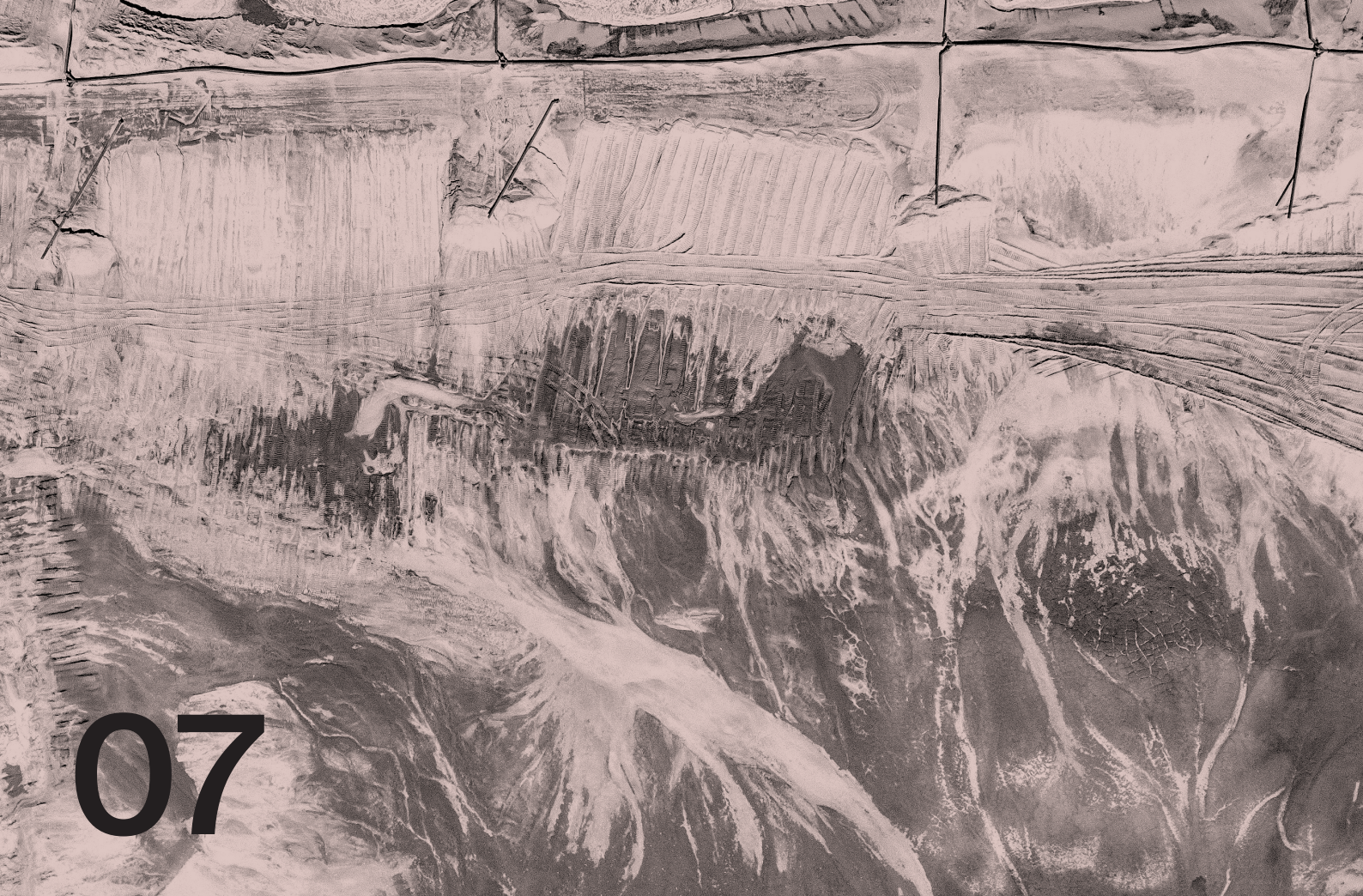




07

Infrastrutture

A CURA DI MARCO RANZATO E ALESSANDRO SGOBBO

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024



Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-76-9

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2025
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

07

Infrastrutture

A CURA DI MARCO RANZATO E ALESSANDRO SGOBBO

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Architettura – DiARC Università degli Studi di Napoli
“Federico II”, con Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale – DADI
Università della Campania Luigi Vanvitelli

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di
Torino), Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università
Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE

Michelangelo Russo (direttore DiARC), Enrico Formato (responsabile
conferenza), Adriana Galderisi (responsabile YOUNGERSIU), Antonio Acierno,
Libera Amenta, Antonia Arena, Anna Attademo, Gilda Berruti, Nicola Capone,
Marica Castigliano, Emanuela Coppola, Claudia De Biase, Daniela De Leo,
Gabriella Esposito De Vita, Carlo Gasparrini, Vincenzo Giofrè,
Giuseppe Guida, Giovanni Laino, Laura Lieto, Cristina Mattiucci,
Maria Federica Palestino, Paola Piscitelli, Alessandro Sgobbo,
Marialuce Stanganelli, Anna Terracciano.

COMITATO ORGANIZZATIVO

Ludovica Battista (coord.), Nicola Fierro (coord.), Rosaria Iodice (coord.),
Giada Limongi (coord.), Maria Simioli (coord.), Federica Vingelli (coord.) con:
Giorgia Arillotta, Chiara Bocchino, Greta Caliendo, Augusto Fabio Cerqua,
Stefano Cuntò, Paolo De Martino, Daniela De Michele, Giovanna Ferramosca,
Carlo Gerundo, Walter Molinaro, Sofia Moriconi, Antonietta Napolitano,
Veronica Orlando, Benedetta Pastena, Sara Piccirillo, Chiara Pisano,
Francesco Stefano Sammarco, Marilù Vaccaro, Bruna Vendemmia,
Marina Volpe.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Be tools srl
siu2023@betools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher

Il volume presenta i contenuti della Sessione 07:

“Infrastrutture”

Chair: Marco Ranzato

Co-Chair: Alessandro Sgobbo

Discussant: Giulia Fini, Eugenio Morello, Stefania Ragozino, Laura Saija,
Maria Chiara Tosi

Ogni paper può essere citato come parte di:

Ranzato M., Sgobbo A. (a cura di, 2025), *Infrastrutture,
Atti della XXVI Conferenza Nazionale SIU “Nuove ecologie territoriali.
Coabitare mondi che cambiano”, Napoli, 12-14 giugno 2024*, vol. 07,
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

MARCO RANZATO, ALESSANDRO SGOBBO

9 Infrastrutture e nuove ecologie territoriali

- 15 Il corridoio autostradale brebemi: trama geostorica e (occasione di un) progetto di paesaggio

FULVIO ADOBATI, EDMONDO PIETRANGELI

- 27 Segregazione “cinetica” nella *Teleport City*: ingiustizia infrastrutturale e mobilità a Newark, New Jersey (USA)

MARCO ALIONI

- 33 Progetti rigenerativi e sinergie territoriali per il futuro degli aeroporti minori. Il caso studio del Federico Fellini di Rimini

VIOLA ANTINORI, ELENA DORATO, ROMEO FARINELLA

- 40 Giocare d’anticipo. Demografia, scuole e spazio urbano: un *testbed* a Milano

CARLA BALDISSERA, PAOLA SAVOLDI

- 50 Il corpo femminile rurale come infrastruttura

DIANA CATALINA BARRERA AGUDELO

- 57 Lo “Schema Ofanto” e il Contratto di Fiume come strumento di conoscenza e indirizzo di strategie territoriali

FRANCESCA CALACE, NUNZIO DELLERBA, MAURO IACOVIELLO, ANTONIO TORCHIANI

- 65 Paesaggi energetici in transizione. Traiettorie per la riterritorializzazione e la territorializzazione nelle aree a scolo meccanico

CAMILLA CANGIOTTI

- 71 Post-metropoli e politiche locali del cibo. Geografie (e infrastrutture) attuali e possibili scenari

CRISTINA CATALANOTTI, RUBEN BAIOTTO, EGIDIO DANSERO

- 77 Un caso di umanizzazione del paesaggio elettrico: la riserva naturale regionale di Nazzano, Tevere-Farfa

GIOVANNI CAUDO

- 86 Infrastrutture, *enclaves* logistico-produttive e nuove ecologie nel Monfalconese. Immaginare la transizione climatica di territori costieri segnati da coesistenze complesse

LUDOVICO CENTIS, ELENA MARCHIGIANI

-
- 102 Tangenziali e vuoti urbani. I reliquati stradali come opportunità di rigenerazione urbana
NICOLÒ CHIERICHETTI
- 110 Suoli in rovina: ecologie oscure e fratture per la coesistenza a Città del Messico
NICOLE CIACCIA
- 117 Una strategia integrata per la pianificazione dell'interfaccia città-porto a Brindisi
GIUSEPPE CICIRIELLO, FRANCESCA CALACE, CARMELO M. TORRE, MARIA CERRETA
- 125 Il progetto delle reti verdi e blu nei territori del Nord-Est italiano.
La necessità di riformulare priorità e scelte
PAOLA CIGALOTTO, MATTEO D'AMBROS
- 137 Quello che resta delle infrastrutture strategiche: potenziali *driver* di marginalizzazione? Mappatura del corridoio Reno-Alpi
VALENTINA COSTA, DANIELE SORAGGI
- 143 Città dei 30 chilometri orari? Il rischio di tensioni tra obiettivi e narrazioni in assenza di un progetto urbano e alcune prime considerazioni su possibili forme e infrastrutture di supporto
SILVIO CRISTIANO
- 146 Exploring Adaptive Design for Dunkirk: Insights from TU Delft
PAOLO DE MARTINO, CAROLA HEIN, JOHN HANNA
- 164 Multifunzionalità e criteri progettuali per le zone umide costruite in contesti urbani
NICOLETTA DENARO, DANIELE LA ROSA
- 171 *Pipes Dreams*. La produzione di infrastrutture incrementali come strategia di resistenza all'asservimento finanziario
ANTONIO DI CAMPLI
- 176 Dalla "zona" alla comunità: una prospettiva di rivalorizzazione per il parco eolico di Collarmele
BENEDETTA FALCONE
- 183 La città messa alla prova dalla ciclogistica
SAMUEL FATTORELLI
- 191 L'utilizzo delle *Nature-Based Solutions* per la rigenerazione urbana
ANNAMARIA FELLI, CRISTINA MONTALDI, GIANNI DI PIETRO, FRANCESCO ZULLO
-

199 Esposizione della rete delle infrastrutture di trasporto a condizioni di multi-pericolo

VERONICA GAZZOLA, ANNA FAIELLA, MARIA PIA BONI, FLORIANA PERGALANI

206 Infrastrutture Umane. Il villaggio rurale di Junpucun
BEST PAPER SOFIA LEONI

215 Un progetto del territorio per la gestione delle aree di cantiere della tratta alta velocità Verona-Vicenza

SILVIA MARCHESINI, CATHERINE DEZIO, MICHELANGELO SAVINO

225 New Ecologies of knowledge for the governance of water infrastructures in São Paulo

ALESSIO MAZZARO

230 Tratturi senza transumanti: quali servizi ecosistemici possono offrire le reti tratturali?

ANTONELLA MARLENE MILANO

239 Oltre il *device*: le infrastrutture come supporti ibridi e polivalenti

STEFANO MUNARIN

244 Infrastrutture idrauliche e grandi progetti di trasformazione tra sperimentazione e nuovi equilibri ecologico-insediativi

OLGA GIOVANNA PAPARUSSO

251 Modeling approaches in spatial planning for city regeneration with nature-based solutions

VIVIANA PAPPALARDO, DANIELE LA ROSA, CARLO GERUNDO, MARIALUCE STANGANELLI

262 Ripensare il ruolo delle infrastrutture nei contesti rurali e periurbani: sfide per un nuovo approccio alla progettazione

MARIO PARIS, CATHERINE DEZIO

270 Per un approccio ecologico al *digital divide*. Riflessioni a partire dalla ricerca “E-Welfare in città: spazio digitale e fisico per l’inclusione sociale nell’area metropolitana milanese”

PAOLA PISCITELLI, CARLOTTA CACIAGLI, CLAUDIA MASTRANTONI

284 Spazi infrastrutturali e nuove urbanizzazioni: il Corridoio Adriatico

LEONARDO RAMONDETTI

-
- 293 Da infrastruttura a trama pubblica. Riflessioni sullo spazio della strada a margine di un concorso di progettazione urbana nell'Italia di mezzo
GIACOMO RICCHIUTO, DAVIDE SIMONI, ETTORE DONADONI, CRISTIANA MATTIOLI, MARCO VOLTINI
- 302 *Ecopublica*. Una rete come chiave di lettura e progetto per l'adattamento al cambiamento climatico dei territori costieri altoadriatici
ELISA SCATTOLIN, MARIA MANFRONI
- 311 Nuove intersezioni. Lo spazio di sosta autostradale come infrastruttura per il paesaggio
LUIGI SIVIERO, MICHELANGELO SAVINO
- 317 Il ruolo delle grandi opere nel ripristino di territori naturali: lo scavo del Terzo valico dei Giovi
DANIELE SORAGGI, GABRIELE IVANO D'AMATO
- 324 Governance collaborativa per pianificare infrastrutture blu e verdi di resilienza urbana al cambiamento climatico
ILENIA SPADARO, FRANCESCA PIRLONE, FABRIZIO BRUNO, MARIA CRISTINA LOBASCIO
- 330 Accelerazione vs decelerazione infrastrutturale. Verso uno sviluppo complementare ed equilibrato
GLORIA TOMA
- 336 Il Cyberpunk e l'ansia infrastrutturale
RAIMONDO VANITELLI, SOFIA LEONI
- 342 La governance del progetto d'infrastrutture: alcune riflessioni sulla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale
DAVIDE VETTORE
-

Un progetto del territorio per la gestione delle aree di cantiere della tratta alta velocità Verona-Vicenza

Silvia Marchesini

Università degli Studi di Padova
Dipartimento TESAF (Territorio e Sistemi Agro-Forestali)
Email: *silvia.marchesini.1@phd.unipd.it*

Catherine Dezio

Università degli Studi di Padova
Dipartimento TESAF (Territorio e Sistemi Agro-Forestali)
Email: *catherine.dezio@unipd.it*

Michelangelo Savino

Università degli Studi di Padova
Dipartimento DICEA (Ingegneria Civile Edile Ambientale)
Email: *michelangelo.savino@unipd.it*

Abstract

Le aree rurali e agricole interessate nel cantiere della tratta ad alta velocità Verona-Vicenza, storicamente disgregate dalla presenza di importanti corridoi infrastrutturali come l'autostrada A4, sono attualmente soggette ad ulteriori degradi e frammentazioni, aumentando così la percezione di frattura tra le infrastrutture esistenti e il paesaggio circostante. Questo studio si propone di riflettere sull'impatto negativo dei cantieri infrastrutturali nel territorio e di presentare una metodologia per valorizzare temporaneamente le aree di cantiere, riavvicinando così questi spazi abbandonati al tessuto territoriale da cui vengono temporaneamente estratti.

L'obiettivo del presente lavoro è quello di sviluppare una strategia che si concentri sia sul progetto temporaneo degli spazi durante il cantiere, sia sul loro utilizzo a lungo termine una volta terminato il progetto. Attraverso un coinvolgimento attivo delle comunità locali, degli stakeholder e delle istituzioni, si prevede di proporre progetti che favoriscano un autentico dialogo tra le infrastrutture e il territorio circostante.

L'approccio descritto mira a superare la visione tradizionale delle infrastrutture come elementi estranei e imposti, trasformando invece il cantiere in un'opportunità per rinnovare la percezione del paesaggio e per integrare le infrastrutture nel contesto territoriale in modo più coerente e sostenibile.

Parole chiave: rigenerazione; collettivo; trasporti

Introduzione

Questo paper si inserisce nella ricerca Sew-Line, una ricerca PRIN PNRR 2022, coordinata dall'Università di Padova insieme alle unità di Bergamo e di Roma La Sapienza, volta a definire una metodologia transdisciplinare per la progettazione e l'inserimento di grandi infrastrutture viarie nel paesaggio rurale e periurbano.

Le grandi infrastrutture rappresentano elementi di trasformazione che influenzano profondamente la percezione e la configurazione del paesaggio. Secondo Shannon & Smets (2010), l'infrastruttura, il contesto territoriale e sociale non possono essere considerati come entità indipendenti, ma piuttosto come interconnessi e interdipendenti.

Oggi gli attori pubblici ai diversi livelli adottano un approccio settoriale per la realizzazione delle infrastrutture (tra gli altri: Programma Operativo Nazionale - PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 del MIT o Programma delle Infrastrutture Strategiche – PIS, di cui alla delibera CIPE n. 121 del 2001, e successivi aggiornamenti dello stesso PIS), che produce tagli negli ecosistemi, nei paesaggi e negli insediamenti, trasformandoli in veri e propri "territori-attraversati". Le infrastrutture per la mobilità, così come concepite fino ad oggi, hanno impedito la possibilità di generare e promuovere luoghi di qualità per le comunità che vivono in contesti periurbani e rurali, e di tutelare tracce storiche e beni minori (Lanzani *et al.*, 2013; Gabrielcig, Turk, 2015). La tendenza è stata quella di attuare interventi minimi e sempre *ex-post* di mitigazione attraverso azioni singole e settoriali che non contribuiscono a una conciliazione olistica (Ferlinghetti, 2019).

L'impostazione non consente a chi disegna e a chi valuta le infrastrutture di approfondire il ruolo del paesaggio come sistema di valori, poiché vedono il territorio solo come spazio di "approdo" delle infrastrutture, a volte di banale supporto. Inoltre, la documentazione tecnica non consente il consolidamento all'interno dei processi di tutti i soggetti interessati dagli interventi.

Di conseguenza, gli spazi attraversati dalle grandi infrastrutture sono diventati spazi di scarto, spazi di attesa, luoghi che ospitano discariche abusive, brandelli di territori senza identità. In altri casi, la loro mancanza di una funzione definita e lo scarso utilizzo le rende aree di vegetazione spontanea spesso degradata.

Questa situazione si acuisce notevolmente nella fase di cantiere dell'infrastruttura, quando quei terreni diventano un paesaggio di margine per eccellenza: spazio di transizione, spazio di scarto, spazio in attesa. È qui, in questa condizione di attesa che occorre fare leva per esplorare le possibilità di recupero, le potenzialità rigenerazione e soprattutto le nuove forme di qualità se pur temporanee dello spazio.

Nel contesto della tratta ad alta velocità tra Verona e Padova, già fortemente segnato dalla presenza di infrastrutture quali l'Autostrada A4, la Porcilana e la linea ferroviaria storica, l'aggiunta di una nuova infrastruttura rischia di portare ulteriori stravolgimenti nel paesaggio rurale tradizionale.

L'attenzione si concentra sui cantieri stessi, i quali incarnano un potenziale distruttivo nei confronti di un territorio già fragile e fortemente urbanizzato come quello della Pianura Veneta (Turri, 2001; Savino, 2017). Questi siti temporanei di costruzione disturbano la natura circostante e compromettono gli equilibri ecologici e paesaggistici preesistenti. Inoltre, l'impatto dei cantieri spesso interrompe la continuità del paesaggio anche al solo sguardo e accentua la percezione di frammentazione e disordine (Pasca, 2014; Cardoso Teixeira, 2005).

Attraverso lo studio del paesaggio e l'analisi di casi di buone pratiche, ci proponiamo di esplorare il ruolo del cantiere infrastrutturale in questo contesto, concentrandoci sulle sue potenzialità per utilizzi alternativi sia durante la fase di costruzione che di dismissione.

1 | Il progetto della Linea AC/AV tra Verona e Vicenza

Il progetto della linea ferroviaria ad alta velocità tra Verona e Padova è parte integrante delle reti Trans-European Transport Network (TEN-T), che mirano a collegare nodi urbani e interzonal cruciali. In particolare, questa tratta fa parte del Corridoio Mediterraneo, che attraversa l'Europa occidentale per connettere la Spagna all'Ucraina, passando per l'Italia. La gestione della tratta veneta è affidata a IRICAV2, un consorzio che sovrintende a diversi lotti funzionali.

L'idea di una rete ad alta velocità nel Veneto risale agli anni '90, ma solo nel 2013 si avvia una reale discussione sulla fattibilità economica del progetto. Verona assume un ruolo cruciale, essendo un punto di snodo tra il Nodo Ovest (verso la Lombardia) e il Lotto Est (la tratta Verona-Padova).

La tratta lombarda è stata inaugurata nel 2016, mentre per quanto riguarda il Veneto, l'unica tratta, completata nel 2007 sempre in funzione strategica del progetto Ten-T, è quella che collega Padova a Venezia.

In particolare, la tratta Verona Padova, che in totale misura 76,5 km attraverso 22 Comuni, è a sua volta stata divisa in tre sub-lotti funzionali, pensati per essere indipendenti gli uni dal completamento degli altri: una volta completato un lotto, esso infatti potrà entrare in esercizio indipendentemente dal grado di completezza degli altri. I tre sub-lotti sono:

- 1° sub-lotto: tra Verona Porta Vescovo e Montebello Vicentino (44,2 km), i lavori di costruzione sono iniziati nel 2020;
- 2° sub-lotto: attraversamento di Vicenza (6,2 km), in fase di avvio dei lavori, dopo l'approvazione del Progetto Definitivo nel 2023;
- 3° sub-lotto: Vicenza-Padova (26,1 km), in corso la stesura del Progetto Definitivo.

Il sub-lotto 1, quello da Verona Porta Vescovo al Bivio di Montebello Vicentino è stato, in ordine temporale, il primo lotto ad essere approvato con prescrizione, nel 2006. Nel 2014 inizia la Progettazione Definitiva, che prende in considerazione la cosiddetta "Variante San Bonifacio", che determina il passaggio della linea a sud del Centro Abitato, distaccandosi quindi dalla linea storica.

La costruzione dell'opera è iniziata ad agosto 2020. Il progetto dei cantieri prevede cinque tipologie di aree di cantiere, divise per funzione: Campi Base, Cantieri Industriali, Cantieri Operativi, cantieri d'Armamento, Cantieri Tecnologici (Tab. 1). La scelta delle aree di cantiere è ricaduta su quelle porzioni di territorio aventi "minor pregio ambientale (come viene dichiarato nei documenti di progetto), per quanto possibile lontano dalle aree residenziali, purché con disponibilità di strade di accesso e fornitura di energia elettrica e idrica.

Le aree di cantiere, dimensionate secondo le specifiche delle linee guida nazionali, sono accuratamente progettate per garantire igiene, sicurezza e comfort per gli addetti ai lavori. I Campi Base, in particolare, seguono precise prescrizioni riguardanti dimensioni e disposizione degli elementi prefabbricati. Durante la fase operativa, vengono implementate misure di mitigazione come barriere antipolvere e anti-rumore. Le aree, una volta recintate, vengono preparate con la scoccatura del terreno, la rimozione della vegetazione e l'allestimento di piazzali e viabilità interna. Sono quindi eseguiti gli allacciamenti alle reti idrica ed elettrica e posati pavimenti autobloccanti per i baraccamenti.

Tabella 1 | Aree di cantiere sublotto 1.

sito	tipologia di cantiere	superficie (mq)	durata	attività previste	uso del suolo	mitigazione	ripristino finale
Loc. Mattaranetta, Vr	Campo Base	41.000	80 mesi	-	Agricolo	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam
Loc. Campagnetta, Vr	Cantiere di Armamento	160.340	72 mesi	Lavori di Armamento Linea AC	Terreni arabili in aree irrigue	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere lato nord-est	Area agricola come da stato ante operam
Loc. Campagnetta, Vr	Cantiere Tecnologico	26.820	80 mesi	Piattaforme tecnologiche; Sottostazioni elettriche	Terreni arabili in aree irrigue	Mitigazioni non interne all'area di cantiere. Duna inverteita lungo linea di progetto.	Area agricola come da stato ante operam
Loc. Campalto, Vr	Cantiere Operativo	37.439	66 mesi	Trincea ferroviaria; Rilevato ferroviario; Sistemazione interferenze; Galleria artificiale; Prolungamento tombini e sottovia; Fabbriati; Deviazioni strade; Vasche di laminazione	Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area incolta - copertura erbacea come da stato ante operam
Loc. Campalto, Vr	Cantiere Industriale	39.758	66 mesi	Sistemazione interferenze; Galleria artificiale; Prolungamento tombini e sottovia; Fabbriati; Vasche di laminazione; Cavalciferrovia; Viadotto	Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area incolta - copertura erbacea come da stato ante operam
Loc. La Fumanella, Zevio (Vr)	Cantiere Operativo	25.580	66 mesi	Viadotto; Rilevato ferroviario; Cavalciferrovia; Tombini; Sottovia; Ponte	Terreni arabili in aree irrigue. Frutteti	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam (frutteto)
Loc. C.Nova, Belfiore (Vi)	Cantiere Industriale	33.670	66 mesi	Tombino; Cavalciferrovia; Ponte; Viadotto; Sottovia	Terreni arabili in aree irrigue. Vigneti	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam (vigneto)
Loc. Castelletto, Belfiore (Vi)	Campo Base	41.857	80 mesi	-	Area in attesa di una destinazione d'uso. Attualmente non coltivata - incolto.	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area incolta - copertura erbacea come da stato ante operam
Loc. La Tacchetta, Belfiore (Vi)	Cantiere Operativo	43.260	66 mesi	Rilevato ferroviario; Cavalciferrovia; Tombino; Sottovia; Ponte; Deviazioni stradali; Ripristini viabilità; Viadotto	Terreni arabili in aree irrigue	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam
Loc. Fossa Bassa, San. Bonifacio (Vr)	Cantiere Operativo	51.524	66 mesi	Viadotto; Deviazione stradale; Sottovia; Rilevato ferroviario; Tombino	Terreni arabili in aree irrigue. Vigneti	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam (vigneto)
Loc. Fossa Bassa, San Bonifacio (Vr)	Cantiere Industriale	36.210	66 mesi	Viadotto; Sottovia; Tombino; Cavalciferrovia; Prolungamento Sottopasso; Stazione; Vasca di laminazione	Terreni arabili in aree non irrigue.	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam
Loc. Corte Bosco, San Bonifacio (Vr)	Cantiere Operativo	43.680	66 mesi	Rilevato ferroviario; Sottovia; Tombino; Cavalciferrovia; Prolungamento sottovia; Stazione; Vasca di laminazione; Sottovia	Terreni arabili in aree non irrigue.	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam
Loc. Ca' Bandita, Lonigo (Vi)	Campo Base	45.130	80 mesi	-	Terreni arabili in aree non irrigue.	Duna inverteita (h. 2m) su perimetro area di cantiere	Area agricola come da stato ante operam

2 | Il paesaggio della Linea AC/AV tra Verona e Vicenza

La tratta Verona – Montebello Vicentino, si sviluppa dalla Stazione di Verona Porta Vescovo, quasi totalmente in corrispondenza della linea storica, per arrivare subito a monte della attuale stazione di Montebello Vicentino per cui non è previsto alcun intervento, per una tratta di km 44,2 km (Figura 1).

Questa tratta attraversa un territorio fortemente antropizzato e infrastrutturizzato, nel quale il carattere agricolo e rurale, preponderante, si interseca con lo spazio urbanizzato, determinando quella che viene considerata un’area Agropolitana in cui colpisce la “resistenza del paesaggio” a fronte dei pesanti processi di urbanizzazione (Savino, 2017).

Se i primi e gli ultimi km della linea corrono parallelamente alla linea ferroviaria storica, inserendosi nel corridoio infrastrutturale preesistente; nel tratto definito dalla variante “San Bonifacio” il percorso devia a sud dell’abitato, inserendosi in un contesto dal carattere fortemente agricolo, andando a interrompere la continuità territoriale e visiva che caratterizza quest’area. Dal PTRC 2020 della Regione Veneto, vengono definite quattro tipologie di Ambiti Agricoli, a sottolineare come la caratterizzazione paesaggistica della Regione sia fortemente condizionata dalla presenza di terreni agricoli che rivestono una primaria importanza nella definizione della costruzione del paesaggio Veneto. in particolare, come evidenziato dalla Figura n.1, gli ambiti agricoli attraversati dalla tratta del primo sub-lotto sono:

- Aree di Agricoltura Periurbana in cui l’attività agricola viene svolta a ridosso dei centri urbani e svolge una funzione connettiva tra i margini urbani, l’attività agricola produttiva e i frammenti del paesaggio rurale residuale e storico;
- Aree Agropolitane, caratterizzate da un’attività agricola e/o zootecnica specializzata in presenza di una forte urbanizzazione;

- Aree ad Elevata Produzione Agricola, caratterizzate da un'agricoltura consolidata, caratterizzate da “contesti figurativi di valore dal punto di vista paesaggistico e dell'identità locale” (Art. 7-Norme Tecniche, PTRC 2020).

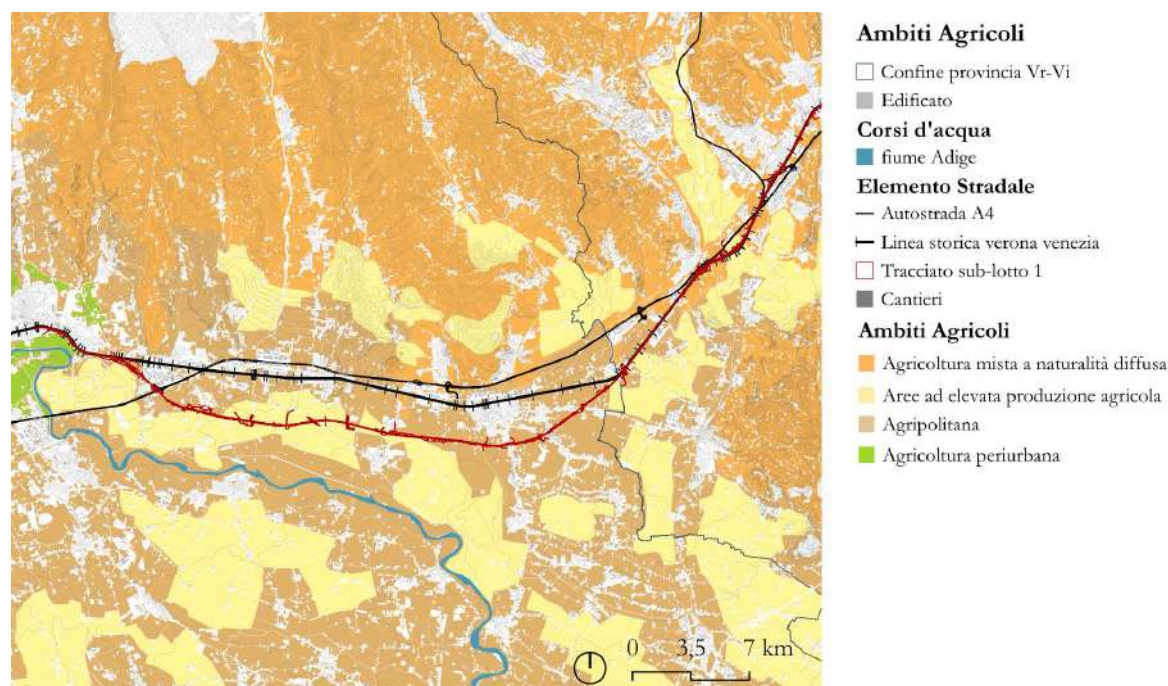


Figura 1 | Ambiti agricoli e infrastrutture viarie, WEBGis Regione Veneto (fonte: elaborazione degli autori).

La nuova linea ferroviaria si inserisce in un paesaggio fortemente caratterizzato dalle preesistenze, visibili nell'urbanizzato ormai consolidato e nelle trame dei campi. Come sottolineato dalla Figura n.1, a Nord del tracciato è riconoscibile il corridoio infrastrutturale disegnato dal tracciato della A-4, dalla linea ferroviaria storica e dalla rete di strade provinciali e regionali che hanno indirizzato lo sviluppo e l'espansione dell'urbanizzato.

A Sud del tracciato, il paesaggio è prevalentemente agricolo, caratterizzato da una fitta trama di campi e delimitato naturalmente dalla linea del fiume Adige. Sono state individuate tre tipologie di paesaggio attraversato dall'infrastruttura, sottolineate dalla Figura n. 2:

1. AREE UMIDE: connesse prevalentemente all'ecosistema fluviale e legate principalmente al corso dell'Adige e dei corsi d'acqua minori;
2. AREE AGRICOLE: le aree agricole maggiormente interessate sono ad elevata produzione agricola; le colture prevalenti sono cerealicole e frutticole/ viti-vinicole. Sono paesaggi agricoli integri, la trama dei campi è riconoscibile e conferisce una forte identità visiva e organizzativa al paesaggio;
3. AREE URBANIZZATE: aree a carattere dominante tipico della periferia peri-urbana della pianura veneta (Turri, 2001), caratterizzate da una bassa densità e da un alternarsi di zone residenziali e zone industriali. Si parla di un'urbanizzazione diffusa, orizzontale (Parolotto, 2022) che si sviluppa in uno spazio molto largo nel quale i collegamenti viari e stradali in particolare sono gli assi principali dello sviluppo.

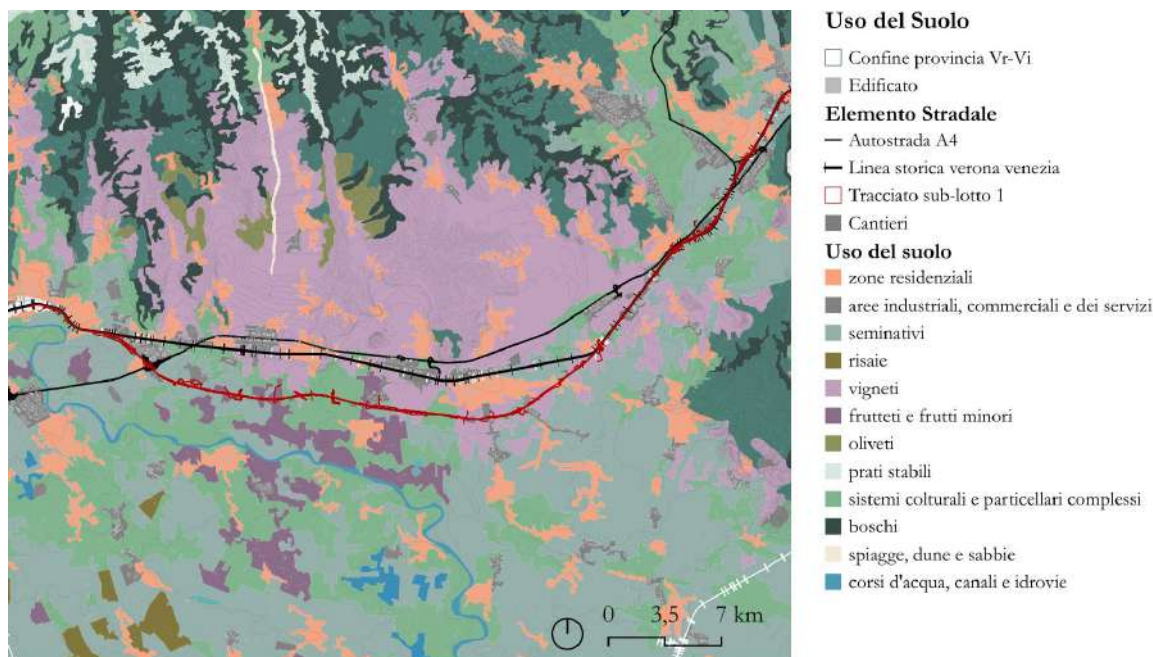


Figura 2 | Uso del suolo e infrastrutture viarie, Corine Land Cover Regione Veneto (fonte: elaborazione degli autori).

Il paesaggio sospeso: il cantiere

Il cantiere rappresenta un punto critico di trasformazione nel contesto territoriale in cui è inserito, configurandosi come uno spazio di margine (Arioli, 2013). Le sue attività possono avere un impatto significativo sull'ambiente circostante e sulla qualità della vita delle comunità locali. Le maggiori problematiche associate al cantiere sono spesso legate agli aspetti ambientali e sociali (Strauf, 2005).

Da un punto di vista ambientale, il cantiere è un elemento disturbante che può alterare l'equilibrio degli ecosistemi presenti nella zona di intervento. Le attività di scavo, movimentazione del terreno e utilizzo di macchinari pesanti possono causare disturbi alla fauna e alla flora locali, oltre a contribuire alla perdita di biodiversità. Inoltre, il cantiere può comportare la contaminazione del suolo e delle risorse idriche circostanti, con potenziali effetti negativi a lungo termine sull'ambiente (Hagen, 2022).

Dal punto di vista sociale, l'impatto del cantiere riguarda principalmente la comunità residente nelle vicinanze. L'aumento del traffico veicolare dovuto al trasporto di materiali e alla presenza di operai può causare congestione stradale e inquinamento atmosferico, compromettendo la qualità dell'aria e la sicurezza stradale. Inoltre, le vibrazioni e il rumore generati dalle attività di costruzione possono disturbare la quiete e il benessere delle persone che vivono nelle vicinanze del cantiere, influenzando negativamente la loro qualità della vita (Figure 3, 4, 5).

Nel contesto specifico del cantiere della linea Verona-Vicenza, queste problematiche assumono un'importanza particolare. Il progetto di un'infrastruttura di tale portata in un contesto territoriale già frammentato accentua ulteriormente la complessità delle sfide ambientali e le frammentazioni sociali da affrontare. Il cantiere diventa quindi un segno netto nel paesaggio, evidenziando la necessità di adottare approcci integrati e sostenibili per mitigare i suoi impatti e favorire una coesione territoriale più equilibrata (Bobbio & Zeppatella, 1999).



Figura 3 | Casa rurale abbandonata e, in primo piano, uno dei cantieri della linea Verona-Vicenza (fonte: Silvia Marchesini, 2024)



Figura 4 | Uno dei cantieri della linea Verona-Vicenza (fonte: Silvia Marchesini, 2024).

3 | Il Cantiere come pretesto di ri-connessione territoriale

Il cantiere, definito come una porzione di spazio sottratta al tempo e al contesto in cui si inserisce, rivela la complessità delle grandi infrastrutture nel loro impatto sul territorio e nella percezione dei paesaggi (Strauf, 2005). Nel contesto della tratta ad alta velocità tra Verona e Padova, l'aggiunta di una nuova infrastruttura rischia di alterare ulteriormente il paesaggio rurale già segnato da una fitta rete di infrastrutture esistenti: qui il "corridoio plurimodale" delle strategie nazionali per la mobilità di merci e persone assume consistenza e compattezza come non altrove.

Il cantiere, dunque, come contatto diretto e immediato tra opera infrastrutturale e comunità locale dovrebbe diventare quindi l'occasione per una serie di interventi capaci di compensare gli impatti ma soprattutto promuovere, con il contributo diretto degli abitanti dei luoghi, delle azioni capaci di curare, ricucire il territorio dopo la "sospensione" imposta dai lavori. Per quanto richiesta dalla valutazione di impatto ambientale (VIA), obbligatoria prima della costruzione di grandi infrastrutture, in realtà il coinvolgimento dei cittadini risulta spesso occasionale: il processo rimane tendenzialmente *top-down*.

Sulla scia dell'urbanismo tattico¹, invece, che privilegia l'azione "dal basso" e incoraggia la partecipazione attiva delle comunità locali nella creazione e nell'uso degli spazi pubblici (Lydon&Garcia, 2015), si potrebbe proporre in questi contesti piuttosto un "paesaggismo tattico", che mira a tessere legami significativi tra il paesaggio agricolo e rurale e il contesto circostante. Questo approccio integrato potrebbe promuovere azioni di ricucitura minuziosa del territorio, coinvolgendo attivamente le comunità locali nella progettazione e nell'uso sostenibile del paesaggio.

Per meglio comprendere quanto intendiamo proporre, sono stati selezionati e analizzati sei casi studio, localizzati in contesti e Stati diversi, aventi differenti scale di interventi, ma tutti riconducibili a tre focus progettuali:

- **PARTECIPAZIONE**, intesa non solamente come un mero passaggio burocratico finalizzato alla progettazione dell'opera, bensì come un'azione che prevede il coinvolgimento della popolazione. Si cerca quindi un ribaltamento di prospettive: l'emergere dell'individuo attraverso la partecipazione (Bianchetti, 2016) diventa parte attiva della progettazione del territorio.
- **USO TEMPORANEO**: visto come un pretesto per sperimentazioni territoriali, una tabula rasa per realizzare immaginari possibili, un modo per avvicinare il territorio al progetto in costruzione o per cambiare la prospettiva di utilizzo di uno spazio urbano.
- **RIGENERAZIONE**: interpretata come un pretesto per un ri-utilizzo sostenibile e ragionato degli spazi, un processo di appropriazione di brani di città o di territorio che mira a rendere nuovamente fruibili e accessibili spazi che hanno subito degrado o declino.

È importante sottolineare, come si vede dalla Tab. 2, che, indipendentemente dalla scala dell'intervento, ci siano azioni progettuali che riescano a essere riproducibili e replicabili in diversi contesti. Con questi casi studio, si vuole sottolineare come un approccio alternativo delle aree di cantiere, che parta dalla partecipazione per arrivare ad una rigenerazione anche temporanea è possibile.

Dopo aver esaminato i casi riassunti nella tabella sinottica (Tab. 2), la ricerca appena avviata intende sviluppare un approccio progettuale "tattico" per le aree di cantiere della linea AC/AV Verona-Vicenza, basato sui tre principali obiettivi identificati. Questo approccio mira a creare una progettazione delle aree di cantiere che possa fungere da banco di prova e, in seguito, potenzialmente diventare permanente. Date le divisioni territoriali causate dalle infrastrutture esistenti e future, è essenziale adottare un approccio che miri a riconnettere questi territori peri-urbani tramite la progettazione partecipata e attiva.

Il cantiere della linea Alta Velocità offre un'opportunità unica per tentare di integrare parti del territorio che potrebbero dare vita a nuove modalità di approccio al progetto del cantiere stesso. Invece di considerarlo come uno spazio inutilizzabile, il cantiere potrebbe essere concepito come un'opportunità per ricucire il territorio attraversato, trasformandosi così da una linea che divide a una lunga striscia che ricuce il tessuto territoriale.

¹ L'urbanismo tattico si basa su tre principi fondamentali: l'iniziativa della società, la promozione della partecipazione e l'uso temporaneo degli spazi. Quest'ultimo aspetto è particolarmente interessante perché offre l'opportunità di sviluppare progetti pilota che, se accolti positivamente dalla comunità, possono diventare permanenti, migliorando così la qualità degli spazi urbani (Barata&Fontes, 2017).

Tabella 2 | Tabella sinottica dei casi studio, (fonte: elaborazione degli autori).

tabella sinottica casi studio						
progetto	breve descrizione	focus	problematica	obiettivo	scala/ modalità	azioni progettuali
Work Watching, Roma Orizzontale, 2020	un'area inutilizzata e recitata, risultato della costruzione di un parcheggio interrato, è stata trasformata in uno spazio urbano accessibile attraverso la rimozione delle barriere e l'installazione di una scalinata. Questa installazione, chiamata "work in progress", non solo funge da trampolino per il controllo del cantiere, ma anche come attrattore per invitare i cittadini a sostare nella piazza e vivere lo spazio circostante.	PARTECIPAZIONE	-mancanza di coinvolgimento della comunità locale -limitazione all'uso dello spazio limitando al cantiere	-coinvolgimento attivo della comunità locale -migliorare l'accessibilità dello spazio	Puntuale -riqualificazione di spazi pubblici attraverso un'installazione site specific	-workshop e realizzazione di tavoli di confronto -progettazione partecipata dell'installazione -costruzione di un'installazione in autocostruzione
Schaalhoubal, Utrecht Studio Bureau, 2016	trasformazione del cantiere del Leidse Rijn Centrum in una villa e proprietà disastrosa, proprio per questo il cantiere alla popolazione è molto gioioso uno spazio altrimenti vuoto: non fastidioso. Le gru avevano grandi reculture ricurve a specchio a circa 30 metri di altezza che, insieme ad una palla da discoteca da fine di allanamento, scappano sorrette da una gru, creavano un'atmosfera da club, spronando il cantiere alla popolazione.	UTILIZZO TEMPORANEO	-percezione negativa del cantiere -mancanza di coinvolgimento della comunità locale	-migliorare la percezione del cantiere -rendere accessibile lo spazio del cantiere	Puntuale -Trasformazione temporanea di un cantiere	-trasformazioni in disdetta e apertura temporanea del cantiere
The Bentway, Toronto Public Work, 2018	riqualificazione dello spazio abbandonato sottostante l'autostrada sottomolevata Gardiner Expressway, in centro a Toronto. È nato progettato con una partnership pubblica-privata, coinvolgendo le comunità locali.	RIGENERAZIONE	-percezione negativa dello spazio abbandonato -disgregazione sociale e territoriale -abbandono e degrado dell'infrastruttura	-connessione di spazi e comunità della città; -rigenerazione di un'area degradata -coinvolgimento attivo della comunità locale	Territoriale Riqualificazione di infrastruttura abbandonata	-finanziamento di una partnership pubblico-privata collaborazione con artisti e architetti -progettazione partecipata e assemblage pubbliche con i vicini e i potenziali utenti -Creazione di The Bentway Conservancy, organizzazione no-profit per gestire, operare e programmare lo spazio
Diventare Giardino, Palermo Coloco, Cikka Césena, Groundaction, Scuola del Terzo Luogo, 2018	attraverso una serie di workshop, il progetto mira a trasformare una zona del quartiere ZENZI di Palermo in un giardino Mediterraneo che abbia funzioni di coesione sociale e di implementazione della biodiversità. Si può definire come un progetto di ricostituzione dello spazio. Il cantiere del giardino era l'opera ed era abitabile sin dall'inizio.	PARTECIPAZIONE	-percezione negativa dello spazio abbandonato -abbandono e degrado degli spazi	-creazione di un nuovo giardino condiviso e collettivo -favorire la fruizione degli spazi collettivi -favorire la creazione di una vita comunitaria	Puntuale - riqualificazione di spazi abbandonati	-Progettazione e realizzazione di un nuovo giardino in collaborazione con i residenti e le associazioni locali Organizzazione di una serie di laboratori e incontri per coinvolgere i cittadini e trovare soluzioni Promozione di pratiche di cura dell'ambiente e del territorio, trasformando i residenti in giardinieri -Creazione di condizioni favorevoli alla biodiversità botanica e alla sostenibilità ambientale del territorio mediterraneo
"Corona-piste" Francia, 2020	piste ciclabili temporanee create in varie città francesi durante la pandemia di COVID-19. Questi percorsi ciclabili sono stati introdotti per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sicuro e sostenibile, riducendo l'affollamento nei mezzi pubblici e favorendo il distanziamento sociale.	UTILIZZO TEMPORANEO	-scarsa sicurezza nei trasporti pubblici -distanziamento sociale durante la pandemia	-promuovere l'uso della bicicletta come alternativa ai mezzi pubblici -favorire il distanziamento sociale	Urbano - Implementazione di percorsi ciclabili temporanei	-Creazione di nuove piste ciclabili temporanee su assi di trasporto principali -Utilizzo di vernice gialla per tracciare i nuovi percorsi -Sfruttamento della ridotta presenza di veicoli durante il lockdown per pianificare i nuovi percorsi -Chiusura temporanea di strade al traffico motorizzato per permettere l'utilizzo esclusivo delle biciclette
TEMPELHOFF FELD Berlino, 2004	dopo la chiusura dell'aeroporto nel 2008, l'area è stata trasformata in un grande parco pubblico, chiamato "Tempelhofer Feld". Questo progetto ha visto la trasformazione dell'ampio spazio aeroportuale in un parco aperto accessibile al pubblico, offrendo aree per attività ricreative, eventi culturali e sportivi, orti comunitari e molto altro.	RIGENERAZIONE	-percezione negativa dello spazio abbandonato -abbandono e degrado degli spazi	-creazione di un nuovo giardino condiviso e collettivo -connessione e creazione di spazi e comunità della città,	Urbano - Riqualificazione di un'infrastruttura abbandonata	-Coinvolgimento della comunità locale nelle progettazioni e nell'uso del parco -Implementazione di politiche di gestione sostenibile per la manutenzione e la fruizione del parco

4 | Discussioni e conclusioni

Aggredire il concetto di cantiere come spazio degradante con una lente paesaggistica può condurre a una visione dello spazio che da barriera, elemento di separazione e cesura, portatore di condizioni sociali di emarginazione e reclusione, si apre al ruolo di sistema cicatrizzante con funzione di ricucitura, soglia e spazio di transito (sia spaziale che temporale).

Attraverso la partecipazione, l'utilizzo temporaneo e le pratiche di rigenerazione, i territori possono essere progettati in maniera più inclusiva e sostenibile. Questi approcci offrono un'opportunità per coinvolgere attivamente le comunità locali nel processo di pianificazione e progettazione del territorio, garantendo una maggiore aderenza alle reali esigenze e aspirazioni delle persone che vivono e lavorano in quelle aree.

Lo studio di buone pratiche suggerisce che l'adozione di un approccio multiscalare e multidisciplinare può essere estremamente efficace nel limitare l'impatto del degrado, del cantiere e dell'abbandono sul territorio. Questo metodo consente di integrare diverse prospettive e competenze, favorendo la realizzazione di interventi più efficaci e mirati.

Il cantiere, con la sua natura transitoria, offre un'opportunità unica per sperimentare il paesaggismo tattico e ristabilire connessioni tra territori precedentemente disgregati e le comunità locali. L'implementazione di pratiche collaborative e la valorizzazione delle risorse esistenti possono trasformare il cantiere da un elemento disgregativo a una potente linea di connessione territoriale.

Paradossalmente, le aree attraversate dal cantiere della linea AV/AC Verona Vicenza, pur essendo maggiormente connesse su scala nazionale grazie alla ferrovia, risultano disgregate a livello locale a causa del cantiere stesso. Tuttavia, queste aree possono rappresentare un'opportunità di sperimentazione per la ricucitura del territorio. Durante la fase di costruzione del cantiere attivo, è possibile sperimentare temporaneamente buone pratiche che potrebbero essere rese permanenti nel tempo. Inoltre, per il ripristino delle aree non di spiccato interesse agricolo, potrebbe essere valutata l'implementazione di funzioni connettive oltre che mitigative, tenendo in considerazione la partecipazione della popolazione e la necessità di ripristinare e implementare gli habitat pesantemente modificati durante la fase del cantiere. Infine, nonostante la scarsa presenza nella letteratura, le aree di cantiere offrono un campo di studio interessante e ricco di potenzialità. Questo paper rappresenta un primo passo, ovviamente non esaustivo, in un campo aperto di indagine che spinge verso nuove frontiere di ricerca e approfondimento.

Riferimenti bibliografici

- Arioli A. (2013), *Paesaggi in transizione: da vuoto informale a sedime: il progetto dello spazio residuale per la riqualificazione dei contesti di margine*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Barata A., Fontes A. (2017), "Tactical Urbanism and Sustainability: Tactical Experiences in the Promotion of Active Transportation" in *Engineering and Technology International Journal of Urban and Civil Engineering*, vol 11, No: 6, pp. 734-739.
- Bianchetti C. (2016), *Spazi che contano, il progetto urbanistico in epoca neo-liberale*, Donzelli Editore.
- Bobbio. L., Zeppettella A. (a cura di, 1999) *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Franco Angeli.
- Cardoso Teixeira J. M. (2005), Construction site environmental impact in civil engineering education in *European Journal of Engineering Education*, 30(1), pp. 51–58.
- Ferlinghetti R., "Paesaggi minimi: tra riconciliazione ecologica e salvaguardia dell'armatura territoriale", in Casti E., *La geografia a Bergamo. Nuove sfide per l'analisi territoriale e il mapping*, A.Ge.i, Roma, 2019.
- Gabrielcig, F.; Turk, M. (2015), «Mega Transport Infrastructure Projects as an Opportunity for Local Cohesions». Fabbro, S. (eds), *Mega Transport Infrastructure Planning*. Cham: Springer, 243-50.
- Hagen D.; Mehlhoop A. C., Torsæter E., Kyrkjeeide M.O., Grainger M.J., Evju M. (2022), Assessing the effect of mitigation efforts to improve vegetation recovery in powerline construction sites across Norway in *Ecological Engineering*, Volume 184.
- Lambertini A. (2013), *Urban Beauty! Luoghi prossimi e pratiche di resistenza estetica*, Editrice Compositori.
- Lydon M., Garcia A. (2015), *Tactical Urbanism*, Island Press, Washington, DC.
- Matthews J., Allouche, E., Sterling R. (2015), Social cost impact assessment of pipeline infrastructure projects in *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 50, pages 196-202.
- Ortar, Nathalie & Chapelon, Laurent & Depeau, Sandrine & Feildel, Benoit & Lammoglia, Adrien & Poisson, Adrien & Sayagh, David & Barbé, Léa & Hentgen-Izaguirre, Andoni (2023), Changing Cycling Practices and Covid Cycle Lanes in Five French Cities in: Ortar, N., Rérat, P. (eds) *Cycling Through the Pandemic*. The Urban Book Series. Springer, Cham.
- Parolotto Federico (2022), *Muoversi in uno spazio stretto: verso una nuova mobilità*, Quodlibet.
- Pasca, M. (2014), Structural design and environmental impact of infrastructures in *Mathematics And Computers In Science And Engineering Series*, pp 225-234.
- Savino M. "Paesaggi "resistenti" nel Veneto post-industriale", in Bonini G., Nigrelli F.C. (a cura di), *i paesaggi della riforma agraria. Storia, pianificazione e gestione*, Edizioni Istituto Alcide Cervi, Reggio Emilia, pp. 153-174.
- Savino M. (a cura di, 2017), *Governare il Territorio in Veneto*, CLEUP Coop. Libreria Editrice Università di Padova.
- Shannon K. & Smets M. (2010), *Landscape of Contemporary Infrastructure*, NaI Publishers. Rotterdam.
- Strauf S, Walser M. (2005), New Ways through the Alps The New Gotthard Base Tunnel - Impact of a Big Construction Site on a Small Mountain Village, 45th Congress of the European Regional Science Association: "Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society", 23-27 August 2005, Amsterdam, The Netherlands, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve
- Turri Eugenio (2001), *La megalopoli padana*, Marsilio Editore.

Sitografia

WORK WATCHING, Pestello 1.0, Orizzontale http://www.orizzontale.org/portfolio_page/work-watching/

THE BENTWAY, Public Work

<https://thebentway.ca/wp-content/uploads/2023/05/The-Bentway-Annual-Report-2018-19-Web-Version.pdf>

DIVENTARE GIARDINO, Coloco, Gilles Clément, Groundaction, Scuola del Terzo Luogo

<https://www.coloco.org/projets/diventare-giardino/>

SCHAALKABAL, Studio Bureau <https://studiobureau.nl/placemaking-schaalkabaal/>

TEMPELHOF FELD <https://tempelhofer-feld.berlin.de/>

Dati Territoriali

Regione Veneto, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, Norme Tecniche, <https://nextcloud.regione.veneto.it/index.php/s/w97aQLP8oZ4ctH4>

Regione Veneto, WebGIS Cartografico, Layer r_veneto:c1103015007_AreeAgricoltura.shp https://idt2.regione.veneto.it/geoportal/catalog/search/resource/details.page?uuid=r_veneto:c1103015007_AreeAgricoltura.shp

Corine Land Cover 2018, uso del suolo <https://groupware.sinanet.isprambiente.it/uso-copertura-e-consumo-di-suolo/library/copertura-del-suolo/corine-land-cover>

Documenti di Progetto

RFI, ITALFER, IricAV DUE, Documentazione allegata alla Richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale, Progetto definitivo, Relazione cantierizzazione generale, Inquadramento generale della cantierizzazione;

RFI, ITALFER, IricAV DUE, Documentazione allegata alla Richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale, Progetto definitivo, Studio di impatto ambientale Opere in Variante

RFI, ITALFER, IricAV DUE, Documentazione allegata alla Richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale, Progetto definitivo, Schede Siti di Cantiere

0. Indice

1. Cantieri

A CURA DI ENRICO FORMATO E ANNA ATTADEMO

2. Campagne

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GILDA BERRUTI

3. Mondializzazione e riconfigurazione di territori

A CURA DI CARLA TEDESCO E MARICA CASTIGLIANO

4. Mondializzazione e nuove opportunità

A CURA DI GIUSEPPE DE LUCA E ANTONIO ACIERNO

5. GAIA, territori della biodiversità

A CURA DI MARIAVALERIA MININNI E ANNA TERRACCIANO

6. Cammini

A CURA DI MICHELE ZAZZI E EMANUELA COPPOLA

7. Infrastrutture

A CURA DI MARCO RANZATO E ALESSANDRO SGOBBO

8. Case e servizi

A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI E CRISTINA MATTIUCCI

9. Territori della contrazione

A CURA DI GRAZIA BRUNETTA E LIBERA AMENTA

10. Territori della decontestualizzazione

A CURA DI MAURIZIO TIRA E GIUSEPPE GUIDA

YoungerSIU 2023

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-76-9
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2025
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

