IUAV - Facoltà di Pianificazione del Territorio

Laboratorio di Urbanistica - 2° Anno Cla PUT - AA 2011/2012

Chiara Mazzoleni, Fernando Lucato, Andrea Mancuso

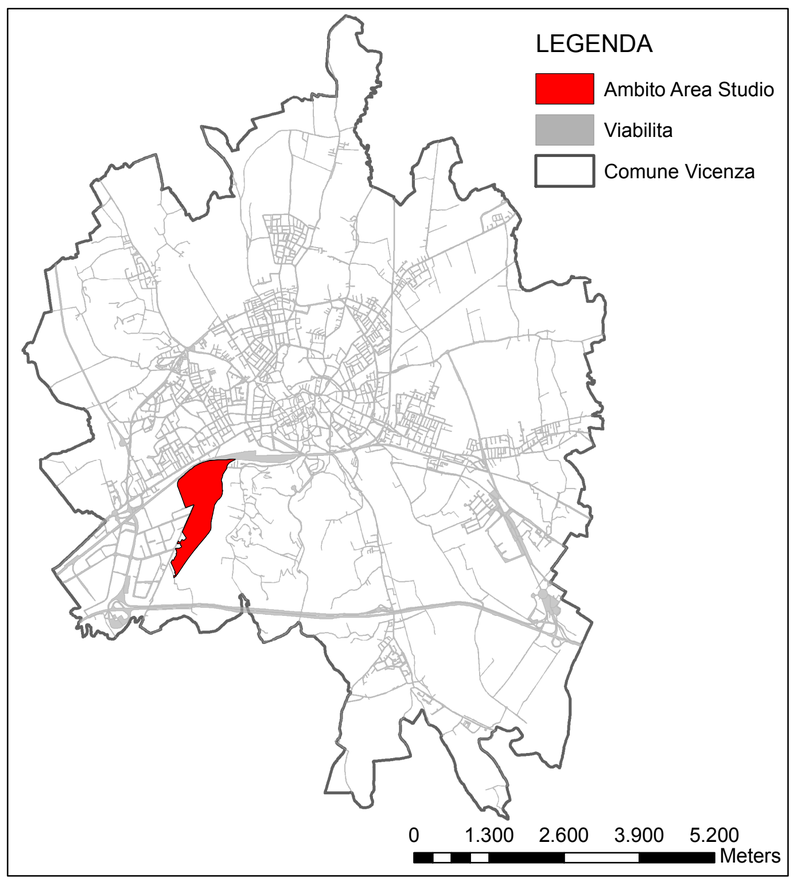
Studenti: Basso Giordano, Biancotto Enrico, Marcolongo Ignazio

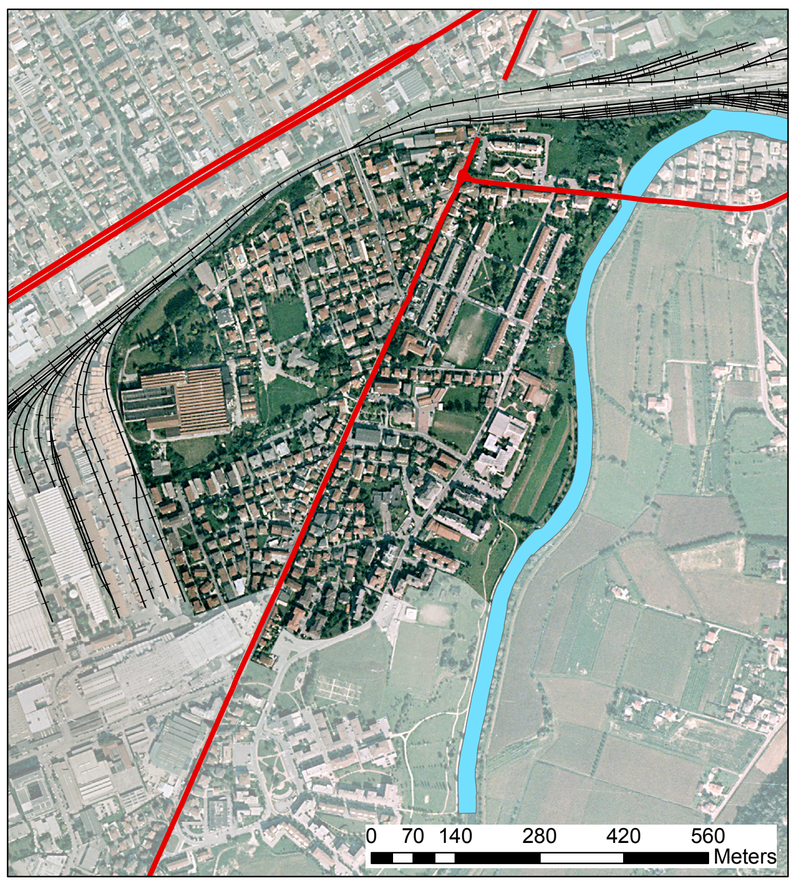
Area studio: Vicenza, quartiere residenziale Ferrovieri

Tavola: Evoluzione della struttura insediativa

I U A V

Inquadramento ambito





INQUADRAMENTO AMBITO

L'area oggetto di studio, quartiere Ferrovieri, confina con il centro storico di Vicenza. Il quartiere si trova nella parte Sud-Ovest della città, e si estende con una conformazione pianeggiante su una superficie di 0,9 kmq circa. il quartiere è chiaramente delineato nei suoi confini in quanto è compreso tra l'asse ferroviario Milano-Venezia a nord e nord-ovest ed il fiume Retrone ad est. Quest'ultimo costituisce anche il limite a sud dell'ambito dove il fiume Dioma si immette nel Retrone. L'idrografia dell'area è costituita dal fiume Retrone che costeggia e limita l'ambito oggetto di studio assieme alla ferrovia. Il fiume Retrone, la ferrovia e viale Sant'Agostino costituiscono i tre principali caratteri morfologici che strutturano l'ambito.

ANALISI AGRONOMICA

Analisi "LANDLAB" (studio associato di Vicenza che si occupa di *Land planning and management*)

L'area del "quartiere residenziale dei ferrovieri" è caratterizzata, nell'ambito della zonizzazione del territorio, da alcune "*sottozone E2*", precisamente E/2.2 ed E/2.4, quindi zone di depressione fluviale ed aree tipicamente agricole con buona potenzialità produttiva.
Dalla Tavola SR4 "Carta dell'integrità del sistema agricolo-produttivo" è emerso che, le zone E contigue al fiume Retrone siano classificate come "Territorio rurale Periurbano Intercluso", ossia svolgono una funzione di transizione tra il tessuto consolidato e le aree agricole assumendo una funzione di completamento per i fabbisogni agricolo-ricreativi. Nella zona presa in considerazione è presente l'area di importanza naturalistica del fiume Retrone che si compone di due parti: ad ovest S. Agostino e ad est la Gogna. Nei periodi di intense piogge il Retrone esonda soprattutto nella zona di S. Agostino. La causa di questo problema è stata individuata nel fatto che il punto di affluenza nel Bacchiglione è più alto del corso del Retrone. Inoltre, la localizzazione della zona industriale di Vicenza ha determinato un cospicuo accentuarsi dei problemi di sofferenza idraulica della zona, con gravi ripercussioni sull'intera area Gogna/Sant'Agostino.
La zona della Gogna e di Sant'Agostino è un'area di importante collegamento ecologico tra i colli Berici e i fiumi Retrone e Bacchiglione. L'ambito si presenta molto fragile dal punto di vista idraulico e scarsamente edificato. Sulla sponda sinistra del fiume Retrone è presente un parco fluviale denominato per l'appunto Parco del Retrone, con un estensione di circa 40.000 mq.
La classificazione agronomica dei suoli effettuata da "LANDLAB" identifica inoltre l'ambito come appartenente alla "*classe agronomica I e II*" ossia avente uno strato attivo profondo di 80-120 cm e una limitata presenza di scheletro, una buona fertilità e grazie alle loro caratteristiche chimico-fisiche sono suoli ai quali ben si adattano un elevato numero di "culture".
Analizzando anche la tavola "SA3" del PAT notiamo che il livello di naturalità del territorio è massimo nella zona del parco del Retrone, mentre spostandosi ad ovest e a sud diventa sempre più basso, raggiungendo il livello minimo nell' area adiacente l'ex Lanerossi.

INFRASTRUTTURE

L'ambito è interessato da:

- Linea ferroviaria Milano-Venezia, interamente elettrificata e a doppio binario con mobilità di livello locale e interregionale. Questa infrastruttura ha creato però un grossissimo problema, ovvero una frammentazione territoriale, creando un'interruzione e una forte discontinuità nelle vie di comunicazione dei vecchi borghi. Sono presenti due punti in cui è possibile attraversare la linea ferroviaria, ossia una cavalcaferrovia e un sovrappasso pedonale;
- Viale Sant'Agostino, strada urbana di quartiere che taglia l'ambito in due nella quale si attestano la maggior parte degli esercizi commerciali;
- Via Francesco Baracca, strada urbana locale caratterizzata da una carreggiata a senso unico, che diventa poi una strada a doppio senso di marcia in prossimità delle scuole medie;
- Via Giambattista Maganza, strada urbana di quartiere. È il proseguimento di Viale Arnaldo Fusinato, che interseca Viale Sant'Agostino.

TIPOLOGIE EDILIZIE

Residenziali

Le tipologie edilizie presenti nell'ambito studio si possono identificare come:

- Casa singola su lotto;
- Palazzine di 3/4 piani;
- Casa a schiera.

Produttive e commerciali/direzionali

L' ambito preso in esame è una zona prevalentemente a funzione residenziale con pochi edifici commerciali, i quali si attestano lungo l'asse viario principale, con una sostanziale inesistenza di aree produttive, eccetto l'area dismessa del Lanerossi.

EVOLUZIONE DELLA STRUTTURA INSEDIATIVA

1935

Si noti come l'edificato sia distribuito poco densamente lungo i fronte strada di viale Sant'Agostino, via Maganza e via Alessandro Rossi, strada di accesso al Lanificio. In questa zona per l'epoca si ebbe un notevole sviluppo urbano dovuto proprio a quest'ultimo e all'ampliamento dell'Arsenale ferroviario. L'unico sviluppo urbano dello spazio interno corrisponde al quartiere costruito dalle Ferrovie dello Stato per dare alloggio alle famiglie dei propri dipendenti provenienti da tutta Italia. Si denota pertanto un'influenza determinante della ferrovia nell'evoluzione urbana dell'area studio.

1968

L'edificato a questa soglia storica presenta sostanziali differenze rispetto alla precedente; sono infatti gli anni del boom economico italiano post-guerra, e questo fenomeno si rispecchia sulla quantità di costruito dell' area oggetto di studio. Si osserva infatti uno sviluppo dell'edificato ad est e a ovest di viale Sant'Agostino, distribuito prevalentemente lungo le vie interne di nuova costruzione. Tuttavia vi è qualche area in cui si comincia a densificare all'interno dei lotti, senza una trama urbana precisa. In questo periodo viene costruita l'odierna sede centrale della Cgil per la provincia di Vicenza.

1985

Continua in maniera esponenziale l'occupazione degli spazi vuoti all'interno dei lotti, sia in termini di nuove edificazioni che in aumenti di volumetria degli edifici esistenti. In particolare si nota il proliferare di elementi architettonici secondari come pergolati, capanni per gli attrezzi, gazebi e baracche. Queste ultime in alcune zone sono chiaramente abusive, costituenti spesso dei garage improvvisati; ne sono esempio le baracche limitrofe al corso del fiume Retrone nel quartiere dei Ferrovieri.
Infine si evidenzia la costruzione di nuovi edifici pubblici, tra cui l'asilo nido, la scuola materna e le scuole elementari e medie, oltre al bocciodromo.

2010

Ad oggi i cambiamenti sono minimi, costituiti dal consolidamento della struttura insediativa e dal problema più lampante dell'edificazione spontanea. Gli unici edifici di nuova costruzione degni di nota sono il nuovo patronato della Cgil in via Maganza e la nuova palestra delle scuole elementari/medie in via Francesco Baracca.

EVOLUZIONE DELLA VIABILITÀ

1935

La rete viaria si basa su due strade storiche principali, le quali influenzeranno lo sviluppo geo-morfologico dell'area studio considerata: l'antica via Postumia (ora viale San Lazzaro-viale Verona) e viale Cesare Lombroso, (ora viale Sant'Agostino). Si osservi come le strade ad est di viale Sant'Agostino siano perpendicolari al viale e ad ovest siano parallele alla via Postumia.Nel 1930 fu chiuso il passaggio a livello di viale Sant'Agostino a causa del potenziamento della rete ferroviaria, ma ne fu aperto un altro (quello odierno) prolungando Via de Ferretti da Via A. Rossi fino a viale Verona. Al posto del vecchio venne realizzata l'odierna passerella pedonale.

PIANO MARCONI (1958)

Per quanto riguarda la viabilità il P.R.G. Marconi, nell'ambito preso in considerazione (quartiere Ferrovieri), prevedeva dei cambiamenti consistenti. In primis la previsione di una circonvallazione stradale (non realizzata), la quale, partendo dai colli Berici frammentava il terreno agricolo, attraversava il fiume Retrone e intersecando viale sant'Agostino risaliva verso la ferrovia. Questa delimitava l'espansione residenziale concepita dal piano e doveva essere l'infrastruttura esterna su cui sarebbe stato smaltito il traffico cittadino. Da viale Sant'Agostino si sviluppavano sia ad ovest che a est una serie di strade laterali secondarie, le quali delimitano i vari lotti di espansione. Mentre a est di Viale Sant'Agostino il progettista prevedeva un reticolo stradale mantenendo l'orientamento perpendicolare con il viale, ad ovest le strade laterali seguivano un andamento più sinuoso. Infine era prevista la costruzione di un'infrastruttura viaria che, innestandosi su via Maganza e attraversando la ferrovia tramite un sovrappasso, terminava su una maglia viaria secondaria, permettendo di raggiungere agevolmente la stazione ferroviaria e il centro storico.

1985

Parte delle strade laterali, la circovallazione e l'infrastruttura viaria previste dal piano Marconi non vengono realizzate. La rete viaria di quartiere viene potenziata nelle zone in cui si è sviluppata soprattutto una residenzialità con tipologia a blocco (condominio/residence). Viene potenziata Via dell'Arsenale e viene prolungata via Francesco Baracca. Il passaggio a livello di via de Ferretti viene sostituito con l'odierno cavalcaferrovia.

2006

Non vi sono sostanziali cambiamenti rispetto alla soglia precedente: via dell'Arsenale viene prolungata ulteriormente e collegata a viale dell'Industria. A sud attuando il PP3 viene realizzata la nuova viabilità del quartiere P.E.E.P. allacciandosi a via Francesco Baracca.

Evoluzione della struttura insediativa e della viabilità



Edificato al 1935



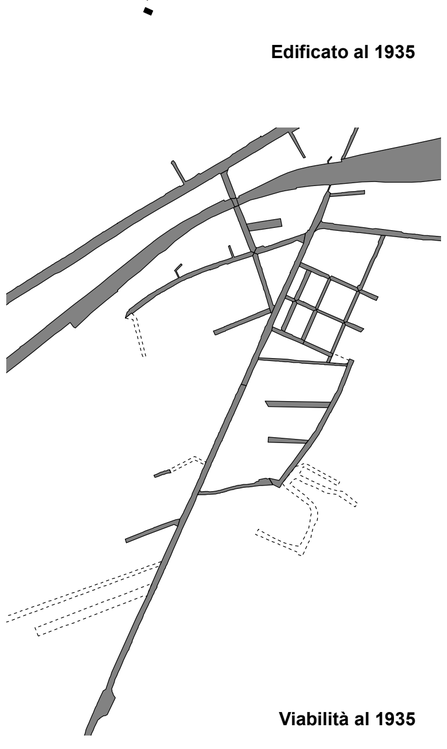
Edificato al 1968



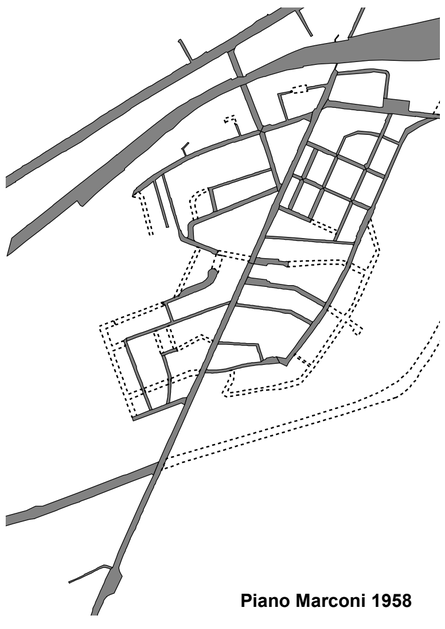
Edificato al 1983



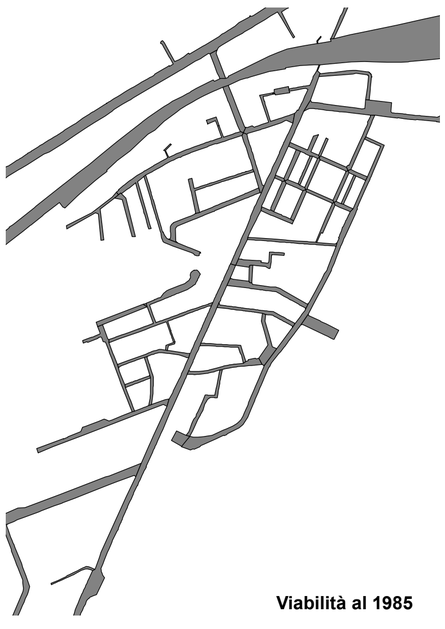
Edificato al 2010



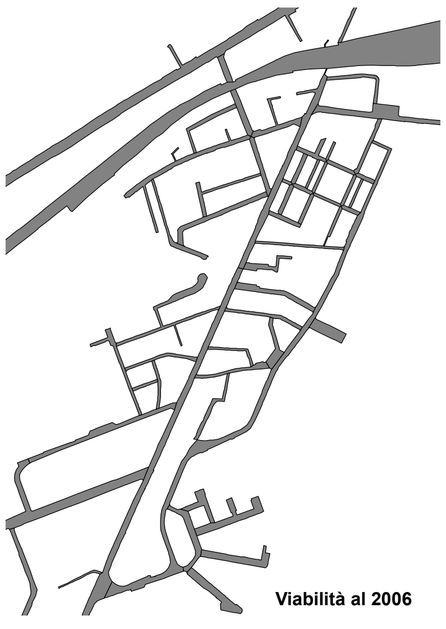
Viabilità al 1935



Piano Marconi 1958



Viabilità al 1985



Viabilità al 2006

