

INFRASTRUTTURE, URBANISTICA E PAESAGGIO

21

Direttore

Piero PEDROCCO

Università degli Studi di Udine

Comitato scientifico

Pier Paolo BALBO

Università di Roma La Sapienza

Margherita Ting Fa CHANG

Università degli Studi di Udine

Sandro FABBRO

Università degli Studi di Udine

Klaus R. KUNZMANN

Technische Universität Dortmund

Francesco Domenico MOCCIA

Università di Napoli Federico II

Enzo SIVIERO

Università IUAV di Venezia

Maurizio TIRA

Università degli Studi di Brescia

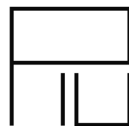
Dionisio VIANELLO

Centro Nazionale di Studi Urbanistici

Micael JAKOB

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

INFRASTRUTTURE, URBANISTICA E PAESAGGIO



La collana si propone di pubblicare i contributi di coloro che si occupano dei temi relativi alle interazioni tra il paesaggio, inteso come prodotto delle civiltà umane e quindi, oltre che rappresentato da pittori, poeti e letterati, analizzato ed interpretato da studiosi e scienziati di molteplici discipline, le infrastrutture, a rete e puntuali, viste nel loro più ampio senso di componenti caratterizzanti la struttura di un territorio secondo le necessità umane e l'urbanistica, vista sia come progettazione dello spazio urbanizzato, sia come disciplina della pianificazione coerente delle modificazioni del territorio, in senso architettonico, economico, amministrativo e normativo.

La collana pone, pertanto, al centro della sua attenzione, il rapporto strutturale, in senso statico, sistemico e dinamico, tra le tre dimensioni citate. Essa è volta a colmare il vuoto culturale relativo all'interazione tra parti compositive di un tutto che non può essere disgiunto, tentando la messa in relazione di saperi, articolati e complessi, che hanno come esito la promozione di civiltà a partire dalle competenze tecniche, sociali, politiche e culturali necessarie.

Vogliamo qui ricordare l'amico e collega Flavio Piva, deceduto il 12 agosto di quest'anno, che per questo stesso lavoro su Caorle si era prodigato con grande perizia ed entusiasmo in una lezione del Laboratorio integrato di progettazione urbanistica, nel modulo di Urbanistica, per istruire gli studenti sulle opportunità offerte dall'intelligenza artificiale ai fini del disegno e della verifica di alcune parti dei loro elaborati di progetto.

Classificazione Decimale Dewey:

711.4094531 (23.) URBANISTICA. Pianificazione a livello locale. Veneto

RILAGUNANDO *CAPRULAE*

a cura di

ELENA OLIVO, PIERO PEDROCCO, GIORGIO VERRI

Presentazione di

ALBERTO SDEGNO

contributi di

**GIAN CAMILLO CUSTOZA, LUCIA GUIDORIZZI
ENZO LAZZARIN, VANIA PERETTO**





ISBN
979-12-218-2273-1

PRIMA EDIZIONE
ROMA 28 OTTOBRE 2025

Indice

- 9 **Presentazione**
di Albero Sdegno
- 13 **Introduzione**
di Piero Pedrocco
- 23 **Capitolo I**
Caprula passato, presente, e futuro? Dalle Venetie del mito alla città balneare contemporanea
di Gian Camillo Custoza

1.1. Considerazioni preliminari per la progettazione urbana di *Nova Caprula*: Venezia, le origini del mito, 23 – 1.2. Considerazioni preliminari per la progettazione urbana di *Nova Caprula*: Venezia come Venere nasce dalle acque, 25 – 1.3. Considerazioni preliminari per la progettazione urbana di *Nova Caprula*: per una storia delle fonti, dal Portus Romatinum, agli esiti del Novecento, ed all'odierna città balneare, 32– Bibliografia, 44.
- 47 **Capitolo II**
Cenni sulla storia della Bonifica, della Litoranea veneta e l'urbanistica di Caorle
di Enzo Lazzarin e Vania Peretto

2.1. Cenni storici sulla bonifica delle paludi e delle lagune adriatiche, 47 – 2.2. Dalla bonifica ai giorni nostri, 51 – 2.3. Porti di Caorle, 54 – 2.4. Caorle archeologica, 55 – 2.5. La Litoranea veneta, 57 – 2.6. L'urbanistica a Caorle, tra acque e terra, 61– Bibliografia, 73.
- 75 **Capitolo III**
Il progetto urbanistico di *Nova Caprula*
di Piero Pedrocco

3.1. Le analisi propedeutiche, 75 – 3.2. Il Diagramma chiave, 83 – 3.3.

Gli ambiti di progetto, 86 – 3.4. La planimetria generale, 97 – 3.5. Il Piano degli interventi e la sua caratteristica planivolumetrica, 98 – Bibliografia, 104.

105 **Capitolo IV**
Comporre il Paesaggio: Architetture d'Acqua
di Elena Olivo

4.1. Acqua, Tempo, Architettura e Paesaggio, 105 – 4.2. Dicotomie e complementarità spazio-temporali. Metamorfosi, 108 – 4.3. Paesaggi liquidi, paesaggi anfibi, 109 – 4.4 Acqua, Architetture, Spazi urbani e Paesaggio. Una dialettica scalare, 113 – 4.5 Linee di orizzonte. Trasfigurazioni: generare scenari, 114 – 4.6 Il Progetto come Iper-Testo. Visioni e Narrazioni, 116 – 4.7 Acqua, Spazi urbani, Architetture e Paesaggi. Il Tutto e le sue parti. Tessuti, emergenze architettoniche, Spazi aperti e relazioni spaziali, 121 – Bibliografia, 147.

149 **Capitolo V**
Progetti idraulici
di Giorgio Verri

5.1. Caorle città di terra e di acque, 149 – 5.2. Un binomio di successo: Urbanistica & Idraulica, 151 – 5.3. Le linee guida della progettazione idraulica, 174 – 5.4. I progetti idraulici nella nuova urbanizzazione di Caorle, 181 – 5.5 Considerazioni conclusive, 193 – Bibliografia, 194.

197 **Capitolo VI**
Custodire il Creato
di Gian Camillo Custoza de Cattani

6.1. L'Eterno Dio prese dunque l'uomo e lo pose nel giardino dell'Eden perché lo lavorasse e lo custodisse, 197 – 6.2. Salvaguardare, custodire e redimere la creazione, 202 – 6.3. Verso una *Nova Caprula* e più in là, 206 – 6.4. La creazione comunità di co-creature, 208 – 6.5. La creazione attende la salvezza, 212– Bibliografia, 214.

217 **Conclusioni**
di Lucia Guidorizzi

Bibliografia, 223.

225 **Gli Autori e i Gruppi di studio**

Presentazione

di Alberto Sdegno

In ogni attività che Piero Pedrocco ha condotto in questi anni si respira sempre un'aura di idealità. Le sperimentazioni che propone a studenti e studentesse che seguono i suoi laboratori didattici con il necessario entusiasmo, coadiuvato dai docenti che lo hanno affiancato e dagli esperti chiamati a suggerire ipotesi di sviluppo, hanno sempre elaborato proposte con uno sguardo libero dai vincoli normativi dell'urbanistica nazionale, pur nel rispetto di funzionalità reali e concrete possibilità tecniche.

Le soluzioni che possiamo cogliere in questo volume, nella narrazione degli autori e nei disegni esplicativi che accompagnano la descrizione testuale, confermano questa considerazione introducendo il lettore in un ambito che, purtroppo, ha poco a che vedere con quanto si può realizzare sul nostro territorio. Sia detto, infatti, che in altri contesti internazionali – per tutti valga il nord Europa come esempio – è possibile ravvisare una normativa che consente di pensare concretamente alla realizzabilità di città che abbiano come elementi caratterizzanti unità abitative in forma di residenze flottanti e alloggi su palafitte, spazi comuni costituiti da giardini galleggianti, percorsi in quota di collegamento aereo, piazze sull'acqua. Tali elementi del progetto, che ritroviamo in questo particolare caso studio – la città di Caorle – sono presenti all'estero così come spesso assenti nel panorama italiano dell'edilizia. Ecco allora che il contenuto di idealità appare chiaramente delineato, non tanto come provocazione, quanto come proposta operativa per definire un assetto del territorio che tenga conto delle potenzialità naturali, senza prevaricare le potenzialità del contesto.

Le analisi condotte ruotano tutte attorno al ruolo centrale del *genius loci*, vale a dire della valorizzazione di un territorio a partire dalle sue qualità naturali, come molti maestri dell'architettura ci hanno insegnato – da Frank Lloyd Wright a Paolo Soleri, solo per fare alcuni esempi – e

che sembra costituire solo sporadicamente un principio insediativo su cui articolare una progettualità. Basti vedere il grande intervento di 170 chilometri di edificazione previsto nella provincia di Tabuk in Arabia Saudita, chiamato con l'inequivocabile termine *The Line* che sottolinea la sua morfologia, che prevede il trasferimento di contenuti di una metropoli occidentale in un'area desertica che dovrebbe essere valorizzata in ben altro modo.

La città ideale che si offre agli osservatori di questi progetti didattici non ha nulla a che vedere con le utopie di Tommaso Moro, di Francesco Bacone o Tommaso Campanella¹, sebbene alcune delle ipotesi di questi filosofi descrivano la soluzione su di un'isola come la più idonea. Né ha a che vedere con i dipinti longitudinali delle ben note vedute prospettiche rinascimentali che illustrano città perfettamente simmetriche, ordinate, geometriche, in cui l'accuratezza del segno tracciato contrasta con la realtà disordinata ed eterogenea che invece sappiamo essere la caratteristica urbana di quel periodo.

Le costellazioni di darsene, chiatte, approdi, percorsi aerei di collegamento, case che fluttuano sulle acque, mercati galleggianti, che compaiono come soluzioni caratterizzanti i vari progetti, costituiscono la risposta ideale che il territorio naturale richiederebbe e che potrebbe vedere la sua applicazione solo parzialmente, a meno di un cambiamento sostanziale dell'apparato normativo italiano.

Ecco pertanto che "lo spirito del luogo", spesso rappresentato da una divinità alata in epoca tardoantica, che sovrintende qualsiasi contesto e del quale bisogna conquistarsi la benevolenza per poter abitare un sito, approverebbe probabilmente molte delle ipotesi proposte proprio per il fatto che salvaguardano l'ambiente nel rispetto e nella valorizzazione di quanto già in essere. Invece che porsi in antagonismo, esse cercano di porsi in sintonia, riallacciando quel filo rosso con la natura che da tempo è venuto meno, e che in questo caso dialoga costantemente con le città lagunari che si affacciano sull'Adriatico: da Venezia a Grado, da Chioggia a Sottomarina.

1. Cfr. T. Moro, *Utopia*, Laterza, Roma-Bari 2007 (prima ed. Leuven 1516); F. Bacone, *La Nuova Atlantide*, Armando Editore, Roma 2010 (prima ed. Ultrajecti 1627). T. Campanella, *La città del sole*, Feltrinelli, Milano 1962 (prima ed. Francofurti 1623). Sul tema delle città ideali si veda anche: A. Sdegno, *Città ideali, città virtuali. Rappresentare l'architettura con le tecnologie digitali*, Forum, Udine 2025.

Un lavoro svolto in ambito didattico, quindi, ma allo stesso tempo aperto ad affrontare contenuti di ricerca e sperimentazione, in modo che le nostre studentesse e i nostri studenti possano esprimere al meglio le loro soluzioni, liberi da limiti non presenti nell'area di intervento, con l'obiettivo di alimentare e portare a maturazione in loro una coscienza operativa sui temi della città, dell'architettura e della stretta relazione con il contesto naturale.

Introduzione

di Piero Pedrocco

La progettazione di un nuovo quartiere per Caorle, denominato con affetto *Nova Caprula*², per evocazione dell'antico nome della città, di per sé non avrebbe nulla di significativo, se non per il fatto che viene proposta in un periodo di scarso sviluppo e di scarsa trasformazione dei nostri insediamenti, essendosi essi modificati, con notevoli incrementi volumetrici e occupazione di suolo, soprattutto dopo la Seconda guerra mondiale, durante la fase di inflazione dell'ultimo ciclo economico di lungo periodo³, tra gli anni '60 e '80 del Novecento.

Oggi l'idea di un simile nuovo centro per la città, integrativo dell'esistente, dovrebbe poggiare su nuovi assunti, in un momento di crisi e di necessario ripensamento delle forme insediative e dei margini urbani, non soltanto per ragioni estetiche e funzionali ma anche per ragioni più profonde e generali, che qui non potremo che vagamente richiamare e che riguardano numerosi fattori. Tra essi potremmo citare la necessità di ripensare gli assetti della città industriale e tardo industriale. In un mondo informatizzato, con in atto un cambiamento climatico e finanche un differente ruolo degli stati nazione nella globalizzazione economica commerciale e produttiva, vi potrebbero essere borghi e centri urbani che meriteranno di essere rigenerati, e numerosi insediamenti che potrebbero essere abbandonati o che comunque si potrebbero ridurre

2. Il nome, sotto forma di *Caprula* o *Caprulae*, probabilmente luogo ove si trovavano delle capre, ricorre nei documenti del Medioevo e agli albori del Moderno. Si vedano: Jacopo Filiasi, *Memorie storiche de' Veneti primi e secondi*, Tomo III, 1796, (Caprila, Caprula, Caorle); Trino Bottani, *Saggio di storia della Città di Caorle*, 1811, (Sylva Caprulana, Capritana, Caprensis. Insula Capriae, Caprulae, Capraia, Capitrana. Ægida. Petronia).

3. Il riferimento va ai cicli di Kondratiev e al periodo definito in essi Primavera, mentre oggi ci troveremmo in pieno inverno, alla fine di un periodo pluridecennale di deflazione. Per la forma assunta dagli insediamenti contemporanei, in realtà: si direbbe che "i buoi sono ormai scappati dalla stalla".

d'importanza. Caorle riteniamo sia tra i primi. Le ragioni di ciò sono molteplici. Vediamone alcune.

L'aumento del tempo libero dipenderà anche dal telelavoro e dalla robotica, che toglieranno addetti all'industria tradizionale consentendo alle persone di spostarsi di più. L'aumento mondiale del turismo⁴, il rapporto col mare e con la pesca e gli sport acquatici, la storicità del sito, unico centro storico rimasto tra Venezia e Grado sulla costa settentrionale dell'Adriatico, ed altre evidenti qualità, fanno di Caorle un centro marittimo di attrazione turistica di rilievo che si presterebbe ad una vivificazione economica e sociale, comunque da sostenere culturalmente ed amministrativamente in tempi lunghi.

Un secondo aspetto ha carattere più specificamente tecnico-economico. Con riferimento ai residenti continuativi e non sporadici, le nuove modalità di lavoro sorrette dalla cosiddetta intelligenza artificiale, e le nuove fonti energetiche in discussione, e principalmente la fusione nucleare e l'idrogeno, ma anche le energie rinnovabili e geotermiche, conducono nuovamente a una trasformazione insediativa importante. Con enfasi si parlerebbe di una nuova era. Ma per definirla ci vorrà tempo, visto che tra i paradigmi del Postmoderno sta anche l'incertezza. Qui interessa l'aspetto insediativo post-industriale che tecnicamente ne consegue, e non c'è certezza nemmeno su questo. Infatti, da un lato ci possiamo aspettare che le comunicazioni a distanza e la disponibilità di energia aprano ancora di più sul territorio l'insediamento umano, soprattutto residenziale, invadendo lo spazio delle aree agricole e delle "agropoli" con delle villettopoli infinite e senza soluzione di continuità, dall'altro, per contro, le necessità climatiche e la naturale propensione al consumo di servizi fisici di prossimità, culturali e di tempo libero e svago, in enorme aumento per sopperire ai vuoti lavorativi, anch'essi fisici, sono fattori localizzati e localizzanti, che ci conducono verso nuove economie di urbanizzazione, che conseguono alle economie di localizzazione di produzioni e servizi rari; a ciò si associ la necessità di relazione sociale in una comunità demograficamente egoistica ma numericamente decrescente. Questi fattori potrebbero allora evocare la ric concentrazione di funzioni rare in alcuni luoghi, declassando l'esterno.

4. Le fonti su tale aspetto sono numerose, anche se con dati variabili. Per esempio, secondo lo studio *Travelers and NextGen Destinations*, realizzato nel 2024 da Deloitte e Google, i viaggiatori arriveranno a 2,4 miliardi entro il 2040, con 936 milioni in più rispetto al 2019.

Non sappiamo quindi se ci stiamo volgendo verso forme insediative relativamente concentrate o no, ma in alcuni casi ciò avverrà sicuramente, nei casi di maggiore attrattività, che saranno forse le città che restano, e riteniamo che Caorle, pur nella sua modesta dimensione, possa essere una di queste. Magari ospitando nuovi abitanti temporanei, per quattro, cinque o sei mesi l'anno, simili ai residenti, ma non tali a tutti gli effetti.

Un terzo aspetto per sostenere l'idea di un simile nuovo centro per la città riguarda infine le pecche riconoscibili nello sviluppo ottocentesco e novecentesco degli insediamenti urbani industriali e conseguentemente degli insediamenti per il tempo libero, atti a rigenerare i lavoratori, soprattutto ma non solo, delle classi borghesi. La rigidità insediativa, moltiplicata serialmente e i successivi fenomeni di *spread* (diffusione), *sprawl* (dispersione) e *sprinkling* (aspersione) nel contado, generati dalla motorizzazione, dal benessere e dalle telecomunicazioni del recente passato, hanno prodotto un sistema scarsamente flessibile, che si è affermato soprattutto nelle contrade fuori dalle mura antiche delle città medievali e rinascimentali e nelle periferie, cresciute rapidamente e con poca qualità: estetica, dei materiali, degli spazi pubblici e relazionali. In differenti forme ciò vale sia per la vecchia Europa, più conservatrice, che per le Americhe ed altri continenti. Non esiste allo stato attuale una civiltà sostitutiva che possa modificare le città preesistenti, ma semmai un immaginare, in varie forme, modelli derivanti dal passato di maggiore o minore successo estetico e sociale: tra questi spicca la città medievale e rinascimentale italiana, alla quale in fondo non sarebbe male ispirarsi per dimensioni e spazi percettivi e relazionali. Ma essendo questa di limitate dimensioni e gli insediamenti contemporanei ben più estesi e grandi, ecco che il modello non può che ritrovarsi in città a grappolo di "città" o quartieri, capaci di una propria identità intrinseca ma tra loro cooperanti. Un concetto simile, per alcuni aspetti, alla tanto ricercata unità di vicinato del recente modernismo funzionalista e dei modelli di insediamento industriale del Novecento. *Nova Caprula* è qui vista come uno di questi quartieri del grappolo di Caorle, utile a stimolare anche la lenta riqualificazione di quanto presente tra essa e la città antica o centro storico, che in Italia per lungo tempo ha coinciso con il centro della città, concetto che oggi, anche in città minori, mostra limiti evidenti di funzionalità e di spazi rispetto alle *downtown* terziarie di altri continenti.

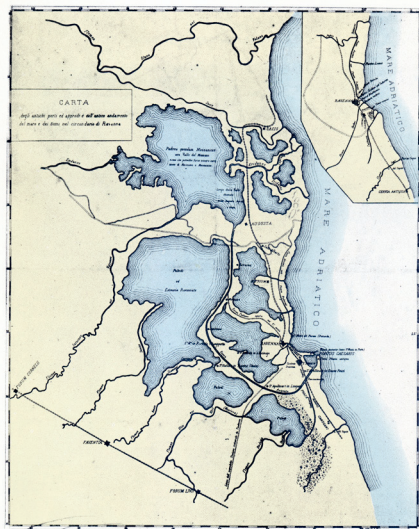
Non dobbiamo però dimenticare che proprio la modificazione di paradigmi altera i tempi delle nostre visioni trasformative. Il più grande errore del Moderno, definito “giusto nel tempo”, è forse la semplificazione in tempi brevi. Ed essa viene proposta ancora in numerosi progetti, spesso anche di grande dimensione (vedi Arabia Saudita, con The Line, Cina, con le numerose città satelliti di case a torre, ed altri, salvo doverose ricostruzioni dovute ad eventi bellici, ma vedi anche ipotesi di rigenerazione urbana nel nostro Paese). Non possiamo ancora cadere in questa trappola. Ma la complessità è scomoda e non si fa comprendere, soprattutto a chi debba rispondere ai quesiti di *stakeholder* e popolazioni. La costruzione di città e quartieri, per essere sufficientemente etica, gradevole, variabile e complessa, non può avvenire allora in tempi brevi. Per avere questi requisiti necessita tempo e stratificazione, con differenti progettisti e differenti interessi che si compongono sulla base di una idea di città anche delineata, ma non data definitivamente e per sempre in tempi ridotti, con eccessive speculazioni sociali ancor più che economiche. Vedremo che i progetti del nostro laboratorio hanno sempre cercato queste soluzioni, immaginando un metodo solo apparentemente definito, ma che in realtà può essere ridiscusso passo a passo, in tempi realizzativi e modificativi molto lunghi.

L'idea esplicita di questo libro è però anche quella di poter allargare nuovamente la laguna di Caorle, riportando la città ad essere un'isola, seppure collegata da ponti alla terraferma. Ciò porterebbe un ulteriore valore aggiunto. La qualità delle acque oggi è più controllabile rispetto agli anni della bonifica, che cancellava le paludi attorno a Caorle e ripartiva le terre emerse tra la popolazione autoctona. Oggi queste terre sono state vendute e sono coltivate su grandi distese di grandi proprietà latifondistiche, di relativamente scarsa produttività. Riportare queste terre a laguna potrebbe rappresentare un'ulteriore e nuova opportunità per turismo e Litoranea veneta. Ma come si è visto, nel tempo, ciò potrebbe interessare anche una nuova residenzialità costiera o comunque una permanenza più lunga degli abitanti, anche stagionali, nel sito.

A questo punto però appare evidente che un simile ragionamento possa e debba essere esteso, almeno idealmente, all'insieme delle antiche lagune dell'arco settentrionale dell'Adriatico, da Ravenna a Grado, dove già oggi si concentrano decine di milioni di presenze turistiche con le maggiori località balneari del paese. Non dobbiamo dimenticare



Figura 1. Ipotesi grafica del conte Carlo Silvestri, basata su considerazioni storiche e conoscenze dell'epoca, sulla estensione delle Paludi Adriane.⁵



a



b

Figura 2. a) Eugenio Miozzi, Carta avente per oggetto i porti e gli approdi della Costa Adriatica all'epoca romana, tra Spina, Ravenna ed il Po di Volano,⁶ b) Ricostruzione di Gian Franco Andraghetti della pianta di Ravenna nella prima età imperiale con le Lagune, il nuovo porto di Classe in aggiunta al Porto civile tra la Fossa Augusta e il Padenna, di fronte alla città e il borgo di Cesarea, che si protende verso Classe.⁷

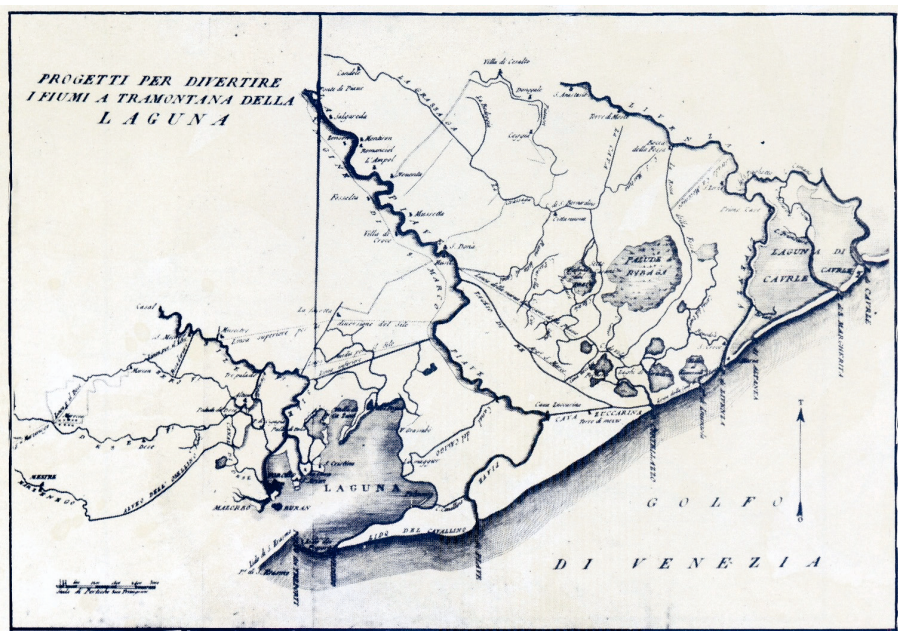


Figura 3. Bernardino Zendrini, le linee progettate per divertire i fiumi a tramontana della Laguna di Venezia, e la condizione del Lago della Piave e delle paludi comprese tra la Laguna di Venezia e quella di Caorle.⁸

che le lagune più grandi in epoca preromana, romana e medievale erano situate attorno a Ravenna, città marittima che oggi dista otto chilometri dal mare a causa degli interramenti delle sabbie alluvionali del Po e del trasporto di detriti delle correnti, ma anche delle grandi bonifiche. Non dobbiamo ancora dimenticare che uno dei totem turistici mondiali, con aumenti prevedibili di domanda, si trova qui, ed è Venezia, già Regina dell'Adriatico, alla quale abbiamo dedicato altri sforzi del laboratorio per una maggior “metropolizzazione” a grappolo anche nella sua Lagu-

5. Carlo Silvestri, *Istorica e geografica descrizione delle antiche Paludi Adriane ora chiamate Lagune di Venezia ...*, Venezia, 1736.

6. Eugenio Miozzi, *Venezia nei secoli. La Laguna*, Vol III, Casa Editrice Libeccio, Venezia, 1968.

7. Gian Franco Andraghetti, *Aquae condunt urbes, Atlante storico topografico di Ravenna*, Media News Editore, Ravenna, 2007.

8. Bernardino Zendrini, *Memorie storiche dello stato antico e moderno delle Lagune di Venezia e di que' fiumi che restarono divertiti per la conservazione delle medesime*, Padova, Tomo I, Lib. I, 1811.

na, a questo punto ampliabile nei recuperi delle lagune circostanti con la città rimessa al centro di un invidiabile sistema acqueo rimodellato su basi contemporanee, ma comunque ben più promettente di grandi campi di soia e grano da prosciugare tramite le grandi idrovore degli attuali Consorzi di bonifica.

In queste lagune, nuove aree urbane attrattive, sulla logica veneziana, ospiterebbero le nuove domande del turismo mondiale che altrimenti graverebbe sul solo centro antico di Venezia, già oggi al collasso. Per non parlare delle maggiori possibilità di economie di scala sulle valli da pesca estese delle nuove lagune ritrovate e del modello complessivo di cui ci si potrebbe fregiare nel mondo, come area di sperimentazione di nuove tecniche di abitabilità di aree umide, da poter esportare in tutto il mondo anche per i temi della parziale rinaturalizzazione di aree modificate dall'uomo.⁹

Inserire dunque questo tema nei tradizionali temi fin qui trattati dal Laboratorio integrato di progettazione urbanistica dell'Università degli studi di Udine, completa un percorso iniziato tempo addietro, con una serie di progetti e illazioni progettuali in parte provocatori, in parte volti ad un nuovo modo di concepire la trasformazione urbanistica, non più come controllo dello spazio fisico, ma come sua promozione sul lungo periodo. Questa intenzione, latente da tempo soprattutto con riguardo ai temi trattati su Venezia e la sua Laguna, si ritrova metodologicamente anche nei progetti pensati per Udine, Treviso, Chioggia e Trieste. In particolare, l'aver trattato l'Isola dell'Unione a Chioggia ed *UnionIsland* nella Laguna di Venezia, ha favorito la progettualità di *Nova Caprula*, ma anche un più ampio pensiero sul tema della "ri-lagunazione", immaginando che si possa estendere a tutte le lagune adriatiche.

La metodologia progettuale¹⁰, con poche eccezioni dovute al Covid-19 nel 2020, allorquando non potevamo riunire tutti i gruppi di studenti in un unico grande progetto spaziale, è stata sempre la stessa.

Per non perseverare nelle rigidità moderne, per essere complessa e spontanea ed apparire sufficientemente stratificata nel tempo e variabile nello spazio, la "città" (il quartiere, il borgo) deve essere immaginata

9. La stessa Laguna di Venezia probabilmente non esisterebbe più se non fossero stati devianti dalla Repubblica Serenissima i fiumi che in essa sfociavano.

10. Rimandiamo ai nostri testi, nella bibliografia essenziale che segue, per una più approfondita spiegazione metodologica, che qui viene sinteticamente riassunta.

da differenti pensieri in tempi diversi. Non avendo noi a disposizione il “tempo”, nel laboratorio la stratificazione e la variabilità vengono conferite rispettivamente dalla possibilità lasciata al futuro di modificare alcune scelte e dal concorrere al disegno generale e particolare degli studenti.

Una delle scelte fondamentali, va detto subito, risiede nella richiesta di creare trame contigue con edifici di varia dimensione, in modo da recuperare una vivibilità d'insieme dello spazio che lo faccia somigliare alla spazialità e alla grana edilizia delle città storiche. Assieme a questa scelta vige, generalmente, la predominanza delle aree pedonali su quelle carrabili. Queste ultime vengono intese come strade di collegamento tra differenti quartieri più che all'interno dello stesso, dove i collegamenti attraverso frequenti mezzi pubblici, pedonali e ciclabili debbono considerarsi largamente prevalenti. Tutti i progetti che si sono fino ad ora sviluppati rispettano i disposti normativi e di legge in vigore nel nostro Paese per la materia edilizia ed urbanistica. Non altrettanto può dirsi per le leggi paesistiche e di tutela degli ambiti in cui spesso ci troviamo ad operare, che in Italia sembrano mirare ad una fissità ideologica di un Paese dato per sempre, spesso immutabile, secondo le più rigide interpretazioni paesaggistiche. Ovviamente, sullo sfondo, sta l'ipotesi che il modello di tutela paesaggistica italiano, che non consente grandi valorizzazioni e trasformazioni, specie all'intorno di importanti centri storici che stanno però visibilmente decadendo, nel lungo periodo sia un modello destinato a virare verso una normale transizione epocale e tecnologica capace di conservare valorizzando anziché semplicemente preservare gli ambiti di tutela.

A questo punto potremmo così descrivere il nostro metodo.

Fase 1) All'inizio del corso si formano gruppi di studenti da 2 a 6.

Fase 2) Si sviluppano le analisi territoriali (di area vasta) e urbane.

Fase 3) Considerando la Teoria della base economica si ricercano funzioni rare e di base da inserire nel progetto.

Fase 4) Si analizzano i centri storici e l'architettura tradizionale antica sotto molteplici aspetti spaziali e stilistici.

Fase 5) Si analizza l'area di intervento.

Fase 6) Si redige quindi un Diagramma Chiave (*Key Diagram*) dell'area di intervento che conterrà gli ambiti di progetto con aree indicative di densificazione del quartiere o di rimodellamento, le strade primarie e secondarie, le principali direttrici pedonali e ciclabili, le aree pedonali,