa aprire a nuove opportunità.

Portando avanti un’analisi approfondita, più allargata, non solamente “a ridosso” del *waterfront*, ma in un’area più estesa, andando a ricercare dati di diversa natura nel contesto territoriale di riferimento, è possibile recepire le molteplici “spinte” che a vario titolo arrivano dal territorio. Un’analisi da attuarsi non solamente come semplice e notarile scrittura di dati statistici ma anche come ricerca, individuazione e rappresentazione di tutti i fenomeni, delle dinamiche e delle tendenze in atto, con l’aiuto di un’azione di *mapping* mirata, che conduca alla creazione di “visioni territoriali”¹⁰, attraverso le quali si arriva a formulare una diversa interpretazione del territorio; *visioni* da non lasciare solamente a servizio degli strumenti di governo del territorio a scala vasta ma che, dimostrandosi cariche di interessanti informazioni, possano diventare strumenti operativi anche nelle operazioni di *waterfront redevelopment*.

Individuare, rappresentare e analizzare tutti questi fenomeni in atto in una più ampia realtà territoriale significa avere un quadro generale degli elementi che, anche se apparentemente “distanti” dall’area di *waterfront*, potrebbero influire nel lungo periodo positivamente o negativamente sullo spazio di *waterfront* trasformato. È proprio la loro ricerca e la valutazione sulla loro possibile influenza nell’immediato e soprattutto nel futuro che consente la creazione di un possibile scenario di riferimento (Fig. 1) che si costituirà come punto fermo per la formulazione dell’ipotesi di trasformazione, nell’ottica di sue possibili variazioni nel tempo.

¹⁰ Sul nuovo ruolo del *mapping* e sul concetto di *visione territoriale* si veda E. Fontanari, *Resilient design per l’area vasta* in A. Calcagno Maniglio (a cura di), *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi, Roma 2010.

Considerare tutte le “spinte” (antropiche e naturali) che arrivano dal territorio, tutti i fenomeni, le dinamiche e le tendenze in essere che avranno ripercussioni future sulla trasformazione programmata sono i primi passi di un percorso che porterà alla trasformazione di un *waterfront* con quella modalità che è qui definita *preventiva*.

Perseguire solamente gli obiettivi di sviluppo economico e valorizzazione delle risorse del *waterfront*, guardare alla sola riconnessione dei bordi di aree che sono ormai da tempo in collisione non sembra essere più sufficiente. Continuare a non considerare i dati evolutivi dei fenomeni in atto nella più ampia realtà territoriale di riferimento porterebbe inevitabilmente, a distanza di tempo, all'entrata in crisi dello spazio di *waterfront* trasformato, con un ulteriore e inevitabile spreco di risorse in ogni campo che una già critica situazione globale in questo senso forse non sopporterebbe, lasciandolo al suo destino di scarto, di abbandono. Lo scarto trovato invece, lo spazio abbandonato in attesa di trasformazione dialoga con il contesto e sfruttando le sue potenzialità si presta a costruire nuovi “paesaggi”.

Il paesaggio diventa “elemento relazionale”: interfaccia tra trasformazione urbanistica e abitanti, tra passato e futuro

Quando si parla di paesaggio il punto di vista dell'osservatore è diverso, permette di cogliere un quadro più completo delle fragilità e di riconoscere le temporalità delle situazioni che si vengono a creare, l'assenza di regole determinabili a priori, la provvisorietà dei confini tra territori. Il ricorso al concetto di paesaggio appare dunque utile per favorire la comprensione della diversa concezione della strategia del “progetto preventivo” per la trasformazione di un *waterfront* poiché, rifacendosi ad esso, si riesce ad individuare un campo di sperimentazione intermedio tra diverse scale del progetto, tra discipline diverse.

Un paesaggio diversamente interpretato, ambito di convergenza di questioni ambientali, antropologiche, sociali, culturali, economiche, politiche, non più interpretato solamente in termini “oggettuali”, ma ora anche in termini “relazionali”, come su invito della Convenzione Europea del Paesaggio¹¹.

L'approccio consueto, con il quale ci si appresta a pianificare operazioni di trasformazione, è prevalentemente “oggettuale” e di norma improntato a obiettivi sostanzialmente di rendimento quantitativo ed economico, di efficienza funzionale e di salvaguardia ambientale; interventi che inevitabilmente però si ritrovano ad essere “a tempo”, proprio per il venir meno delle funzioni dovuto al succedersi degli eventi. Quello auspicato vuole essere invece un approccio diverso, quello che non considera più il paesaggio come semplice, oggettuale stratificazione di segni da conservare e da preservare, o come effetto secondario o peggio *maquillage* a posteriori, ma lo intende come elemento dinamico che contemporaneamente, contestualmente partecipa al processo trasformativo¹².

Un “paesaggio” interpretato in termini relazionali diventa interfaccia tra “elementi” di diversa natura all'interno di un “sistema complessivo” e sembra così essere l'elemento che “salda” il rapporto tra trasformazione urbanistica e abitanti, sembra non voler “tradire” alcuno dei due.

Questa diversa interpretazione lo rende uno degli attori protagonisti della strategia del “progetto preventivo”: una metodologia che fonda i propri presupposti sui caratteri stessi del “paesaggio” li trovati e riconosciuti, e *preventivamente* li sa fare propri e li immette direttamente nel processo ideativo e progettuale. “In altre parole, tentando di progettare

¹¹ Nuova interpretazione del *paesaggio*, così come formulata nella Convenzione Europea del Paesaggio (CEP) nel 2000 e recepita in Italia nel 2006.

¹² Su una diversa interpretazione del paesaggio in questo senso si veda R. Bocchi, *Arcipelaghi del rifiuto: dalla laguna di Venezia alle Valli Grandi Veronesi*, in A. Calcagno Maniglio (a cura di), *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi, Roma 2010.

un nuovo paesaggio, certamente diverso da quello preesistente, una metodologia che sappia interpretare al meglio i caratteri fondanti del paesaggio esistente e con la massima coerenza sappia governare i processi evolutivi verso nuovi e per molti aspetti inediti *paesaggi della contemporaneità*¹³. Un nuovo elemento strategico dunque, connotato dal processo temporale che via via lo definisce e lo trasforma, un *paesaggio* che diventa interfaccia tra passato e futuro.

Il tempo si fa “materia” nel “PROGETTO PREVENTIVO” di waterfront

Quella qui presentata vuole essere una sfida alla “disciplina del progetto” volta a prefigurare il *futuro*, ad agire cioè all’interno di un quadro sicuramente problematico ma in grado forse di aprire a nuove opportunità.

Alcune recenti ricerche¹⁴, portate avanti nell’ambito dei progetti di trasformazione territoriale a scala vasta, hanno avuto come obiettivo quello di individuare nuovi strumenti di intervento i quali, anziché proporsi di elaborare un disegno di territorio concluso, definito, potessero invece assumere un atteggiamento elastico, *resilient*¹⁵, nei confronti dei processi di trasformazione, cercando di incorporare le possibili mutazioni future, l’inevitabile “indeterminatezza” del processo di sviluppo territoriale, in un “*progetto di paesaggio preventivo*”¹⁶.

Qui allo stesso modo non si propone un progetto esemplare in sé ma una nuova metodologia progettuale che rapporti l’“oggetto”, la “spazialità”, la “significazione”, non solo con il contesto di riferimento, ma anche con il *paesaggio* e soprattutto con il passato e il futuro. Un processo di integrazione con ciò che viene prima e di adeguamento rispetto a ciò che succederà dopo a seconda delle pre-visioni, delle possibili e variabili trasformazioni, ma anche predisponendolo ad affrontare l’*imprevedibile* grazie ai suoi caratteri fondativi.

Un progetto di *waterfront redevelopment* inteso quindi in termini certamente oggettuali, dovuti a obiettivi sostanzialmente di rendimento quantitativo ed economico, ma anche in linea con la logica di base del “*progetto di paesaggio preventivo*” (nel processo di sviluppo territoriale), ossia un progetto inteso in termini anche relazionali, che si fa *processo*, che prevede di occuparsi, non solo di ridefinire, riqualificare, rifunzionalizzare ciò che è degradato, dismesso, abbandonato, ma che *preventivamente* pre-vede le sue possibili variazioni, predisponendolo a far fronte nel *tempo* alla sua stessa evoluzione¹⁷.

Una strategia di trasformazione la cui logica di base è quella di progettare le trasformazioni, sviluppare una pre-visione delle loro variazioni (Fig.4) per poterle controllare nel tempo, eliminando la logica consueta della sola riabilitazione che si dimostra, nella sua versione definita e conclusa, inevitabilmente “a tempo”.

È proprio questa valutazione della permanenza necessariamente “a tempo” di ciò che si sta per proporre che rende evidente la necessità di pensare al dopo. Una modalità che porti a creare il nuovo sistema predisponendolo in modo tale da poter essere adeguato alle necessità emergenti, un processo che preveda l’accoglienza o l’esclusione di parti di una complessità che forse non entrerà mai in crisi, non conoscerà mai l’abbandono, se non quello previsto e quindi controllato, proprio per le sue stesse caratteristiche.

¹³ *Ivi*, p. 84.

¹⁴ Ricerca università Iuav di Venezia, cit. p.3.

¹⁵ Sui nuovi strumenti di progettazione e trasformazione futura dei territori si veda E. Fontanari, Op.cit, p.7.

¹⁶ Sui concetti di *Paesaggio Preventivo* e *indeterminatezza* si veda A. Bertagna, *Paesaggi Preventivi. Le Valli Grandi Veronesi e lo scarto digerito*, in A. Calcagno Maniglio (a cura di), *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi, Roma 2010.

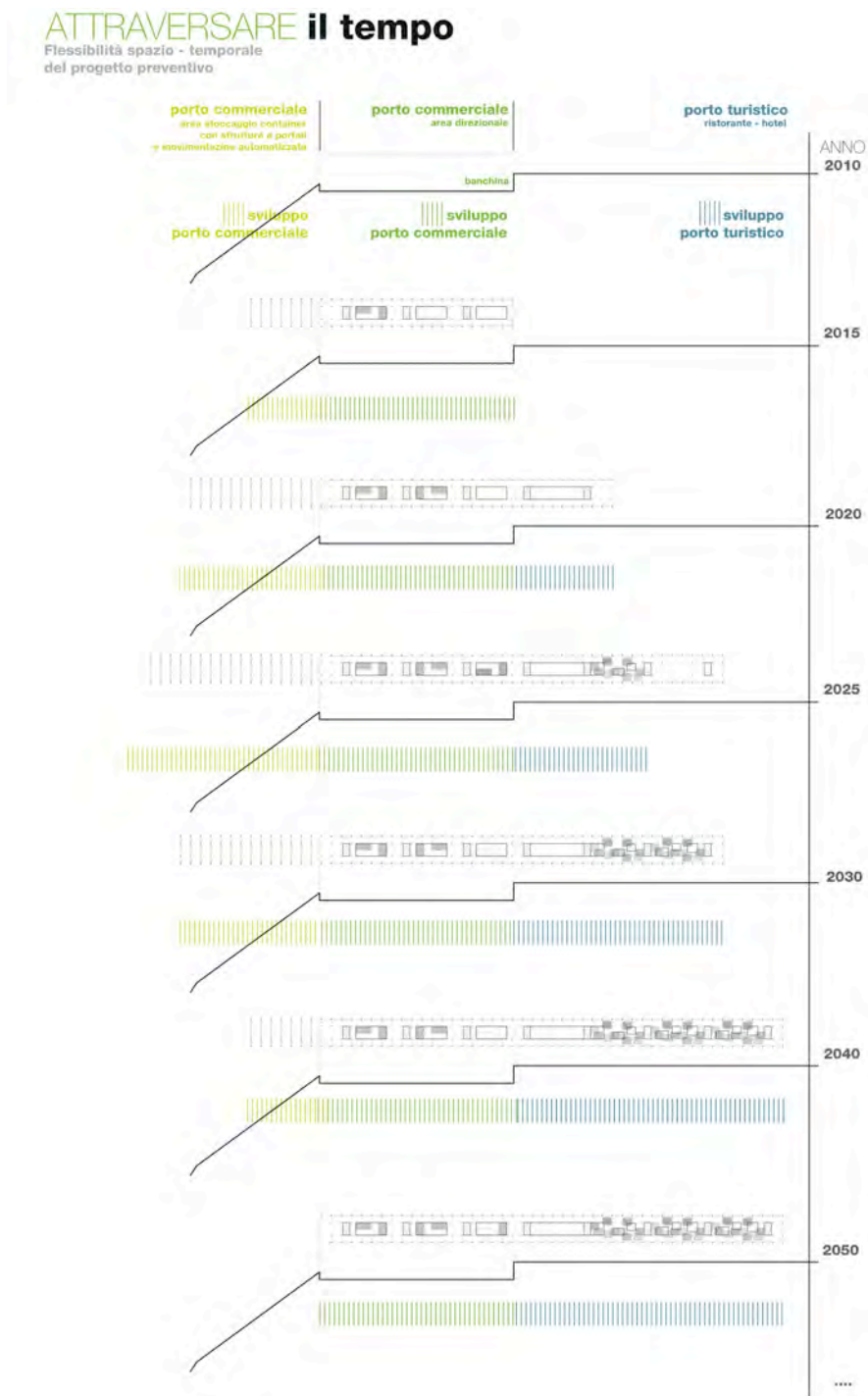
¹⁷ Cfr. *Ibidem*.

Figura 4. Tavola di studio: "Attraversare il tempo: flessibilità spazio-temporale del progetto preventivo".

Pre-visione delle variazioni del progetto nel tempo, ora strumento vero e proprio di progetto.

Nel caso dell'area portuale di Torretta il fenomeno più importante che ha determinato la previsione delle trasformazioni nel tempo è la programmata bacinizzazione del fiume Po. L'entrata a pieno regime dell'idrovia verrà raggiunta circa in 10 anni, sarà poi utilizzata per un periodo di circa 30 anni, dopodiché, in seguito al completamento della bacinizzazione del Po, essa diventerà poco competitiva, con il progressivo spostamento dei traffici commerciali sul Po e il conseguente venir meno della funzione commerciale del porto di Torretta.

Nel tempo si prevede, in base a questo scenario, che il porto commerciale si svilupperà nell'immediato per soddisfare la necessità urgente di sviluppo economico e che il porto turistico avrà uno sviluppo parallelo ma, considerato secondario, con strutturazione più lenta; con il progressivo venir meno della funzione commerciale, la struttura standardizzata a portali dello stoccaggio container automatizzata verrà smontata dal commerciale per essere rimontata nella parte turistica. In questo modo non si avranno scarti e spreco di risorse grazie alla preventiva pre-visione della dismissione: il sistema complessivo non entrerà in crisi nel lungo periodo, essendo *preventivamente* trasformabile, flessibile e reversibile nelle sue parti



Fare *preventivamente* una pre-visione delle variazioni (tenendo ben presente i fenomeni in atto che influiranno nel tempo sulle azioni stesse) significa riuscire a programmare le conseguenze delle azioni di trasformazione che si è deciso di mettere in atto (trasformare l'area di *waterfront* per ri-attivare il territorio) con l'obiettivo di elaborare meccanismi in grado di anticipare la produzione di altri scarti e costruirne altri che li possano assorbire in nuove forme di sviluppo o di de-crescita controllata.

In questo senso la sperimentazione progettuale del *waterfront* di Torretta (Fig.5) si è presentata come strategia, come metodologia in grado di evolversi all'interno di un quadro dato, prima di essere tradotta in "design": "spostando" il tempo, "ri-misurando", le trasformazioni imposte hanno assunto un carattere modificabile e l'area portuale commerciale-turistica così pensata ha iniziato a "lavorare" in un perpetuo "work in progress" (Fig.4 e Fig.10).

Figura 5. Fotografia del plastico: "vista del porto commerciale-turistico".

A sinistra la struttura del porto commerciale con l'area di stoccaggio automatizzato dei container, al centro, con copertura sovrastante, l'area direzionale in retro banchina e a destra il porto turistico, ristorante, negozi e hotel rivestiti da una maglia metallica



La nuova configurazione del *waterfront* consiste in un *pattern* distributivo prevalentemente leggero, disposto su un territorio interamente attraversabile, su cui sono disposti *layers* autonomi e specializzati organizzati a seconda delle funzioni portuali commerciali e turistiche previste.

L'obiettivo immediato della nuova struttura portuale è quello di accogliere chiatte portacontainer di classe V e allo stesso tempo imbarcazioni fluviali turistiche, rispondendo agli obiettivi funzionali ed economici. In senso più ampio il sistema è stato articolato per gestire la dicotomia tra spazio pubblico e spazio privato: il disegno dei percorsi insiste sulle separazioni necessarie.

La nuova edificazione si attua attraverso un sistema di prefabbricazione standardizzata, facilmente smontabile e trasformabile, adeguata a programmi d'uso reversibili nel tempo, secondo quella "filosofia" che è possibile definire caratteristica del *progetto preventivo*.

Figura 6. Render: “Attraversare il porto. Le merci. Le persone.”

A sinistra la banchina commerciale e il percorso pubblico “appeso” all’interno dei pilastri (una passerella-tunnel completamente grigliata che “entra” e attraversa lo spazio privato del porto commerciale solitamente precluso al pubblico, qui comunicante visivamente ma non fisicamente) il quale non perderà la sua funzione di percorso pubblico al venir meno della funzione commerciale; a destra la parte turistica con sullo sfondo la griglia di separazione (anche qui fisica ma non visiva) tra i due porti, che diventa nella sua parte aggettante elemento panoramico sull’acqua (vedi plastico di studio Fig. 5)

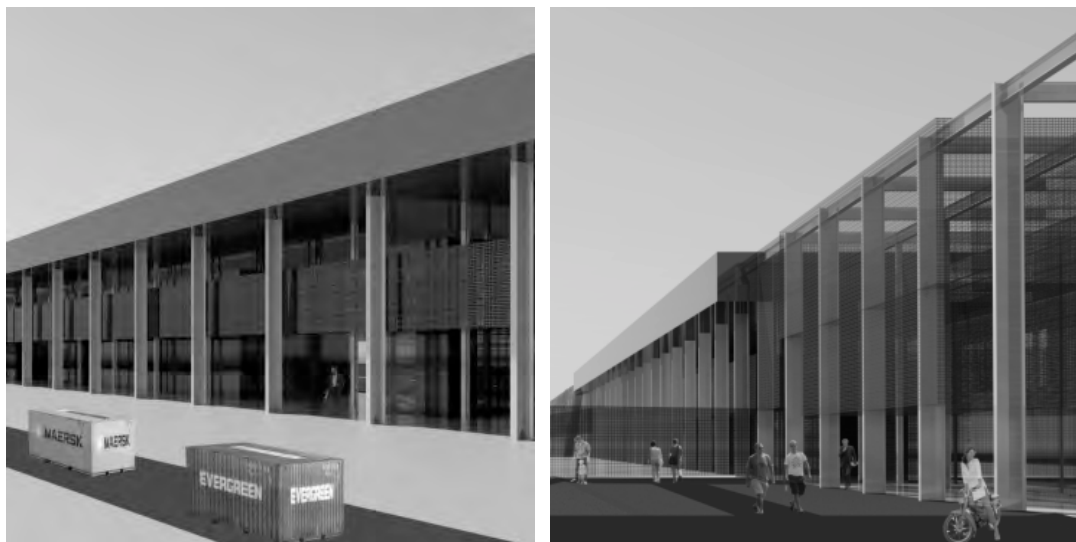
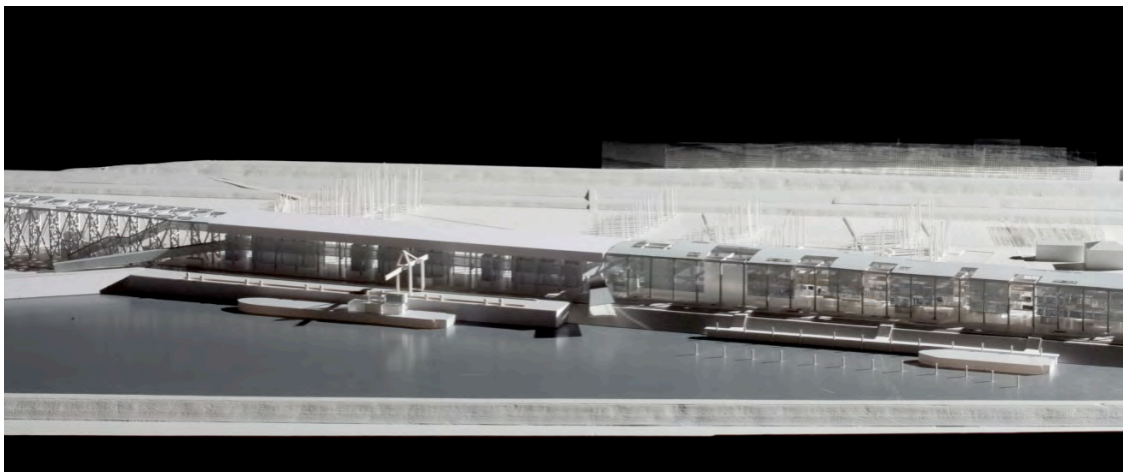


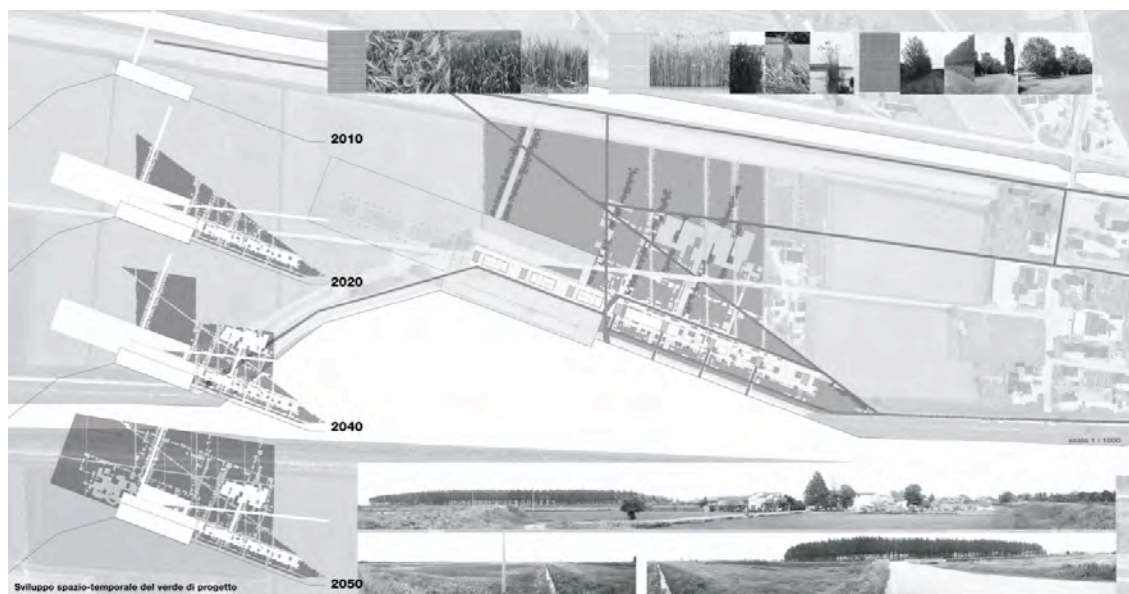
Figura 7. Fotografia del plastico: “vista del porto commerciale-turistico”.

Si noti la completa attraversabilità data dalla struttura concepita in elementi prefabbricati smontabili (portali) che a cadenza regolare ritmano l’intera struttura, sia nel porto commerciale (a sinistra la struttura di stoccaggio container automatizzata e al centro l’area direzionale in retro banchina con copertura sovrastante), sia in quello turistico (a destra, il ristorante e l’hotel, qui gli stessi portali sono rivestiti di maglia metallica)



I segni del territorio delle Valli Grandi Veronesi, li trovati e riconosciuti, sono elementi fondativi del progetto: proprio come un *paesaggio* l’architettura sperimenta la possibilità di definirsi come sistema aperto, capace di attuarsi nel tempo, di accogliere modifiche del programma funzionale, aggiustamenti e dismissioni controllate. *Architetture mutevoli* cercano di anticipare, prevenire ripensamenti e riflessi che rimandano alla scala territoriale.

Figura 8. Tavola di progetto: "Attraversare il progetto: sviluppo spazio-temporale del verde".
 Pre-visione delle variazioni del rapporto con il "paesaggio" delle Valli Grandi Veronesi nel tempo, paesaggio ora strumento vero e proprio di progetto: la previsione delle trasformazioni nel tempo non tradisce mai quel "paesaggio" di cui è parte perché elementi fondativi sono queglii stessi elementi li trovati, riconosciuti e fatti propri dal progetto, i quali accompagneranno il waterfront nelle sue future trasformazioni



Conclusione

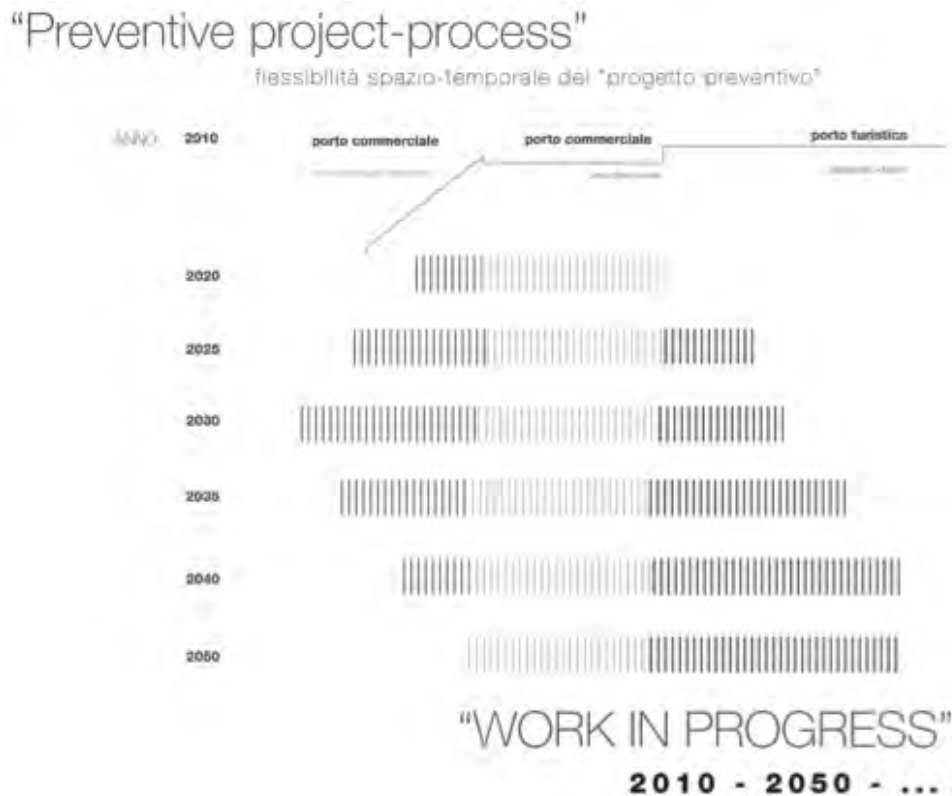
Un *progetto-processo*, quello *preventivo*, che sa porsi fin da subito in relazione con ciò che nel contesto trova (elementi fisici, culturali, ...) ma anche in relazione alla sua stessa evoluzione, che dovrà sapersi immaginare di fronte al modificarsi del contesto e del progetto stesso, ma dovrà prevedere anche di saper affrontare il venir meno delle proprie previsioni. Ciò che si immette nel territorio quindi dovrà confrontarsi sì con tutto il fisico del contesto ma anche e contemporaneamente con il *tempo*. Una strategia diversa che tenta di mettere in relazione il *progetto*, il *paesaggio*, il *tempo*, nella forse non utopica speranza che possa essere l'alternativa ai consueti processi di trasformazione di un *waterfront*, caratterizzati dalla somma di interventi puntuali inevitabilmente "a tempo" (produzione-fruizione-eliminazione), attuandosi invece come processo continuo di evoluzione.

Ridare un senso alle aeree di *waterfront* e alla preziosa presenza dell'acqua configurando "innovativi modelli di comportamento" e quindi "nuovi sistemi d'uso e di relazioni", che li introducano in "strategie di trasformazione evolutive". Solamente queste strategie fondate sull'adattabilità dei *waterfront* a relazioni mutevoli sembrano garantire la creazione di un "piano flessibile di interventi formalizzati" configurato quindi su "asseti variabili nel tempo".

Considerando nuovamente la "dimensione futura" del *tempo* e non lasciandolo schiacciato solo nel presente sembra di poter restituire al *pro-getto* quella sua naturale capacità proiettiva che oggi sembra "tradita" fin dalle sue fondamenta, quelle etimologiche.

Nella nostra permanente instabilità contemporanea dunque, l'unica strategia che sembra poter dare nuove opportunità, che sembra rivolgersi a un futuro privo di certezze nel rispetto delle risorse, di noi stessi e delle generazioni future sembra essere quella del *progetto preventivo*, che confida per il suo "successo" soprattutto nella sua "formula" più che nella sua "forma".

Figura 9. Schema concettuale del “progetto preventivo”: una “proiezione verso futuri scenari”



Bibliografia

- Bertagna, A. (2010). Paesaggi Preventivi. Le Valli Grandi e lo scarto digerito. In A. M. Calcagno, Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati. (p. 106-115). Roma: Gangemi
- Bertagna, A. (2011). Digestions. Separated Project Collection. In A. Bertagna, & S. Marini, The Landscape of Waste (p. 102-125). Milano: Skira
- Bocchi, R. (2010). Arcipelaghi del rifiuto: dalla laguna di Venezia alle Valli Grandi Veronesi. In A. M. Calcagno, Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati (p. 83-88). Roma: Gangemi
- Fontanari, E. (2010). Resilient design per l'area vasta. In A. M. Calcagno, Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati. (p. 100-105). Roma: Gangemi
- Fontanari, E. (2011). Urban arrangements. In A. Bertagna, & S. Marini, The Landscape of Waste (p. 81-101). Milano : Skira
- Lynch, K. (1990). Wasting away. An exploration of Waste: What It Is, How It Happens, Why we Fear It, How To Do It Well, a cura di M. Southworth, San Francisco: Sierra Club Books, (1992) trad. it. Deperire. Rifiuti e spreco nella vita di uomini e città. Napoli: Cuen
- Marini, S. (2008). Architettura Parassita. Strategie di riciclaggio per la città. Macerata: Quodlibet