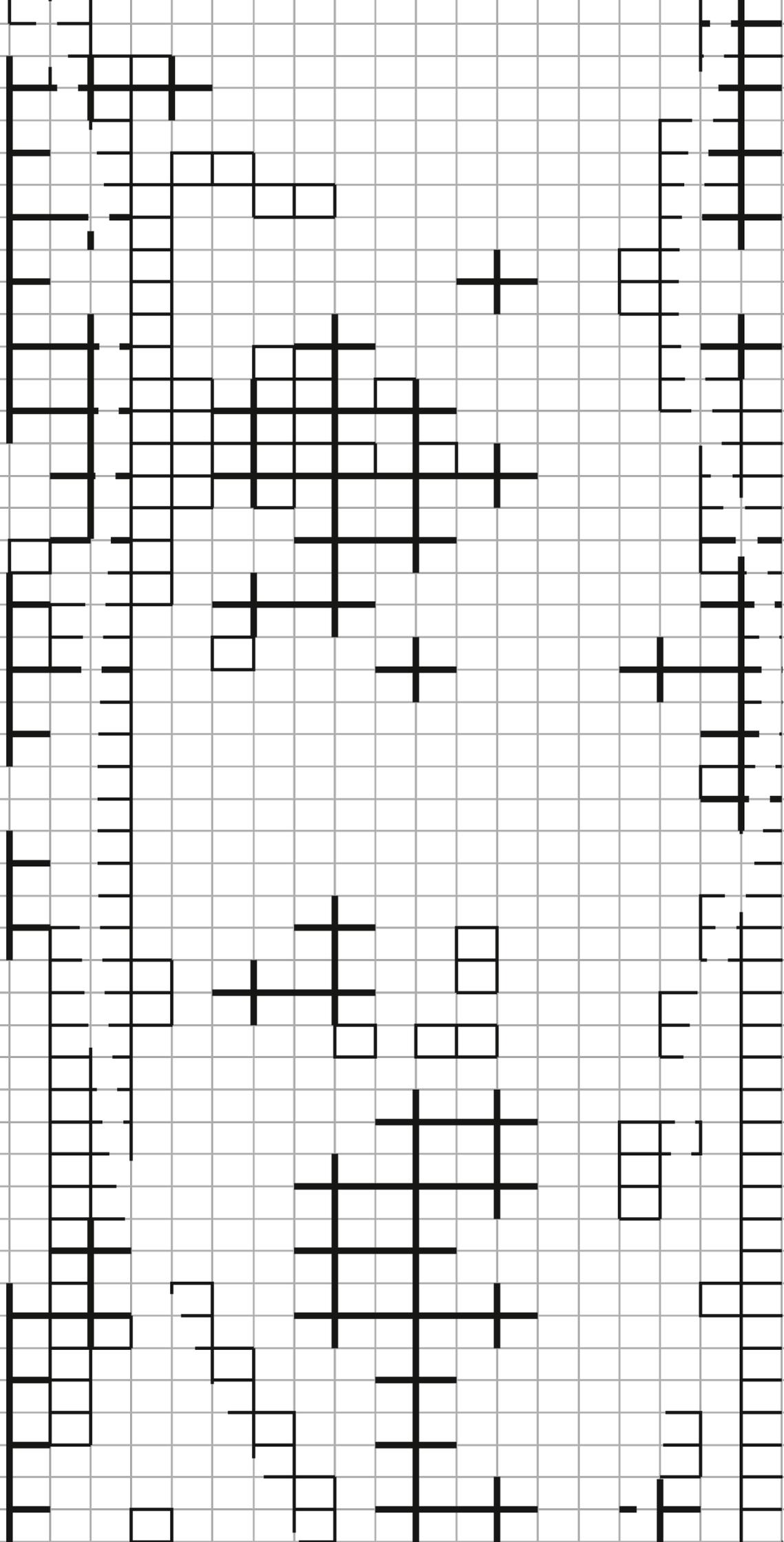


RONCO Marina



TRA NON LUOGO E LUOGO

L'autodromo e il parco di Mortegliano

POLITECNICO DI TORINO

Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile

A.A. 2021/2022

TRA NON LUOGO E LUOGO

L'autodromo e il parco di Mortegliano

Relatore

Prof. Bonino Michele
Politecnico di Torino

Studente

Martina Ronco

ITA.

Incentrato nella Provincia di Udine il progetto mira ad esplorare la trasformazione di un residuo delle infrastrutture militari delle due Guerre Mondiali attraverso la progettazione di uno spazio polifunzionale tra il nuovo autodromo di Mortegliano ed il parco pubblico dell'ex pista di volo di Lavariano-Mortegliano.

Il processo di progettazione è stato messo in moto grazie ad un brainstorming collettivo tra gli esponenti di DAD e DIST del Politecnico di Torino ed il capofila del gruppo progettuale, l'Architetto Paolo Bon, per poi svilupparsi con un lavoro a distanza.

L'obiettivo è uno studio per la realizzazione di un parco territoriale nel Comune di Mortegliano (Udine), che fiancheggi l'Autodromo di nuova costruzione e serva il parco che andrà ad occupare il sedime della ex pista di volo.

Il progetto prevede la realizzazione di tre spazi attrezzati:

- uno spazio pubblico in corso di naturalizzazione (l'ex pista di volo);
- un circuito dedicato alle auto

elettriche;
- un'interfaccia tra pubblico e privato.

Il progetto per la realizzazione del parco turistico-sportivo di Mortegliano è stato il punto di partenza per lo sviluppo della tesi, il cui scopo è la progettazione di un spazio polifunzionale pubblico dove si possano incontrare i servizi necessari al nuovo autodromo con quelli che servono la nuova area verde, in modo da attirare non solo gli appassionati di motori ma proporsi anche come servizio ai residenti e fare da motore per lo sviluppo del settore terziario.

Il nuovo parco mira ad essere inclusivo ed esclusivo a livello architettonico e paesaggistico, permettendo all'infrastruttura dell'autodromo di diventare identitaria, creando un legame col territorio, ed alla ex pista di mantenere il proprio radicamento storico, stabilendo una reciprocità di rapporti fra gli individui ed una comune appartenenza.

ING.

Centered in the Udine's Province, the project aims to explore the transformation of a remnant of military infrastructures from the two World Wars through the design of a multipurpose space between the new Mortegliano racetrack and the public park of the former Lavariano-Mortegliano airstrip.

The design process was set in motion through a collective brainstorming between members of the DAD and DIST departments of the Polytechnic of Turin and the leader of the design group, Architect Paolo Bon, and then developed through remote work.

The objective is a study for the creation of a territorial park in the city of Mortegliano (Udine), which will flank the newly built Autodromo and serve the park that will occupy the site of the former airstrip.

The project involves the creation of three equipped areas:

- one public space which is be making green again (the former airstrip);
- one car circuit dedicated to electric cars;
- one public-private interface.

The project for the construction of the Mortegliano tourist-sports park was the starting point for the development of this thesis, the purpose of which is the design of a multifunctional public park where the services needed by the new racetrack can be brought together with those serving the new green area, in order to attract not only motor enthusiasts but also offer itself as a service to residents and act as a driver for the development of the tertiary sector.

The new park aims to be inclusive and exclusive in terms of architecture and landscape, allowing the racetrack infrastructure to become identity, creating a bond with the territory, and the former racetrack to maintain its historical rootedness, establishing a reciprocity of relationships between individuals and a common belonging.

1. DEFINIZIONE

- 1.1 Aspetto storico
- 1.2 Definizione dell'area
- 1.3 Il parco e l'autodromo
 - 1.3.1 Approccio agli autodromi
 - 1.3.2 Risultato del confronto
 - 1.3.3 Progetto

2. CASI STUDIO

- 2.1 Scelta dei casi studio
- 2.2 Metodologia
- 2.3 Analisi
- 3.4 Risultato del confronto

3. PROGETTO

- 3.1 Fasi del progetto
- 3.2 Possibilità
- 3.3 Analisi progettuale

4. CONCLUSIONE

5. FONTI

- 5.1 Bibliografia
- 5.2 Sitografia

1 Aspetto storico

2 Definizione dell'area

3 Il parco e l'autodromo

3.1 Approccio agli autodromi

3.2 Risultato del confronto

3.3 Progetto

1. Gilles Clément - Manifesto del Terzo paesaggio (a cura di Filippo De Pieri) - 2006, Quodlibe
2. Marc Augé - Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità - 2009, Elèuthera

DEFINIZIONE

Il panorama rurale del mondo contemporaneo è costellato da spazi abbandonati.

La maggior parte di questi, realizzati nei primi anni del Novecento, sono spazi anonimi, frutto del grande commercio e dello sviluppo della comunicazione, su cui ebbe grande impatto il progresso tecnologico. A comparire sul territorio furono soprattutto stazioni, aeroporti, impianti sportivi, villaggi turistici, centri commerciali e fieristici, spazi architettonici e urbani di utilizzo transitorio, anonimi e privi di identità, all'interno di ognuno dei quali si respira la stessa atmosfera e si visualizza lo stesso stile.

A questi spazi vanno ad aggiungersi, con l'avvento delle due guerre mondiali, le strutture militari, le quali, anche se con un ruolo temporaneo, lasciano una traccia indelebile sul territorio. Talvolta costruite da potenze militari estere, per poi essere abbandonate poco dopo, queste basi non sono che luoghi di transizione, degni di non minor valore delle stazioni in cui transitiamo tutt'oggi. Queste caratteristiche lo fanno

spesso incorrere verso l'abbandono: viene svalutato, dismesso, rimane vuoto, e col tempo diventa ospite della vegetazione disordinata che se ne appropria.

Questo destino può essere mutato, ciò avviene quando la società, o un'Istituzione, trova del potenziale nel luogo interessato: un progetto economicamente realizzabile che può favorire la crescita e lo sviluppo del territorio⁽¹⁾.

Nel caso più specifico parliamo della ex pista di volo di Lavariano-Mortegliano, che ha recentemente attirato su di sé l'attenzione di una Società che vorrebbe trasformarla in un autodromo. Ma non un semplice autodromo, una infrastruttura così semplice, mono-uso, non dotata di una propria particolare identità, farebbe difficoltà ad ottenere il favore della comunità che vive il territorio, piuttosto la ex pista verrà trasformata in un parco territoriale polifunzionale, così da creare un legame con il territorio e chi lo vive.

Infatti l'autodromo di per sé è una di quelle infrastrutture che Marc Augé

definirebbe non-luogo, e non risponde alle caratteristiche che permettono l'inserimento di un nuovo progetto innovativo nel contesto territoriale.

Nel 1992 l'antropologo francese Marc Augé analizza questo fenomeno nel suo libro *"Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité"*⁽¹⁾ e lo definisce:

"Uno spazio che non può definirsi identitario, reazionario, storico si definirà non luogo".

Così si riferisce agli spazi tipici dell'espressione delle società globalizzate, che favoriscono rapporti non durevoli, privi di radici nel contesto, slegati dalle tradizioni e dalla storia⁽²⁾. Il nonluogo si contraddistingue per tre caratteristiche: non è identitario, non è reazionario e non è radicato nel contesto storico.

1.1 ASPETTO STORICO

La presenza di basi militari sul territorio globale costituisce un vasto patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico, la cui articolazione e dispersione ne hanno comportato spesso l'abbandono, l'inevitabile degrado, a causa della assenza di manutenzione, e l'inutilizzo.

In Friuli-Venezia Giulia la militarizzazione del territorio è stata una pratica storicamente diffusa, con la costruzione di bunker, aeroporti, polveriere e caserme, che hanno inciso sul paesaggio e le relazioni fra parti rurali e urbane; fra queste strutture l'Aerodromo di Mortegliano⁽³⁾, in provincia di Udine.

L'area in cui la pista è situata è di particolare interesse archeologico, storico e storico-militare. Nella sola provincia di Udine, durante la Grande Guerra, furono realizzate quattro sedi di comando e numerosi campi di volo, facenti parte del dispositivo aereo anti-austriaco.

La pista di volo, dismessa dal Demanio Militare, è oggi proprietà in parte comunale e in parte privata. La storica pista è per buona parte ricoperta dal manto erboso, e dell'intero impianto,

originariamente composto, oltre che da due piste, da una rete di strade, raccordi, aree di supporto, bunker ed una ferrovia, rimane solamente la pista principale. L'attuale struttura fu costruita dalle truppe tedesche dopo l'8 settembre 1943, quando fu istituita la "Zona di Operazione Adriatica"; fu realizzata dall'Organizzazione Todt, con rettangoli di cemento da 5x4 m ed è lunga 2 km e larga 100 m, a questa si aggiungeva una pista di minori dimensioni, chiamata "la pista piccola", lunga circa la metà. Il sito era già stato occupato durante la Prima Guerra Mondiale e rimase in funzione anche dopo la Seconda Grande Guerra, ospitando fino al 1947 i piloti inglesi incaricati di presidiare la zona, successivamente l'area fu utilizzata dall'esercito italiano per le esercitazioni.

La pista è oggi classificata come bene culturale immobile, costruita dall'uomo, in quanto incorporato al suolo, e che presenta un consistente sviluppo spaziale. Dell'area aeroportuale, come detto precedentemente, rimane solo la pista principale, mentre le strutture annesse sono state smantellate, essa

è riconoscibile come un rettilineo immerso nella zona agricola e in parte ricoperto dalla vegetazione che si è insinuata fra i blocchi di cemento con cui era stata realizzata.

Le vaste aree che infrastrutture come quella di Mortegliano coprono hanno influenzato il disegno del territorio, precludendo o stabilendo relazioni anche dopo la loro dismissione. Queste, una volta svuotate delle loro funzioni, presentano le medesime caratteristiche degli spazi figli della globalizzazione, oggi dismessi, come poli commerciali e fieristici, e come tali necessitano di una reintegrazione nel tessuto urbano e nella vita quotidiana della comunità, attraverso l'inserimento di nuove destinazioni d'uso, reti stradali e linee di trasporto pubblico, tracciando le linee per la creazione di nuovi modelli nel ripensare aree di così ampie dimensioni in un periodo di mancanza di risorse.

Diversi sono i casi di riqualificazione di ex aerodromi, il più famoso dei quali sicuramente è l'esempio di Tempelhof, l'aeroporto nazista diventato parco comunitario e la più

vasta area verde ad uso ricreativo della città di Berlino. Seguono esempi minori, come quello dell'Aerodromo di Modena, dove l'ex pista di atterraggio divenne prima parte del tracciato dell'autodromo, poi parco pubblico. O ancora il Circuito di Silverstone, che include nel suo tracciato le tre piste disposte a triangolo dell'ex aeroporto britannico della Seconda Grande Guerra; sull'esempio di quest'ultimo nasce l' Aerodromo Hinterstoisser-Zeltweg, in Austria, che oggi ospita il circuito motoristico.

Ironicamente, se uno dei principali dibattiti sulle infrastrutture militari sul territorio nasce proprio dalla loro incapacità di relazionarsi con il contesto, inserirsi nel paesaggio e creare relazioni con il territorio; questa disputa non si risolve con la riqualificazione e la trasformazione delle ex basi militari in autodromi.

Mentre il caso di Berlino è un ottimo esempio di rifunzionalizzazione e trasformazione urbana, gli altri casi precedentemente portati si donano una nuova vita alle infrastrutture, ma non permettono a queste di abbandonare il loro essere nonluoghi, in quanto ancora vengono meno

le tre caratteristiche tipiche del luogo: essere identitario, stabilire il radicamento storico nel territorio e permettere di creare/instaurare rapporti tra gli individui che lo vivono e quindi il senso di comunità.

L'Autodromo di Lavariano è stato al centro di un forte dibattito sulla sua riqualificazione a partire dal 2008, quando l'Amministrazione Gomboso propose la realizzazione di un circuito di guida sicura che avrebbe occupato parte della ex pista di volo. Ma la società MBM promosse la realizzazione di un Autodromo che si sarebbe esteso sia sul campo volo, sia nei campi circostanti, per un totale di circa 30 ettari, superficie cinque volte maggiore rispetto a quella inizialmente dichiarata dall'Amministrazione Gomboso. L'amministrazione comunale apportò alcune modifiche al PRC, al fine di permettere la realizzazione di un autodromo nell'area, ma non venne depositato alcun progetto: le modifiche al Piano Regolatore vengono approvate e l'ipotesi è quella della realizzazione di un progetto che si estende su 30 ettari, come previsto dalla società MBM.

Nel 2009 la Pro.Mo. Mortegliano acquista i campi attorno alla pista, diventando di fatto l'unica società a poter realisticamente disporre della zona.

Nel 2010 con delibera della Amministrazione Comand viene bloccato l'iter avviato dall'Amministrazione Gomboso: la costruzione del circuito automobilistico non rientra negli interessi regionali. Due anni dopo viene proposta, dalla stessa Amministrazione, una variante al Piano Regolatore Comunale in funzione di permettere la realizzazione di un circuito automobilistico, in seguito a una "Analisi preliminare degli Aspetti Ambientali", aggiungendo come vincolo la necessità di utilizzare l'area della pista concordando azioni con i Comuni limitrofi.

Nel 2012 il progetto, che era rimasto fino a quel momento solo oggetto di dibattiti a livello istituzionale, desta stupore e preoccupazione tra la comunità, che aveva fino ad allora solo sentito parlare della possibile realizzazione di un circuito di 10 ettari che sarebbe stato realizzato all'interno del perimetro della ex pista di volo e non di un impianto di tale grandezza.



3. Immagine a destra: campo di aviazione militare di Lavariano, memoria storica del luogo.

Negli anni successivi furono considerati i diversi aspetti del progetto: quelli positivi, come nuove possibilità per l'economia locale e il lavoro, e quelli negativi, come fattori ambientali e legati alla qualità della vita; valutando la sostenibilità di un progetto concreto, che ancora non era stato depositato. Nel 2015 vengono organizzate prima una raccolta firme contro la realizzazione dell'autodromo, poi indetto un referendum, che non dà risultati conclusivi.

Viene consultata la Soprintendenza per valutare il valore storico e ambientale dell'area della pista, a cui in seguito viene bloccata temporaneamente ogni iniziativa sull'area. Successivamente, nonostante il non-vincolo (la pratica della Soprintendenza resta giacente) non vengono prese ulteriori iniziative sull'area fino al 2020.

La nuova proposta dovrà comprendere oltre all'Autodromo un Parco per la comunità, essere sostenibile economicamente e creare nuove proposte ed opportunità per lo sviluppo del settore terziario e del territorio.

Solo suscitando l'interesse della comunità il progetto avrà un seguito

positivo e il favore di tutti i cittadini.

A tal fine, visto il forte interesse dimostrato dai cittadini nei confronti della ex pista di volo, questa non dovrà essere modificata, e non diventerà parte del circuito del nuovo Autodromo, come precedentemente proposto, anzi, verrà valorizzata e trasformata in parco pubblico, ne saranno migliorati gli accessi e la viabilità, con nuovi percorsi che la collegano al territorio.

1.2 DEFINIZIONE DELL'AREA

Il Comune di Mortegliano, in provincia di Udine, è definito come baricentro della regione, questo è servito egregiamente dalle principali vie di comunicazione, ed al suo interno è stata individuata un'area di 10 ettari da riqualificare.⁽⁴⁾ Quest'ultima, in posizione centrale e distanziata rispetto ai centri abitati circostanti, permette una accessibilità agevole da ogni direzione, attraverso le strade statali e provinciali che costituiscono la rete del territorio e da un'ampia rete ciclopedonale.⁽⁵⁾ Si aggiunge il fatto che la posizione del nuovo parco risulterebbe strategica, anche in relazione alle strutture simili: le infrastrutture di questo genere più vicine si trovano in Croazia (a Fiume e ad Adria) o nella vicina Austria (a Salisburgo e a Zeltweg).

L'area interessata è quella dell'ex aerodromo.⁽⁶⁾

L'ex pista è in parte oggi proprietà di un'industria aeronautica e aerospaziale, ed in parte abbandonata, ed aperta su tre lati su terreni ad uso agricolo, quindi l'intervento non va ad impattare, se non in minima parte con le situazioni del territorio circostante e dei paesi

confinanti.

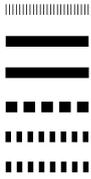
Precedentemente all'interesse di questi imprenditori, l'area non era che un residuo del territorio, di cui le specie arboree si stanno riappropriando, per alcuni cittadini della comunità visto come uno spazio per il tempo libero, per altri, e fino ad oggi anche per le Istituzioni, come uno spazio improduttivo. Il coinvolgimento e l'interesse sono stati mossi dalla possibilità di sviluppare un progetto economicamente realizzabile, e redditizio per il settore terziario e il territorio.⁽⁷⁾

7. Gilles Clément - Manifesto del Terzo paesaggio (a cura di Filippo De Pieri) - 2006, Quodlibet

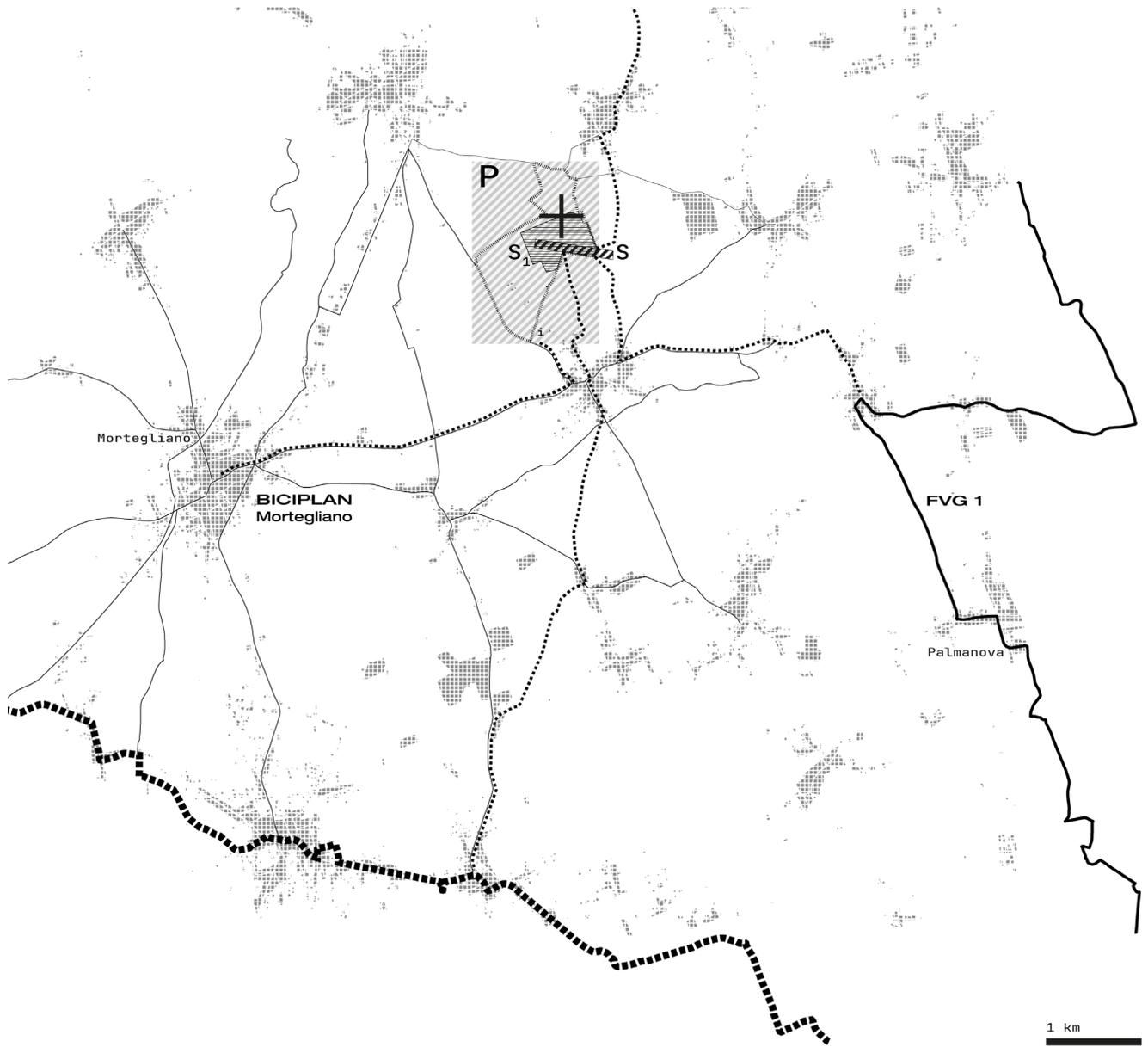


4. Immagine a destra: ex pista di volo di Lavariano.
Fonte: foto aerea, sopralluogo 2022

SISTEMA CICLABILE

S	Sito originale L'area di intervento, é situata tra i comuni di Udine, Mortegliano, Palmanova.
S₁	Autodromo L'area limitrofa all'ex pista di volo verrà dedicata alla realizzazione di un nuovo autodromo dedicato all'auto elettrica.
i	Rete infrastrutture Guardando al contesto é stata individuata la possibilità di operare a livello territoriale attraverso un nuovo percorso ciclopedonale che si collega a quelli esistenti.
P	Area di sviluppo potenziale Attorno all'area di progetto si può individuare uno spazio che potenzialmente potrebbe andare ad ospitare le infrastrutture di cui si necessiterá in futuro con lo sviluppo del parco e dell'autodromo, volto a ospitare i nuovi servizi.
	Circuito ciclopedonale in progetto FVG 1_Ciclovia Alpe Adria Radweg - CAAR Biciplan, Comune di Mortegliano Ciclovia da finanziare Codroipo-Palmanova Connessione ReCIR Palmanova-Udine Connessione ReCIR Codroipo-Palmanova

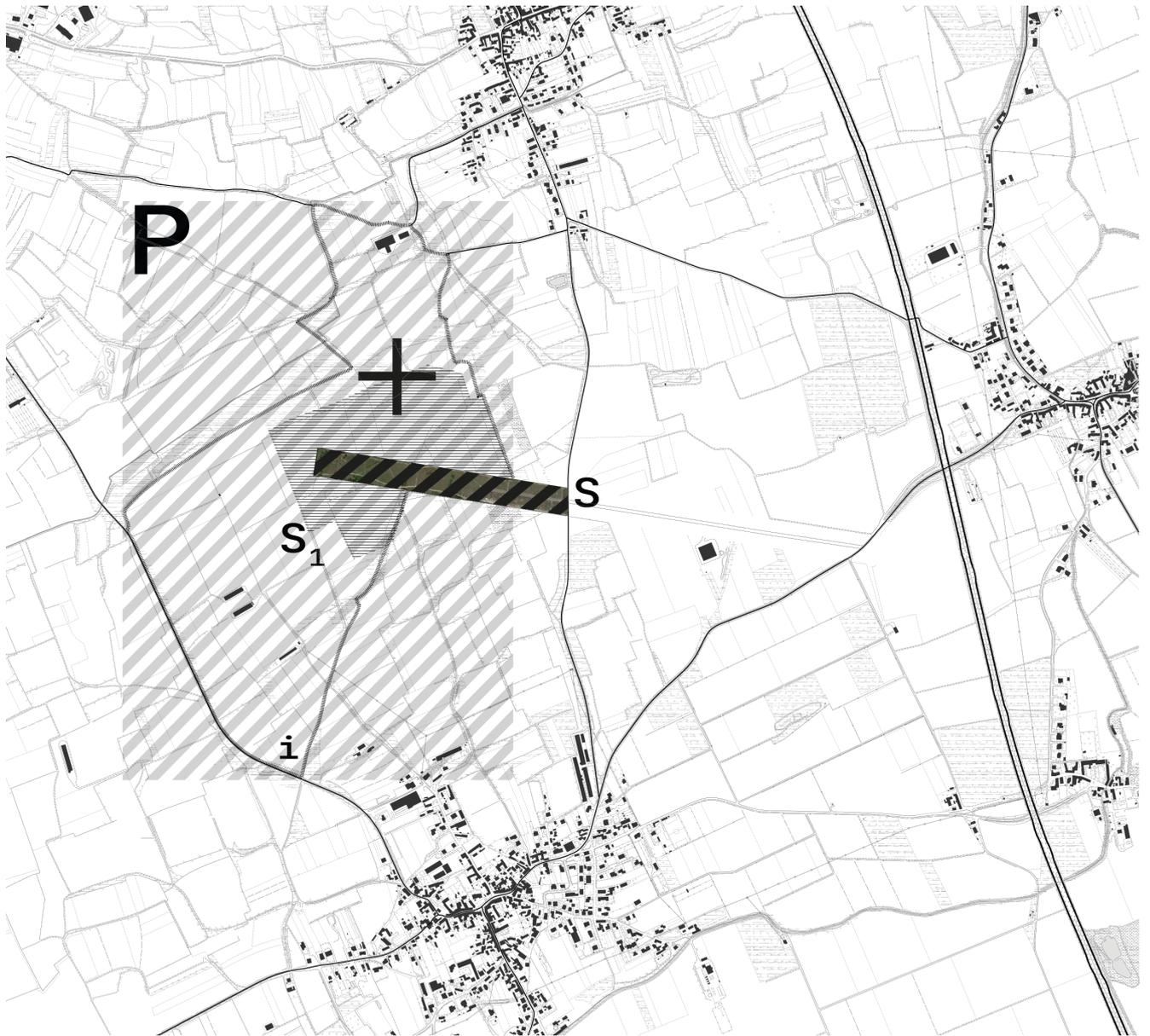
5. Sistema di ciclovie comunali, nazionali ed europee e in progetto con evidenziato il circuito e le sue connessioni



PIANO GENERALE

- S** **Sito originale**
L'area di intervento, é situata tra i comuni di Udine, Mortegliano, Palmanova.
- S₁** **Autodromo**
L'area limitrofa all'ex pista di volo verrà dedicata alla realizzazione di un nuovo autodromo dedicato all'auto elettrica.
- i** **Rete infrastrutture**
Guardando al contesto é stata individuata la possibilità di operare a livello territoriale attraverso un nuovo percorso ciclopedonale che si collega a quelli esistenti.
- P** **Area di sviluppo potenziale**
Attorno all'area di progetto si può individuare uno spazio che potenzialmente potrebbe andare ad ospitare le infrastrutture di cui si necessiterá in futuro con lo sviluppo del parco e dell'autodromo, volto a ospitare i nuovi servizi.
- ||||||| **Circuito ciclopedonale in progetto**

6. Piano generale del territorio
in cui é inserita l'area di
progetto.



È importante, in una prima fase, individuare quali sono le esigenze del territorio e della comunità e stabilire i punti di incontro tra queste e lo sviluppo di un nuovo parco territoriale, al fine di permettere uno sviluppo collettivo ed omogeneo.

Il territorio, di vocazione agricola, attira un sempre crescente turismo rurale, rappresentato in particolare dalle attività agrituristiche e da quelle fieristiche a cui partecipano le aziende e i produttori locali. D'altra parte abbiamo un importante patrimonio storico e culturale che comprende numerose tappe raggiungibili facilmente grazie ad escursioni in bicicletta o a piedi. Queste attività si integrano perfettamente con le attività di tipo alberghiera, il turismo sportivo e le attività dedicate al tempo libero che si svolgono nelle campagne. Si tratta di una alternativa di turismo sostenibile che unisce lo sviluppo economico del settore terziario con il rispetto dell'ambiente, andando incontro a un sempre maggiore desiderio di rimanere a contatto con il territorio e i suoi abitanti, e al crescente interesse verso beni

culturali, ambientali e gastronomici.

Il progetto di un autodromo per veicoli elettrici, in prossimità dell'ex pista di volo di Lavariano, è l'occasione per la proposta di un parco territoriale che ridefinisca il sistema di relazioni tra la pianura agricola dei Comuni di Mortegliano, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Gonars, e più ampi contesti locali e sovralocali.

Entro questa ipotesi, il Parco è inteso come una nuova attrezzatura territoriale che intercetta servizi dispersi nella campagna e infrastrutture per il tempo libero collocate in prossimità dei nuclei abitati. L'ex pista di volo, assieme al sistema di manufatti che compongono questo peculiare sito militare dismesso, sono il principale luogo attorno al quale il parco assume spessore, potenzia il proprio programma funzionale, costruisce relazioni più estese intercettando usi sovralocali.

Il Parco che corona l'autodromo ha quindi lo scopo di appoggiare questa tipologia di turismo, e offrire nuovi servizi alla comunità.

8. Il progetto per la realizzazione di un parco turistico-sportivo per il FVG è costituito da un'opera in divenire, articolata in più fasi. Il complesso potrà essere operativo al termine della prima fase (che comprende un parco polifunzionale e un circuito sportivo omologato), la seconda e la terza fase hanno lo scopo di potenziare l'offerta del complesso



9. Ex pista di volo di Lavariano.
Fonte: foto aerea, sopralluogo
2022

Per questa prima fase⁽⁸⁾, il progetto si sviluppa su tre diversi spazi, che interagiscono a diverse scale e definiscono nuove relazioni territoriali: parco pubblico sul sedime dell'ex pista di volo ⁽⁹⁾, l'autodromo, e la definizione di nuovi collegamenti.

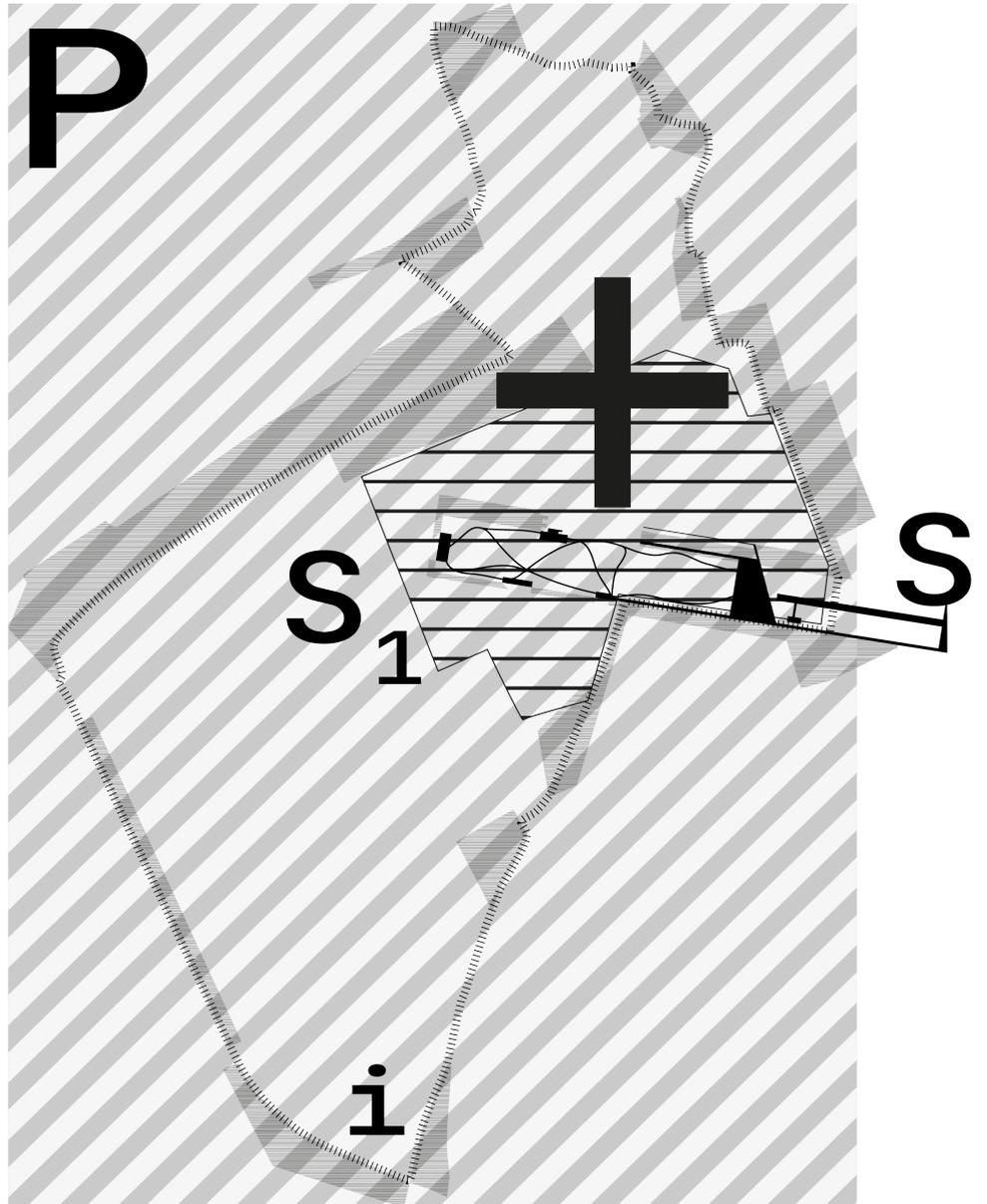
A scala territoriale questo obiettivo è raggiunto con un nuovo circuito ciclopedonale che tesse connessioni leggere tra i nuclei abitati, individua attrezzature minute per la sosta nella campagna agricola, ricostruisce relazioni ambientali attraverso l'inserimento di nuove piantumazioni e la manutenzione dei canali.⁽¹⁰⁾

Il secondo spazio di progetto riguarda un autodromo per veicoli elettrici con un circuito di 3,5 km e una serie di attrezzature necessarie per promuovere attività di ricerca, sviluppo e collaudo delle tecnologie legate alla mobilità elettrica. Infine il parco pubblico, a cui è affidata la distribuzione delle attrezzature necessarie all'uso e al funzionamento del circuito nello spazio tra il tracciato dell'autodromo e quello dell'ex pista di volo, principale luogo di accesso e redistribuzione dei flussi.

CIRCUITO CICLOPEDONALE IN PROGETTO

- S** **Sito originale**
L'area di intervento, é situata tra i comuni di Udine, Mortegliano, Palmanova.
- S₁** **Autodromo**
L'area limitrofa all'ex pista di volo verrà dedicata alla realizzazione di un nuovo autodromo dedicato all'auto elettrica.
- i** **Rete infrastrutture**
Guardando al contesto é stata individuata la possibilità di operare a livello territoriale attraverso un nuovo percorso ciclopedonale che si collega a quelli esistenti.
- P** **Area di sviluppo potenziale**
Attorno all'area di progetto si può individuare uno spazio che potenzialmente potrebbe andare ad ospitare le infrastrutture di cui si necessiterá in futuro con lo sviluppo del parco e dell'autodromo, volto a ospitare i nuovi servizi.
-  **Circuito ciclopedonale in progetto**
Percorso interno alla ex pista di di volo

10. Il primo spazio di progetto riguarda un nuovo circuito ciclopedonale che tesse connessioni leggere tra i nuclei abitati, individua attrezzature minute per la sosta nella campagna agricola, ricostruisce relazioni ambientali attraverso l'inserimento di nuove piantumazioni e la manutenzione dei canali



1.3 IL PARCO E L'AUTODROMO

L'autodromo nasce dalla volontà di alcuni imprenditori, appassionati di motori, di fare qualcosa per il Friuli.

Un primo progetto sull'area aveva come obiettivo la riqualificazione della vecchia pista di volo, che sarebbe diventata così parte del circuito dell'autodromo, mentre attorno a questo si sarebbe sviluppato un Parco Polifunzionale.

L'autodromo, di nuova generazione, avrebbe dovuto ospitare attività sportive e culturali, ed eventi rivolti alla comunità includendo adulti e bambini.

Nonostante l'attenzione rivolta alla ricerca delle migliori soluzioni tecnologiche e innovative in rispetto della sostenibilità ambientale e un attento inserimento della nuova infrastruttura nel paesaggio mimetico e non invasivo, questo primo approccio al progetto per il nuovo parco non si è rivelato efficace, in quanto non aveva tenuto conto del ruolo importante che la pista negli anni ha assunto e del radicamento storico di questa col territorio, quasi come un monumento.⁽¹¹⁾



11. Ex pista di volo di Lavariano.
Fonte: foto aerea, sopralluogo
2022

1.3.1 APPROCCIO AGLI AUTODROMI

Sono diverse le tipologie di autodromi che ci possono avvicinare alla comprensione di queste infrastrutture, del loro rapporto col contesto e i loro frequentatori.

È necessaria una precisazione: con il termine autodromo ci si riferisce non al solo campo di gara, quindi la pista, ma all'intero impianto sportivo, e comprende i vari servizi che ad esso sono spesso annessi. Possiamo distinguere diverse tipologie di autodromi, che principalmente si differenziano per tipologia di strutture dell'impianto (permanente, semipermanente, temporaneo), per disegno del tracciato (stradale, cittadino, aeroportuale, ovale, striscia di accelerazione) e per uso dell'impianto (competizioni, test e prove).

In questo capitolo ci si occuperà in particolare del diverso approccio applicato per inserire gli autodromi nel territorio e permettere lo sviluppo di un rapporto con la comunità e il loro radicamento storico. L'analisi si svolge su strutture permanenti che si differenziano per tipologia di disegno del tracciato ed uso dell'impianto.

È innanzitutto necessario definire quali sono le caratteristiche comuni degli autodromi che andremo di seguito ad analizzare, elementi che possiamo definire standard, che ritroviamo uguali in ogni infrastruttura. Per enfatizzare la standardizzazione di queste, vengono prese in analisi strutture internazionali, dedicate sì ad eventi per lo più interessanti il mondo dell'automobilismo e del automotive, ma collocate in diversi contesti territoriali, urbani e paesaggistici.

L' autodromo non va analizzato come semplice circuito, ma vanno considerati tutti gli elementi che fanno parte dell'impianto sportivo e definiscono forma e funzionalità della struttura.

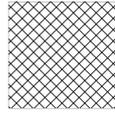
Tutti i circuiti sono caratterizzati da una lunghezza compresa tra i 2 e 4 km, lungo la quale si incontra un numero tra le 10 e le 20 curve variabili a seconda del disegno del tracciato e dalla tipologia di pista. A servizio del campo gare troviamo box, paddock attrezzato, media center, uffici, area ricettiva e tribune per il pubblico.

Gli ulteriori servizi presenti, non finalizzati al funzionamento del solo autodromo e delle corse, sono gli elementi che ne permettono un migliore inserimento nel territorio ed un'accettazione ed uso da parte della comunità che si relaziona ed usufruisce dei suoi spazi, facendogli acquisire quelle caratteristiche tipiche del luogo antropologico che verrebbero altrimenti meno.

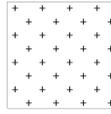
Segue una sintetica legenda in cui sono presentati i differenti caratteri e texture presenti all'interno dell'analisi, al fine di illustrare la metodologia utilizzata per l'analisi degli autodromi



*Area
autodromo*



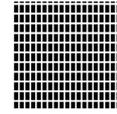
*Area
pavimentata*



*Area
verde*



Acqua



*Area attrezzata /
centro sportivo*



Circuito



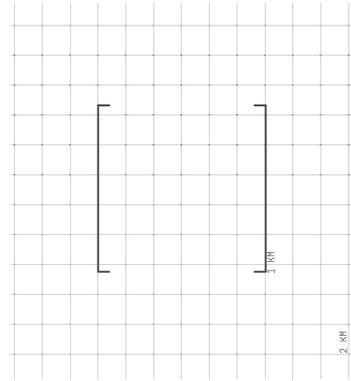
*Strada
principale*



*Strada
secondaria*



Strada terziaria



*Distanza
dall'autodromo*



*Strutture
ricettive*



Ristorazione



Sicurezza

U

Uffici

a

Area shopping

P

Paddock

e

*Ricarica
elettrica auto*

B

Box auto

t

Tribune

S

Shopping center

m

Medical center

C

Visitor center

V

Area vips

H

*Piattaforma di
atterraggio*

k

Kart

Circuito di Long Beach
Circuito cittadino di Brooklyn
Circuito cittadino di Biscayne Bay

Circuito cittadino di Montréal

Circuito cittadino di Berlino
Circuito dell'aeroporto di Berlino-Tempelhof

Circuito cittadino di Parigi

Circuito cittadino di Battersea Park
Circuito del centro espositivo ExCeL

Circuito Ricardo Tormo

Circuito cittadino di Marrakech

Circuito di Puebla
Autodromo Hermanos Rodriguez

Circuito cittadino dell'EUR

Circuito cittadino di Punta del Este

Circuito di Parque O'Higgins
Circuito cittadino di Santiago del Cile

Circuito cittadino di Puerto Madero

C
Z
C
B



Circuito cittadino di Dir'iyya

Circuito cittadino
di Mosca

Circuito cittadino di
Parigi
Circuito cittadino di
Berlino

Circuito cittadino di Putrajaya

Circuito cittadino di Pechino
Circuito cittadino di Sanya

Circuito Central Harbourfront di Hong Kong

1

Autodromo Autodromo di Modena e Green Circuit
Tipologia Corsi di guida sicura, prove libere auto e moto, test di prodotto
Lunghezza 4 km
Curve 11
Luogo Modena, Italia



2

Autodromo Autodromo di Varano
Tipologia Anello prove, supermotard, test di prodotto
Lunghezza 2,4 km
Curve 14
Luogo Varano (PR), Italia



3

Autodromo Circuito Ricardo Tormo
Tipologia Corsi di guida sicura e off road, prove libere auto e moto, test di prodotto
Lunghezza 3,5 km
Curve 13
Luogo Valencia, Spagna



4

Autodromo Autodromo Hermanos Rodriguez
Tipologia Pista ovale e stradale
Lunghezza 2,1 km
Curve 17
Luogo Città del Messico, Messico

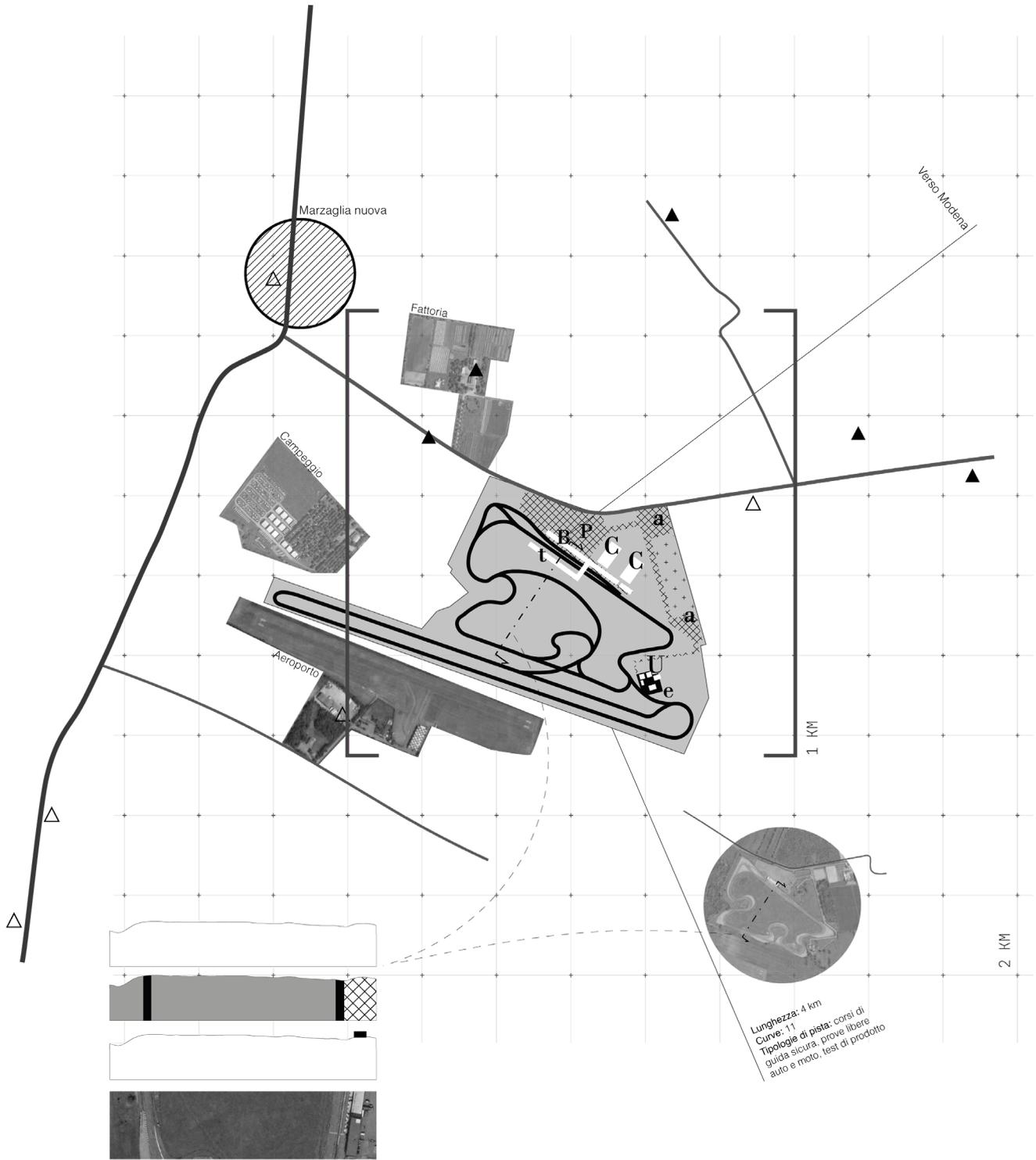


5

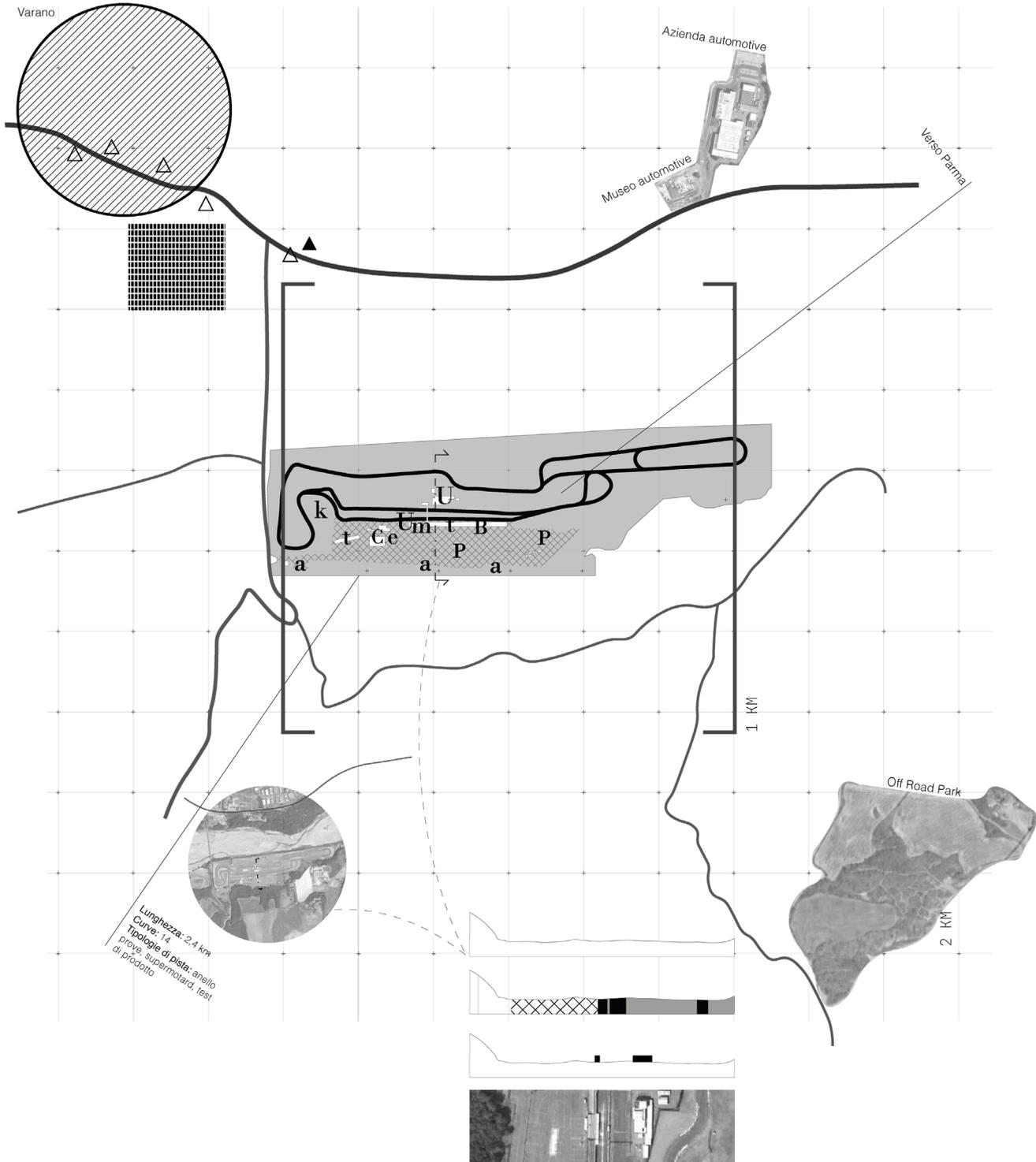
Autodromo Autodromo Miguel E. Abed
Tipologia Pista ovale e stradale2294
Lunghezza 3,4 km
Curve 18
Luogo Puebla de Zaragoza, Messico



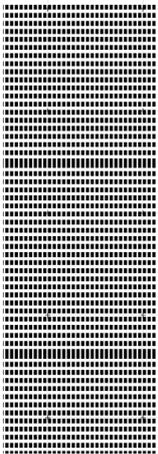
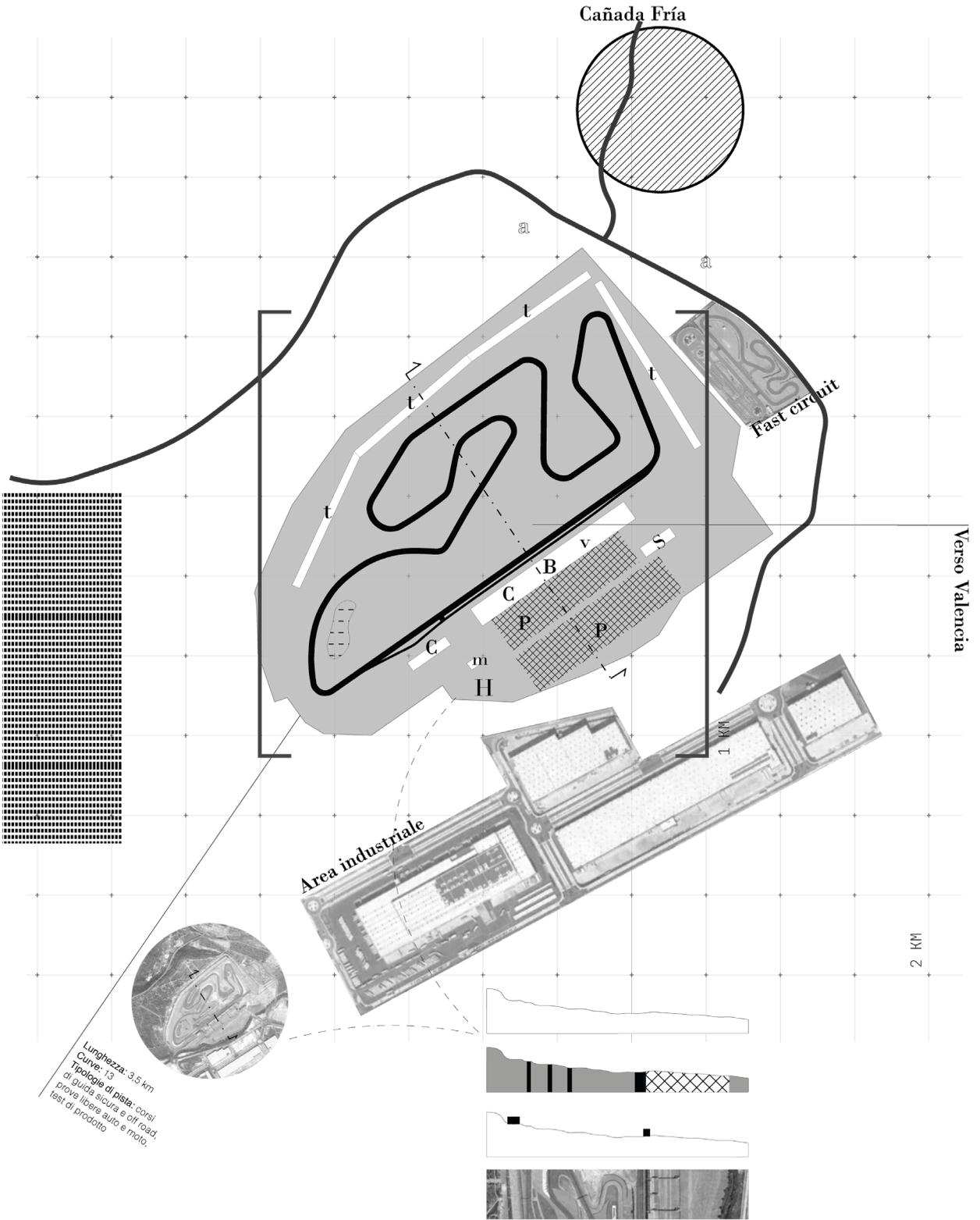
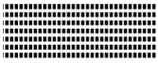
*Segue l'analisi dei casi
studio, svolta attraverso la
metodologia precedentemente
esposta.*



Autodromo di Modena e Green Circuit, Italia

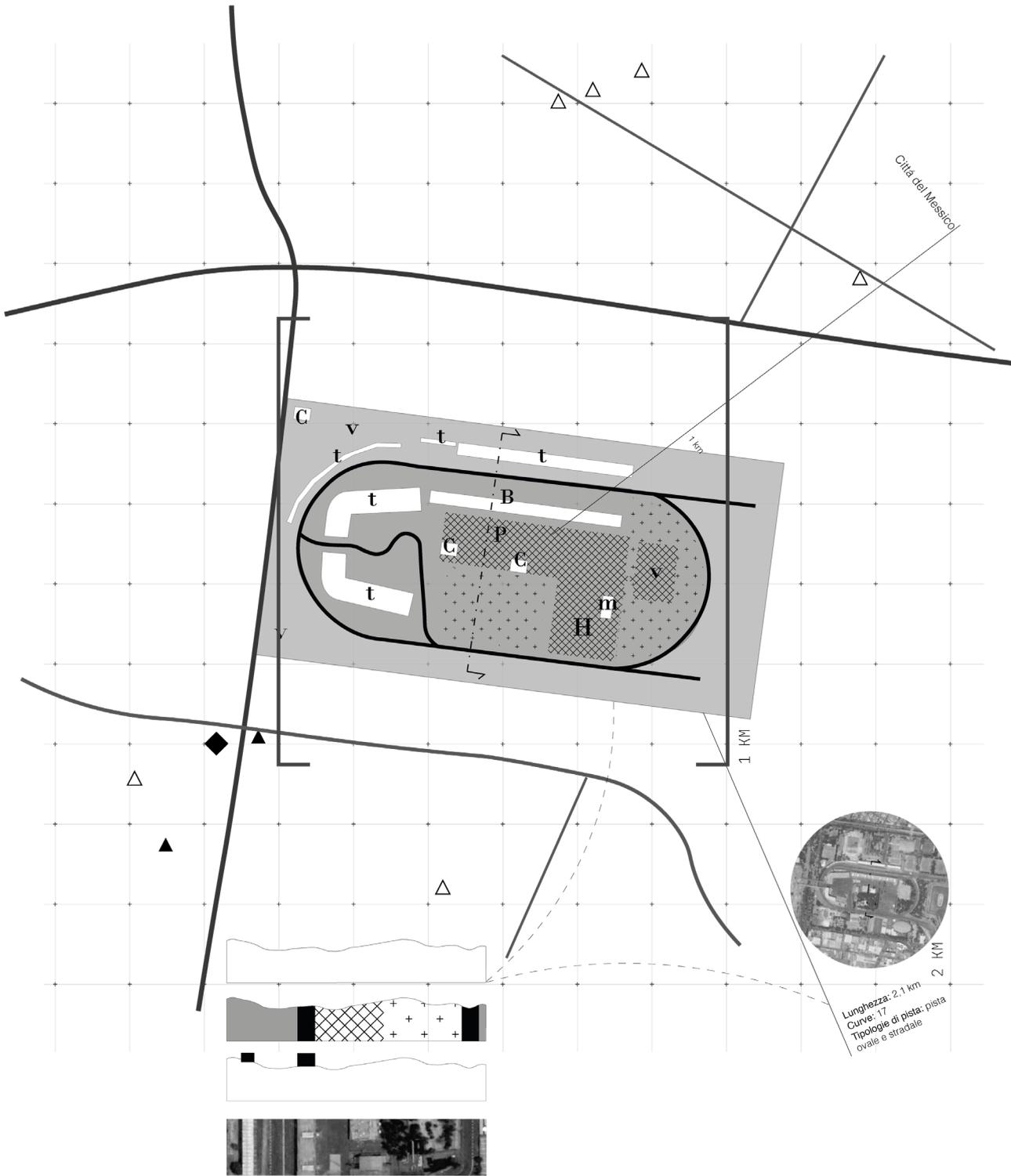


Autodromo di Varano
Italia

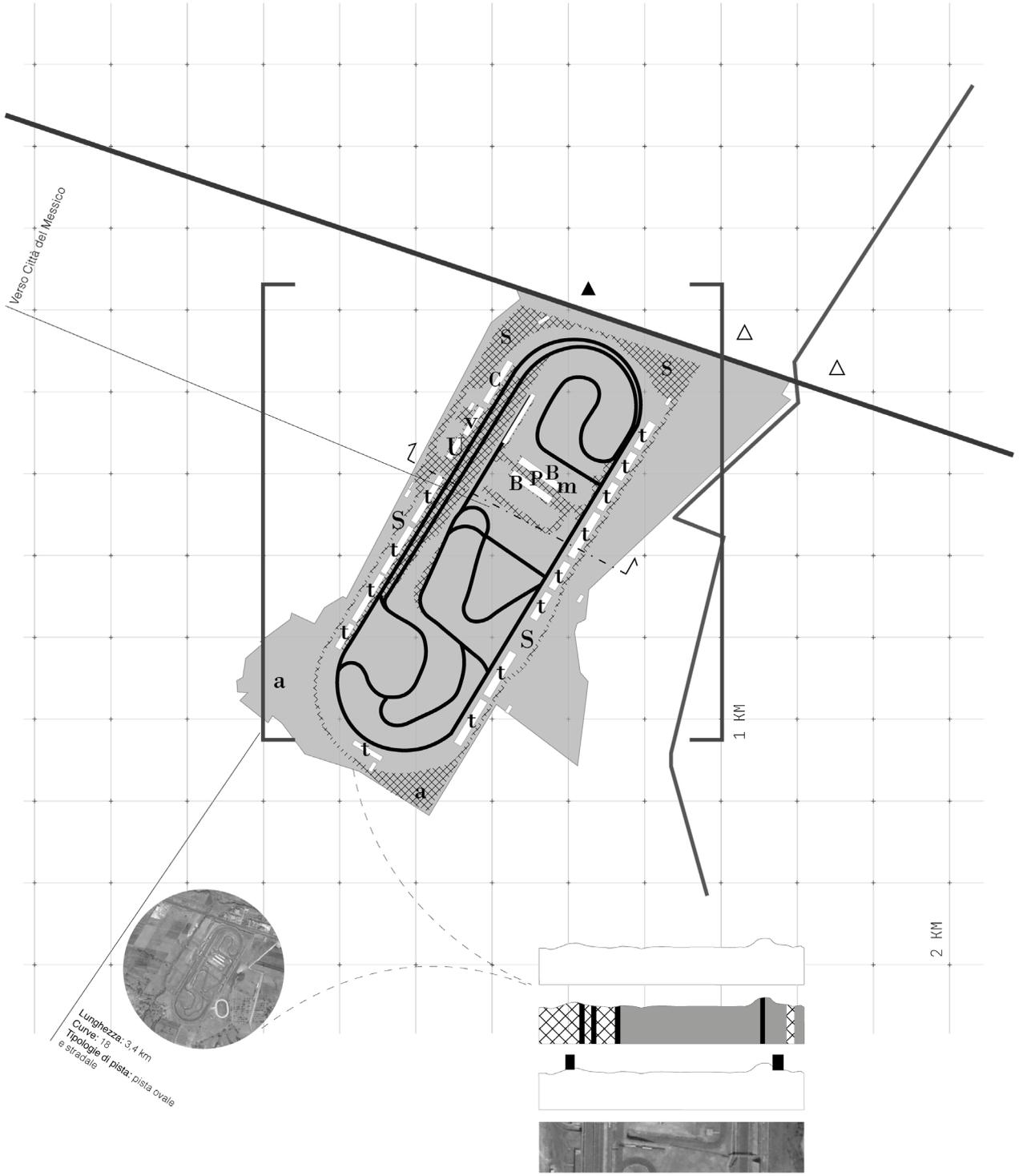


Lunghezza: 3,5 km
 Curve: 13
 Tipologie di piste: corsi di guida sicura e off road, prove libere auto e moto, test al prototipo

Circuito Ricardo Tormo
 Valencia, Spagna

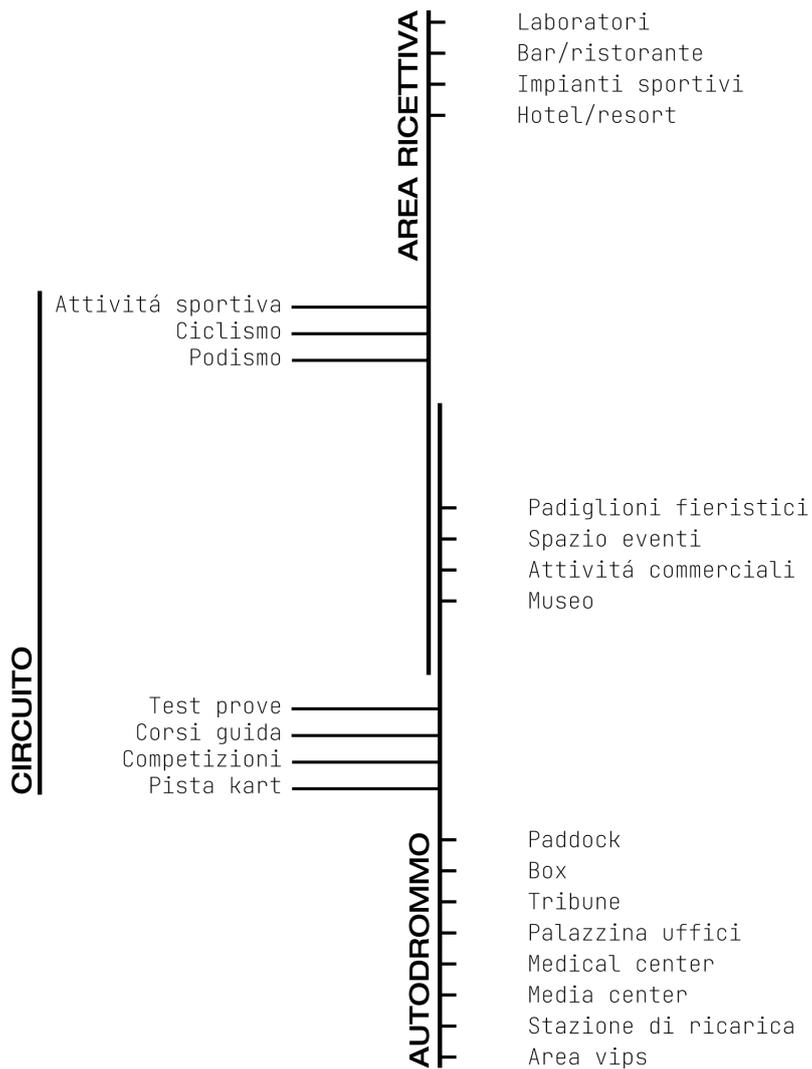


Autodromo Hermanos Rodriguez
Città del Messico, Messico



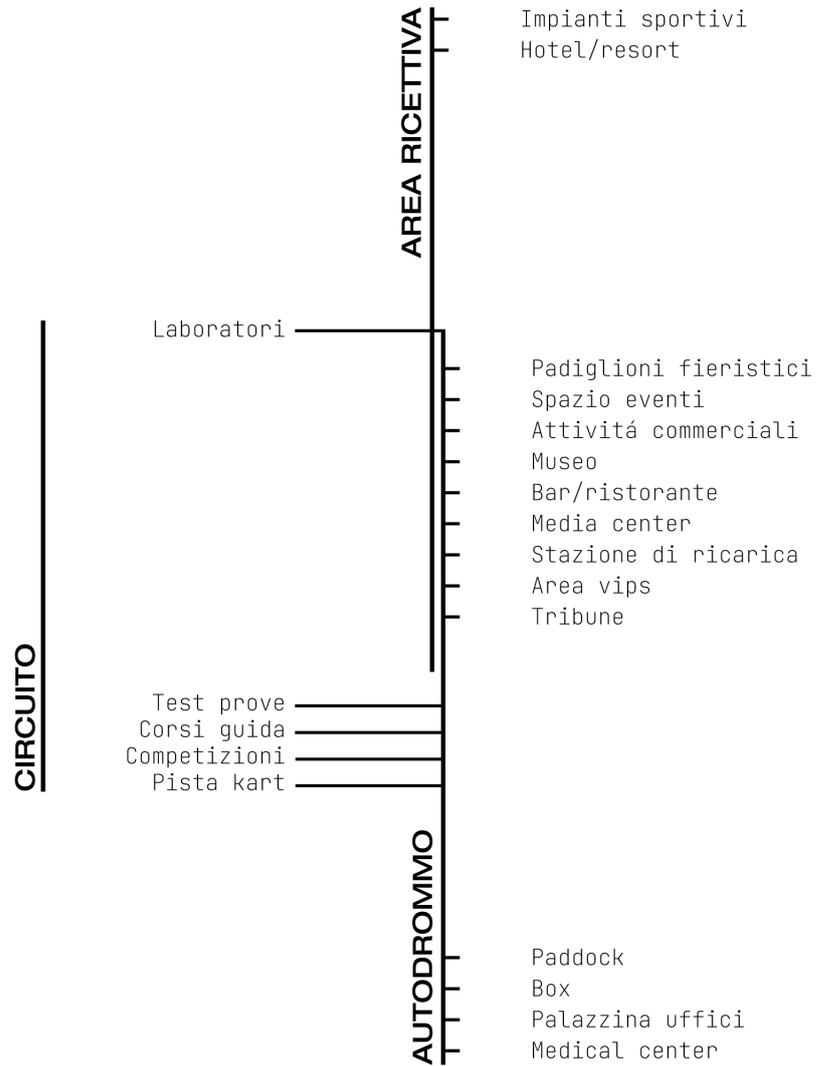
*Autodromo Internatcional
Miguel E. Abed
Puebla de Zaragoza, Messico*

1.3.2 RISULTATO DEL CONFRONTO



PRIMA

Rapporto tra servizi e spazi presenti nei casi studio precedentemente analizzati, e degli autodromi in generale: la maggior parte dei servizi è fortemente legata a circuito ed autodromo, limitando l'accessibilità degli spazi al pubblico.



DOPO

Rapporto tra servizi e spazi che si vuole creare attraverso la realizzazione del nuovo autodromo: più servizi posizionati nelle aree pubbliche permettono una maggiore accessibilità e fruibilità degli spazi.

Tutti i casi precedentemente trattati nell'analisi dimostrano la standardizzazione di queste infrastrutture, facilmente riconoscibili nel contesto.

Poche di queste si differenziano per il loro particolare inserimento nel territorio e il rapporto con cui vengono vissute dalla comunità.⁽¹²⁾

A creare questo particolare rapporto è la presenza di servizi per la comunità come parchi pubblici, impianti sportivi, spazi espositivi e adattabili ad uso fieristico, dove vengono svolte attività di svago come concerti e festival, o attività per l'ambiente.

Seppur l'estetica si basi sull'impoverimento degli elementi, semplicizzandoli fino alla banalizzazione, può essere, quando si verificano le condizioni precedentemente descritte, che l'autodromo diventi un elemento importante di coinvolgimento del territorio.

Quando questo particolare coinvolgimento si verifica, questo permette di preservare il territorio, non tenendolo fermo, ma sviluppandosi in maniera attenta a far sì che diventi un valore aggiunto allo stesso, e possa

portare ad investimenti da parte di attori esterni, oltre ad essere un luogo sicuro dove i residenti possono svagarsi in un ambiente particolare, anche quelli il cui interesse non è il mondo automobilistico.

Dove manca l'interesse per le attività sportive, l'attenzione dei turisti viene richiamata attraverso attività collegate al territorio, al paesaggio, alla cultura, al cibo, attraverso un turismo lesure, mettendo in risalto anche le attrazioni locali che altrimenti non avrebbero modo di farsi conoscere al largo pubblico e su larga scala.

L'infrastruttura diventa così cittadina e fondamentale per lo sviluppo del territorio, della sua economia e del settore terziario.



12. Autodromo Hermanos Rodríguez.
Fonte: ortofoto ricavata attraverso Google Earth, data di acquisizione dell'immagine satellitare 30/03/2019

*Parco pubblico sul sedime
dell'ex pista di volo*

S

*Autodromo per veicoli
elettrici*

S₁

Circuito ciclopedonale

i

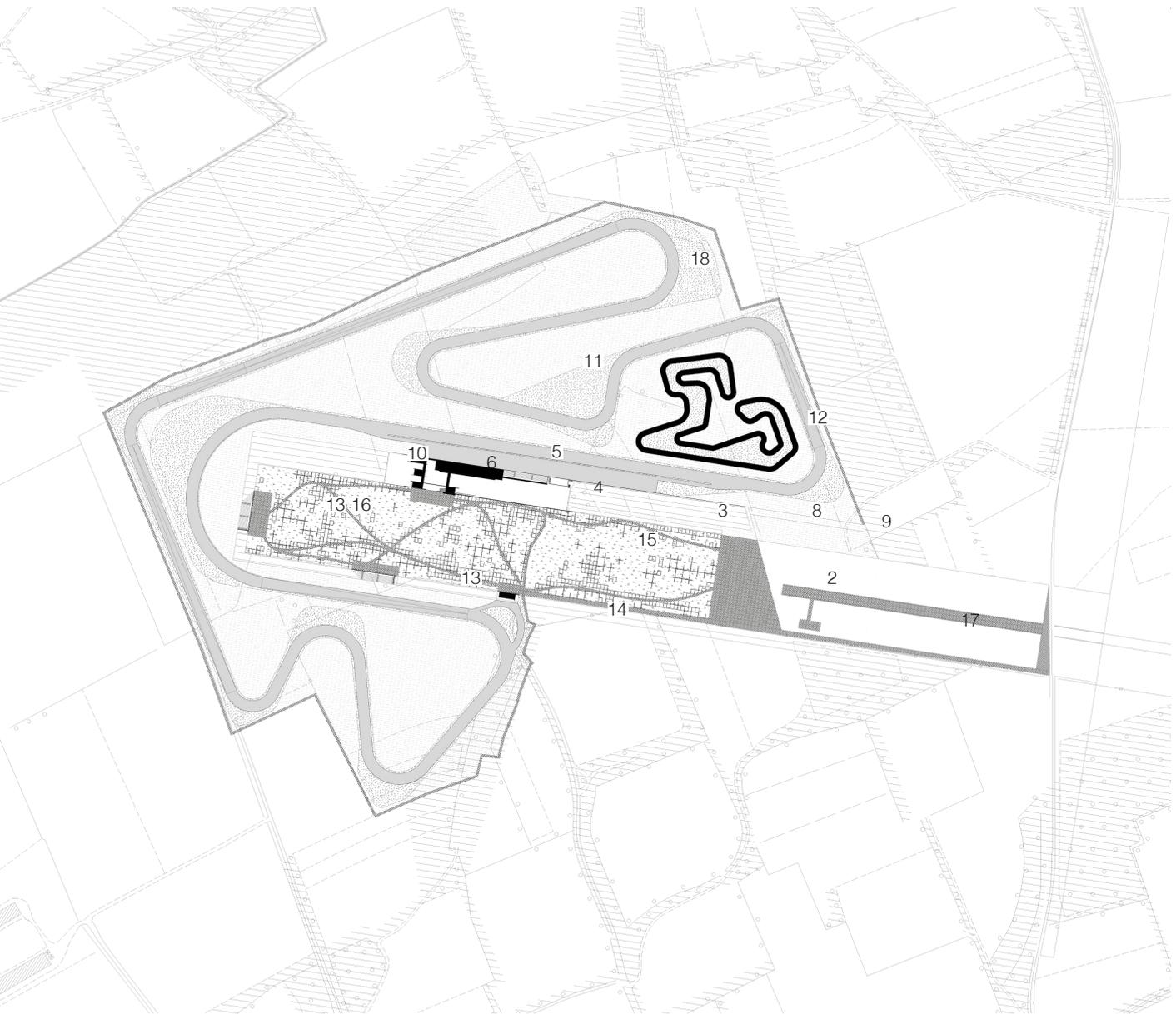


13. Diagramma esploso dei tre differenti spazi di progetto che interagiscono a diverse scale e definiscono nuove relazioni territoriali

PROGRAMMA FUNZIONALE

- 1 Viale di accesso
- 2 Parcheggio
- 3 Ingresso paddock
- 4 Paddock
- 5 Attrezzature necessarie all'uso e al funzionamento del circuito
- 6 Museo della bicicletta
- 7 Ingresso pubblico, bar e servizi
- 8 Specchio d'acqua
- 9 Giardino educativo
- 10 Nuove piantumazioni
- 11 Circuito
- 12 Pista go kart
- 13 Tribune naturali
- 14 Stazione di stoccaggio e riciclo di batterie
- 15 Parco pubblico sul sedime dell'ex pista di volo
- 16 Area concerti
- 17 Area aeromodellismo
- 18 Eliporto
- 19 Linea dell'elettrodotto

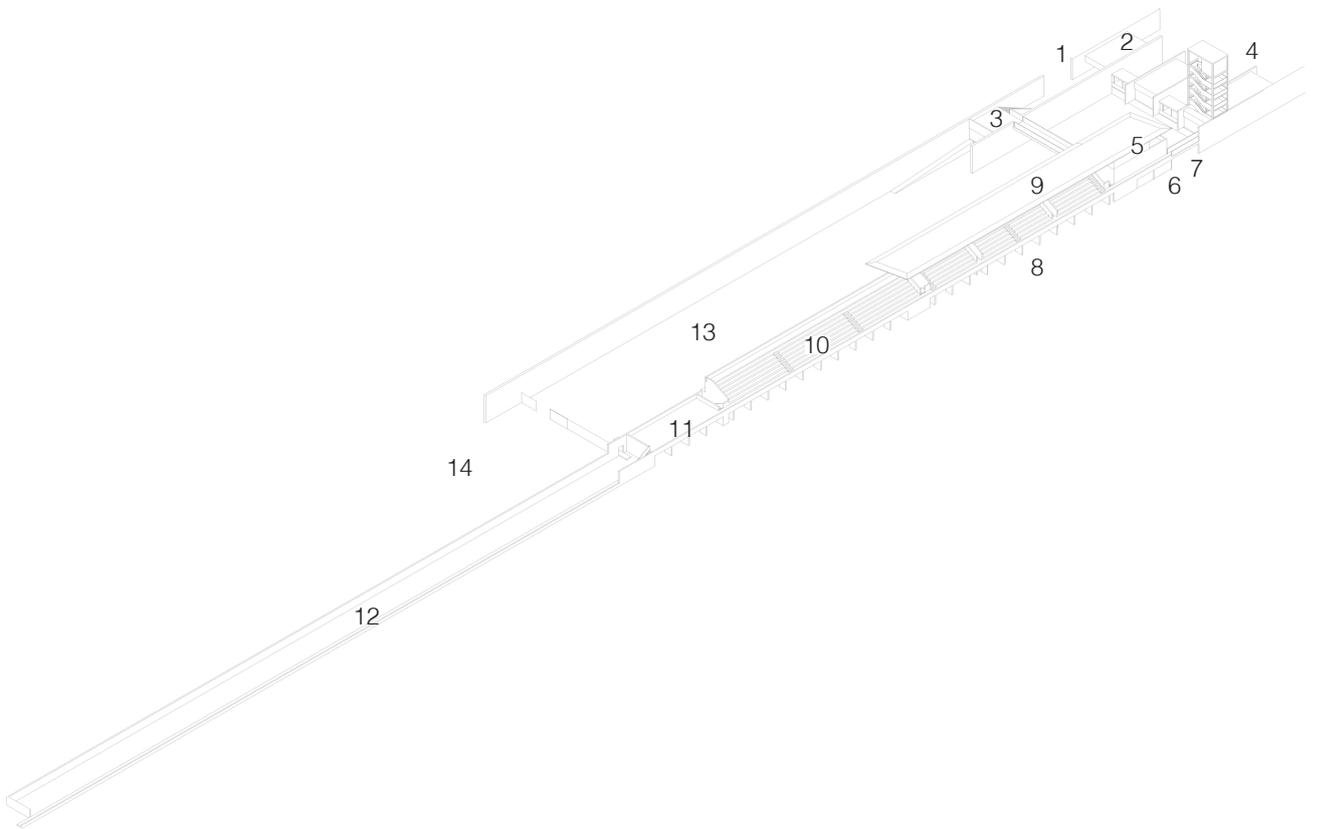
14. Distribuzione delle attrezzature necessarie all'uso e al funzionamento del circuito nello spazio tra il tracciato dell'autodromo e quello dell'ex pista di volo, principale luogo di accesso e ridistribuzione dei flussi



SPAZI COSTRUITI

1	Ingresso pubblico
2	Museo della bicicletta
3	Reception, bar e servizi
4	Torre di controllo
5	Ristorante-caffetteria
6	Direzione
7	Centro medico
8	Box
9	Tribune coperte
10	Tribune
11	Terrazza
12	Specchio d'acqua
13	Paddock
14	Ingresso paddock

15. Assonometria degli
spazi attrezzati all'uso e al
funzionamento del
circuitto con distribuzione del
programma funzionale



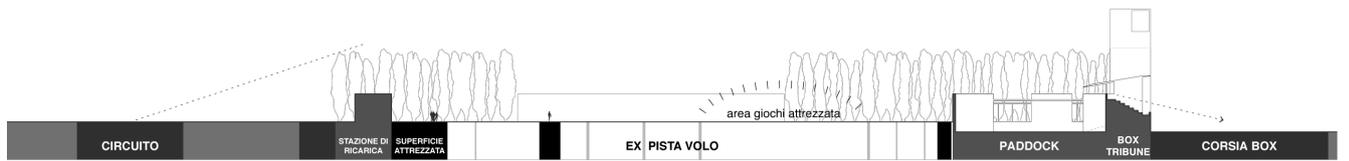
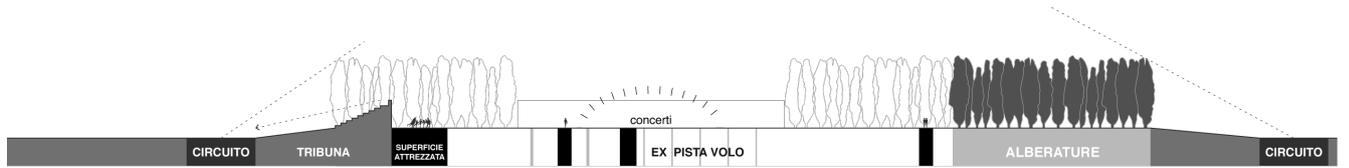
Al termine di questa prima fase troviamo un nuovo spazio di progetto: i bordi⁽¹⁶⁾. Tra il parco e l'autodromo lo spazio è scandito da muri, filari di alberi e piccole architetture con funzione pubblica, che fanno da filtro tra le due aree di diversa vocazione.

Su questi spazi andremo ad intervenire successivamente, affrontando nei prossimi capitoli la seconda fase di progetto, attraverso l'integrazione di nuovi servizi per la comunità e il pubblico.

16. Sezioni del bordo dell'ex-pista di volo scandito da muri, filari di alberi e piccole architetture con funzione pubblica

SUD

NORD























CASI STUDIO

- 1 Scelta dei casi studio
- 2 Metodologia
- 3 Analisi
- 4 Risultato del confronto

2.1 SCELTA DEI CASI STUDIO

Al fine progettuale la ricerca dei casi studio si è svolta selezionando interventi di diverso tipo. Questa scelta consegue dalla necessità di confrontarsi con due tipologie di spazi: da un lato l'ex pista di volo con cui il bordo deve connettersi, dall'altro il bisogno di inserire nei bordi edifici di dimensioni modeste.

La metodologia applicata si basa sulla esigenza degli spazi di possedere determinate caratteristiche, come il rapporto diretto con il paesaggio e il territorio immediatamente circostante, il mantenimento della pista di volo esistente, l'utilizzo degli spazi da parte di diversi utenti contemporaneamente, il bisogno di fornire lo spazio aperto di servizi.

La progettazione del parco, delle aree verdi e dei bordi, segue il tema della evoluzione e crescita del giardino basata su una gestione ecologica e sostenibile dello spazio pubblico, ispirata al concetto di Terzo Paesaggio e di "giardino in movimento", teorizzati dal paesaggista francese Gilles Clément: all'azione della natura si accompagna il controllato intervento umano che trasforma il residuo in riserva.

La ricerca di esempi per la gestione degli elementi architettonici e degli spazi attrezzati si è concentrata su progetti di rivitalizzazione delle periferie, riqualificazione di aree dismesse e interventi territoriali in ambito rurale.

In seguito alle considerazioni precedenti, sono stati selezionati differenti interventi a differenti scale.

I casi selezionati presentano tutte le caratteristiche del luogo, nonostante si tratti di aree di passaggio e transito, non abbiano particolare relazione con il contesto architettonico ed il paesaggio in cui sono inseriti (almeno per quanto riguarda le strutture presenti), e non siano legati alla tradizione storica del territorio.

Tuttavia, i casi studio possono essere notevolmente ampliati per trovare all'interno di ogni parco caratteristiche comuni con altri, ma anche importanti unicità.

2.2 METODOLOGIA

In seguito alla considerazioni presentate precedente, sono stati selezionati differenti casi studio.

La metodologia utilizzata per svolgere l'analisi di questi ultimi è strutturata per analizzare la presenza e la posizione, all'interno dei diversi interventi di spazi e servizi, le forme e i materiali utilizzati, il rapporto con il contesto, individuando i flussi interni, che definiscono la distribuzione degli spazi nell'area, e quelli che collegano il sito con il territorio, permettendo accessibilità e collegamenti con lo spazio urbano ed extraurbano circostante.

*Segue una sintetica
guida alla lettura delle
caratteristiche che verranno
successivamente evidenziate,
al fine di illustrare la
metodologia utilizzata per
l'analisi*

SPAZI E SERVIZI

*Modo di concepire i luoghi predisposti,
caratterizzati da diverse atmosfere,
libertà di movimento ed espressione.
La cui qualità è determinata dalla
flessibilità.*

RAPPORTO CON IL CONTESTO

*Situazione territoriale (urbana
o extraurbana) entro la quale il
progetto si inserisce, e di cui va a
modificare le relazioni preesistenti.*

FORMA
*Espressione che rende una struttura
riconoscibile.*

MATERIALI

Caratteristiche particolari che permettono il riconoscimento di uno spazio, o un servizio, all'interno dell'area; che siano questi elementi naturali (vegetazione), o semplicemente un particolare colore che identifica l'elemento, o gli elementi, caratterizzanti l'area.

The High Line, New York



Sports Park, Genk, by LOLA



Buckler's Forest, Crowthorne
by Macgregor Smith Architects



Jardin du Foyer Laekenois, Bruxelles,
Gilles Clément e Coloco



Landschaftspark Duisburg Nord
by Latz + Partner



Lakkegata recreation park, Oslo
by Asplan Viak



Sollvallsparken, Uppsala
by Karavan landskapsarkitekter



Zeng Xiaolian Museum, Kunming
by Elepheno Architects



H-FARM Campus, Roncade,
by Zanoni Architetti Associati



SKY-RAIL COMMUNITY NODES,
Melbourne, by March Studio



Waitangi We`st, Wellington,
by Athfield Ltd



1

Progetto Azatlyk, Central Square
Tipologia Spazio pubblico polifunzionale
Architetti DFCOM
Realizzazione 2020
Luogo Naberezhnyye Chelny, Russia



2

Progetto Solvallsparken
Tipologia Parco distrettuale polifunzionale
Architetti Karavan Landskapsarkitekter
Realizzazione 2016
Luogo Rosendal, Uppsala, Svezia



3

Progetto El jardín de las Galicias
Tipologia Paesaggio produttivo
Architetti S.P. Pérez, S. Khail J. Tellechea
Realizzazione 2021
Luogo Galizia, Spagna



4

Progetto Ile Seguin jardin de préfiguration
Tipologia Spazio pubblico, giardino
Architetti MDP Michel Desvigne
Realizzazione 2009-2010
Luogo Boulogne-Billancourt, France



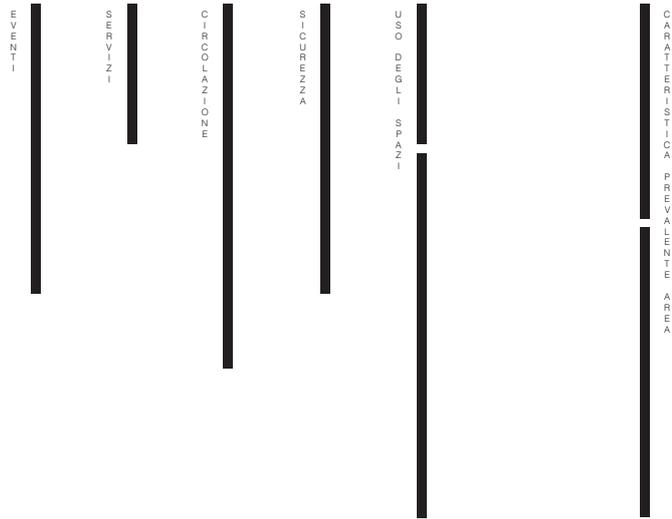
Le fonti delle fotografie riportate sono riportate nell'assetografia finale.

5

Progetto Sports Park
Tipologia Parco pubblico polifunzionale
Architetti LOLA, LIST and Antea group
Realizzazione 2015-2018
Luogo Genk, Belgium



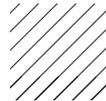
*Segue una sintetica legenda
in cui sono presentati i
differenti diagrammi e
disegni presenti all'interno
dell'analisi.*



SERVIZI E SPAZI.
 Diagramma descrittivo del rapporto fra la destinazione d'uso degli spazi esistenti, i servizi presenti e le loro caratteristiche formali e materiali.



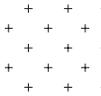
Edifici pubblici



Area alberata



Area pavimentata



Area verde



Flussi interni



Flussi esterni

RAPPORTO CON IL CONTESTO.
 Sono individuati i flussi, che attraversano e definiscono la distribuzione interna dell'area di progetto; il contesto in cui esso si inserisce rispetto ad aree private, pubbliche, servizi preesistenti ed uso del suolo, presenza e vicinanza con fonti inquinanti e di disturbo.

ARREDO URBANO

Il disegno degli spazi è caratterizzato da attrezzature di particolari forme, spesso che si ripetono e si uniscono.

I manufatti, che possono essere fissi o mobili, hanno in alcuni casi materiali o colori accesi che li contraddistinguono, o sono identitari dell'area stessa.

Tra questi possiamo individuare diverse categorie, fra cui attrezzature sportive, elementi decorativi come fioriere e recinzioni, elementi per l'illuminazione e sedute.

RIPETIZIONE DI MODULI

Il disegno degli spazi, o quello degli arredi, è spesso legato alla ripetizione di moduli regolari, di diverse geometrie. Questo permette, in particolar modo, di ottenere arredi componibili e facilmente assemblabili e riproducibili.

PADIGLIONI

Ogni area è caratterizzata dalla presenza di padiglioni, che ospitano nuovi servizi assieme a quelli di prima necessità.

SCHEMA DELLE FORME

Forme geometriche, libere e moduli caratterizzano gli elementi architettonici e quelli di design dei diversi progetti.



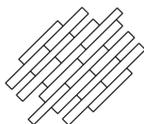
Prato



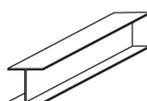
Cemento



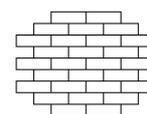
Presenza di un colore dominante



Legno



Acciaio



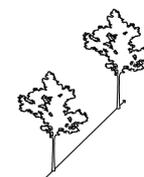
Pavimentazione



Alberi



Fiori e diverse piantumazioni



Viale alberato



Ghiaia o sabbia



Acqua

MATERIALI
 presenti, utilizzati per la
 realizzazione di pavimentazione,
 padiglioni ospitanti i servizi,
 arredo urbano e caratterizzanti
 specifici spazi dell'area.
 In più casi alcuni elementi, come una
 pedana, un percorso o un padiglione
 sono riconoscibili nel contesto
 grazie al materiale o al colore
 particolare che li caratterizza.

1

Azatyk, Central Square
Spazio pubblico polifunzionale
DROM
2020
Naberezhnye Chelny, Russia

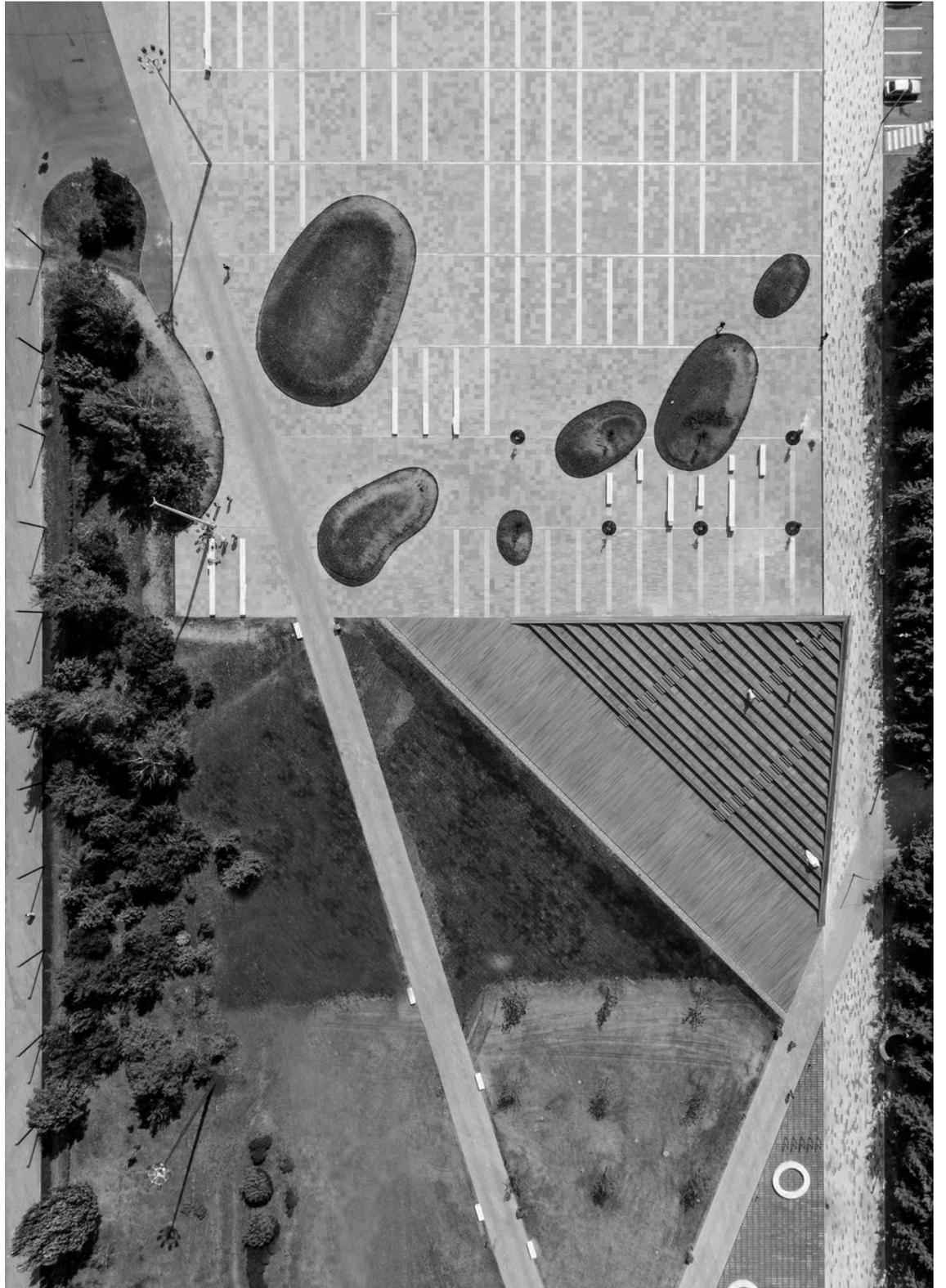
“Volevamo convertire uno spazio pubblico senza vita di una tipica città russa costruita negli anni Settanta in un’area multifunzionale che potesse stimolare l’interazione con i cittadini”, sostengono gli architetti di Drom. L’area centrale è suddivisa in tre piazze, ognuna delle quali assolve una diversa funzione, caratterizzate da diverse strutture e finiture: a est la pavimentazione in cemento rosa ospita eventi e mercatini, accanto, la

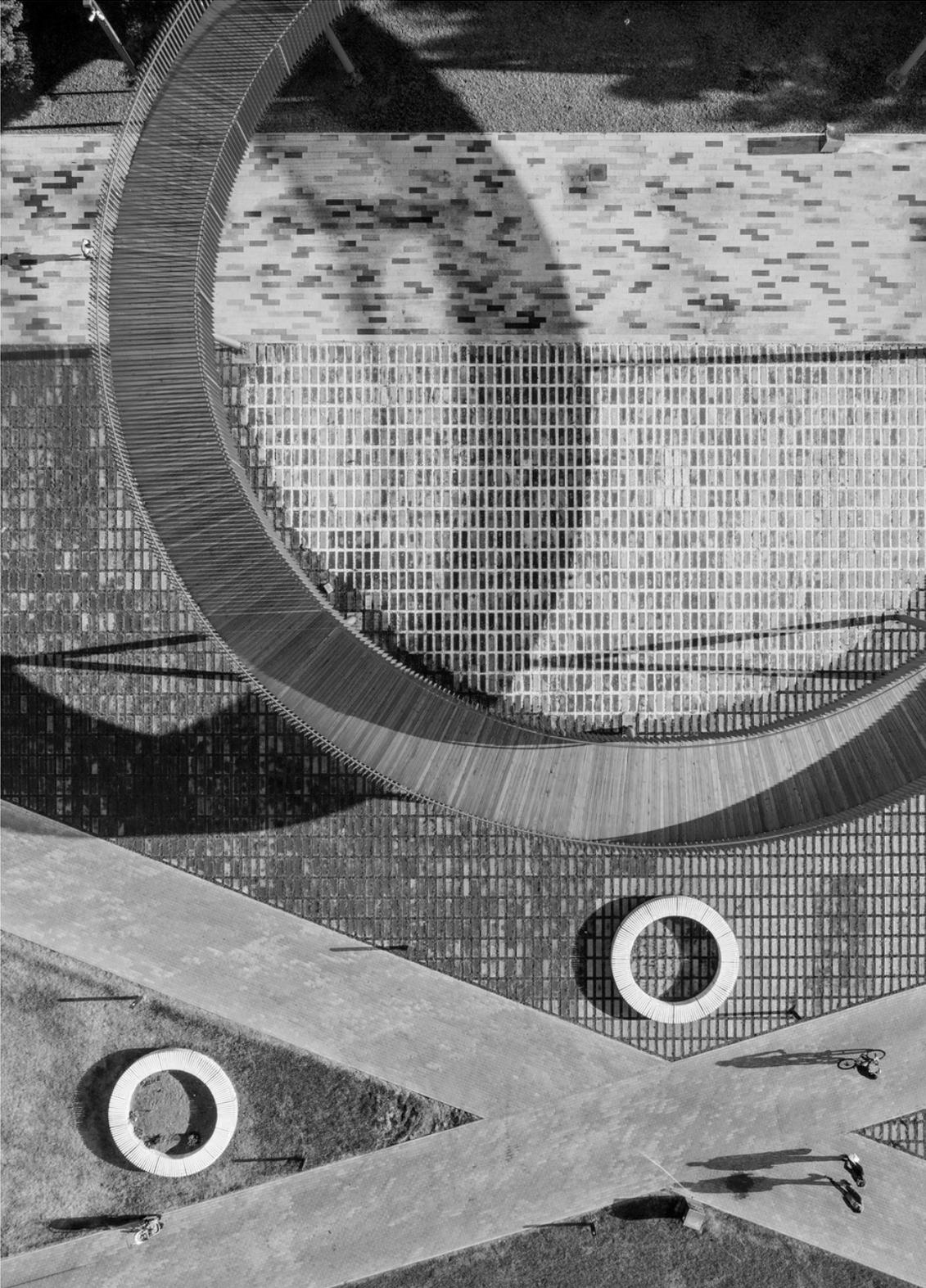
green, si distingue per la presenza di un anfiteatro in legno nella cui base si trova una caffetteria, infine troviamo una fontana e una vasca circolare che in inverno si trasforma in pista di pattinaggio.

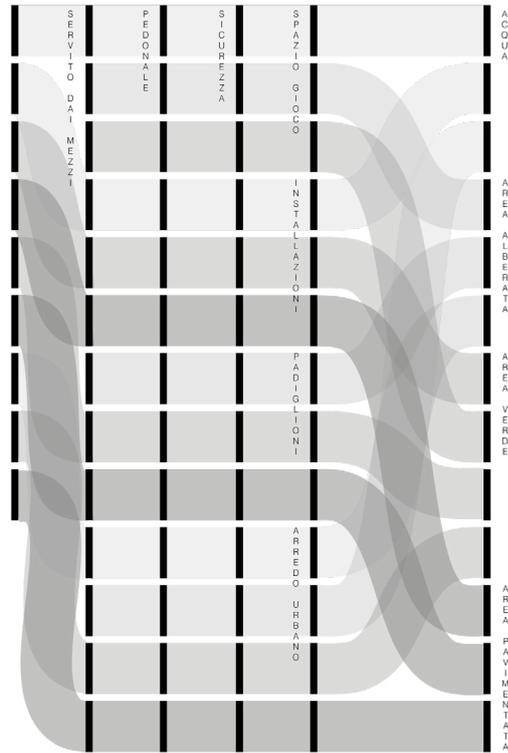
L’asse pedonale è stato spostato lungo il bordo, cosicché i filari di alberi potessero proteggere i visitatori da sole e vento. La promenade, funge sia da filtro che da elemento distributivo, tra la piazza e il quartiere

confinante, ed è stata riempita da padiglioni e aree gioco.

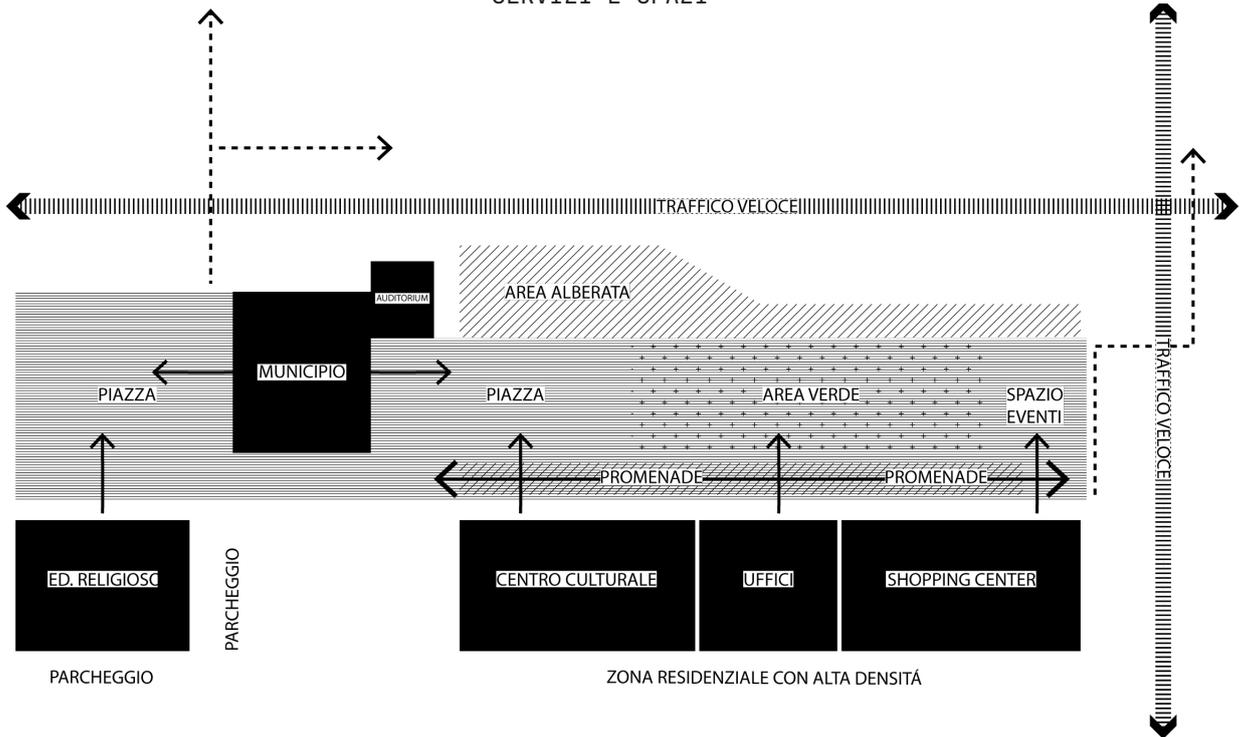




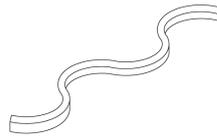
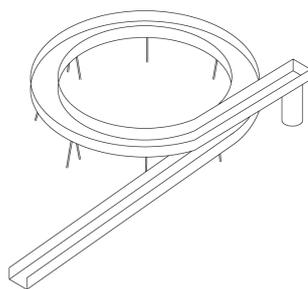
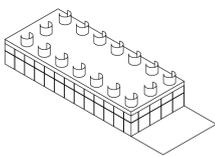




SERVIZI E SPAZI



RAPPORTO CON IL CONTESTO

Arredo urbano*Ripetizione di moduli**Padiglioni*

SCHEMA DELLE FORME



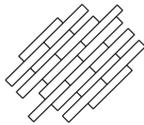
Prato



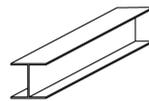
Cemento



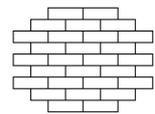
Presenza di un colore dominante



Legno



Acciaio



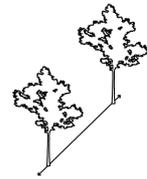
Pavimentazione



Alberi



Fiori e diverse piantumazioni



Viale alberato



Ghiaia o sabbia



Acqua

MATERIALI

2

Sollvallsparken
Parco distrettuale polifunzionale
Karavan Landskapsarkitekter
2016
Rosendal, Uppsala, Svezia

Sollvallsparken è un parco progettato per servire la comunità del nuovo distretto residenziale, promuovere l'attività fisica e incoraggiare bambini e giovani a giocare all'aperto e in compagnia, favorendo l'interazione sociale tra bambini, adolescenti e adulti.

Il Parco è collegato al quartiere attraverso un percorso pedonale e ciclabile, che si trasforma in un percorso multifunzionale nel momento

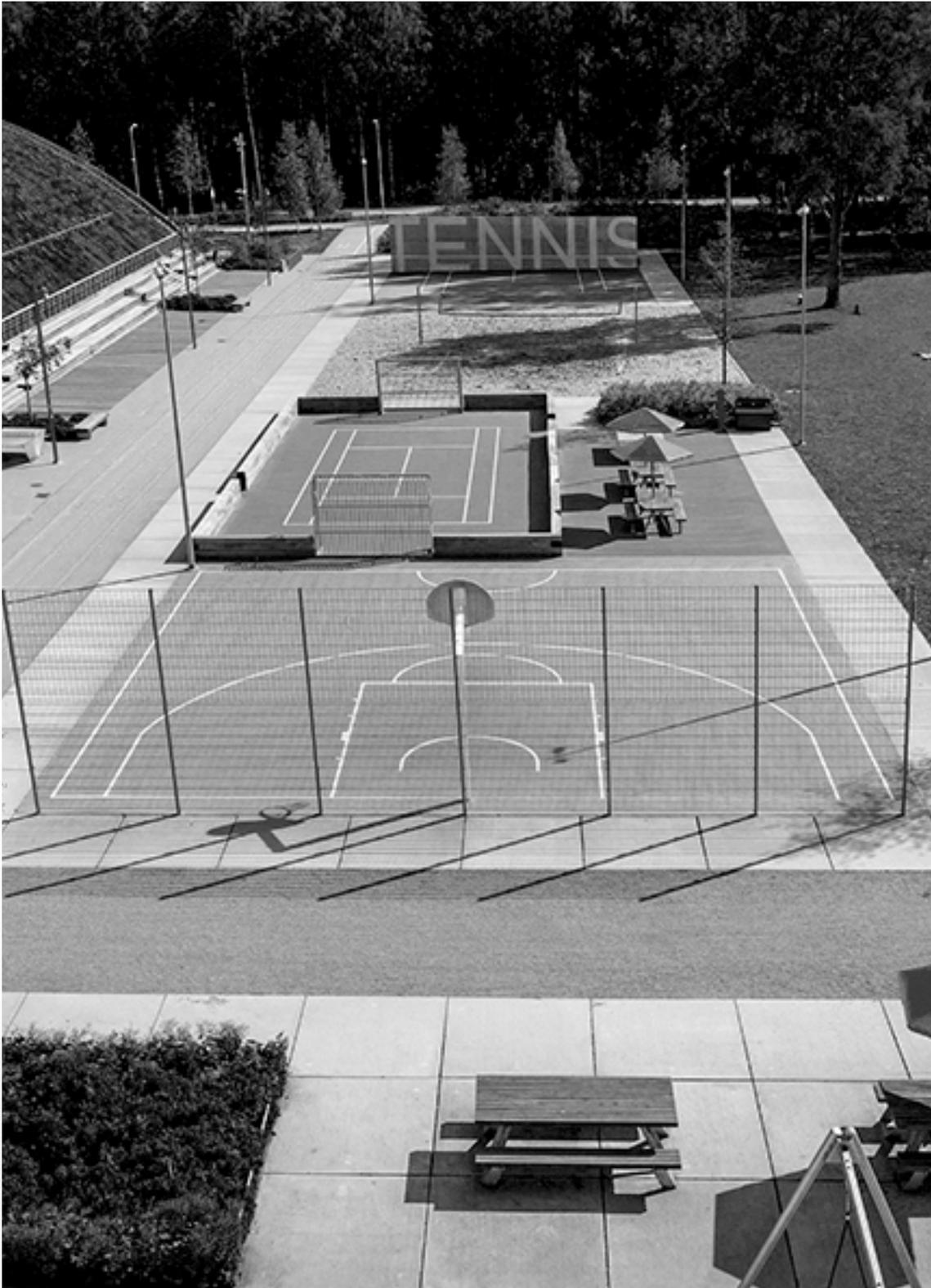
in cui attraversa l'area. A questo sono collegati degli spazi per il gioco e lo sport, divisi per età, tra cui troviamo parkour, una parete da arrampicata, parete da tennis, campo da beach volley, street ball, ping pong, ecc. A fiancheggiare questi spazi da un lato un' ampia gradinata in legno fa da tribuna, dall'altra attrezzi e area picnic si fondono con la foresta.

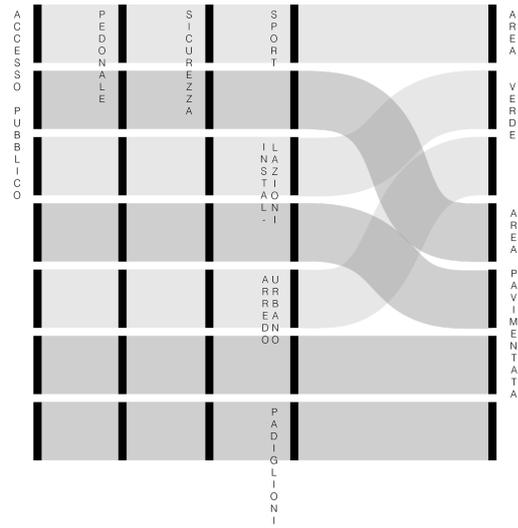
L'identità del parco è rafforzata dalla presenza del colore giallo che

caratterizza i pali dell'illuminazione e le attrezzature. Il verde del parco è caratterizzato da piante paesaggistiche e uno sfondo verde racchiude il tratto arredato del parco; l'attrezzatura è principalmente in acciaio e legno. Le aree di attività sono segnate da lastre di cemento di 2x2 metri e costituite da gomma fusa con rivestimenti sportivi in vari colori.

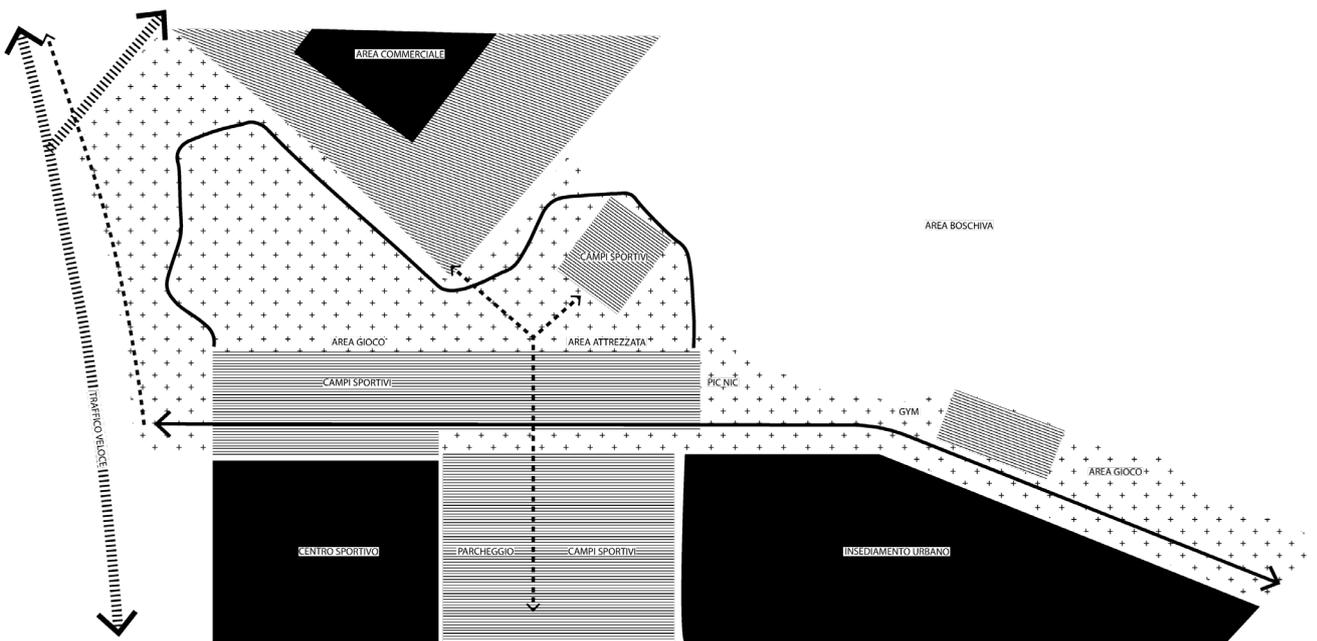




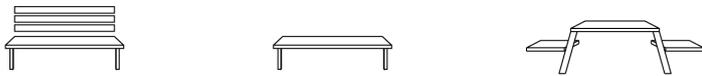
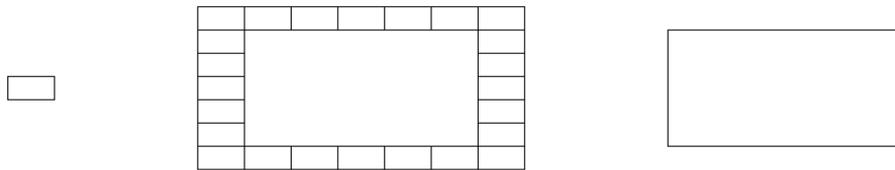
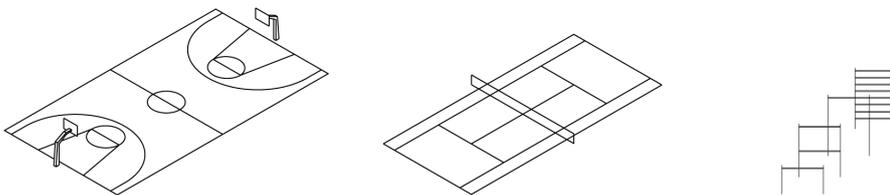




SERVIZI E SPAZI



RAPPORTO CON IL CONTESTO

Arredo urbano*Ripetizione di moduli**Aree attrezzate*

SCHEMA DELLE FORME



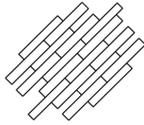
Prato



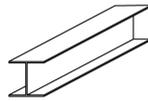
Cemento



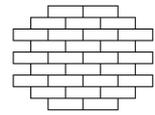
Presenza di un colore dominante



Legno



Acciaio



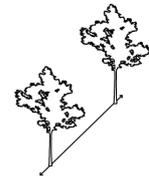
Pavimentazione



Alberi



Fiori e diverse piantumazioni



Viale alberato

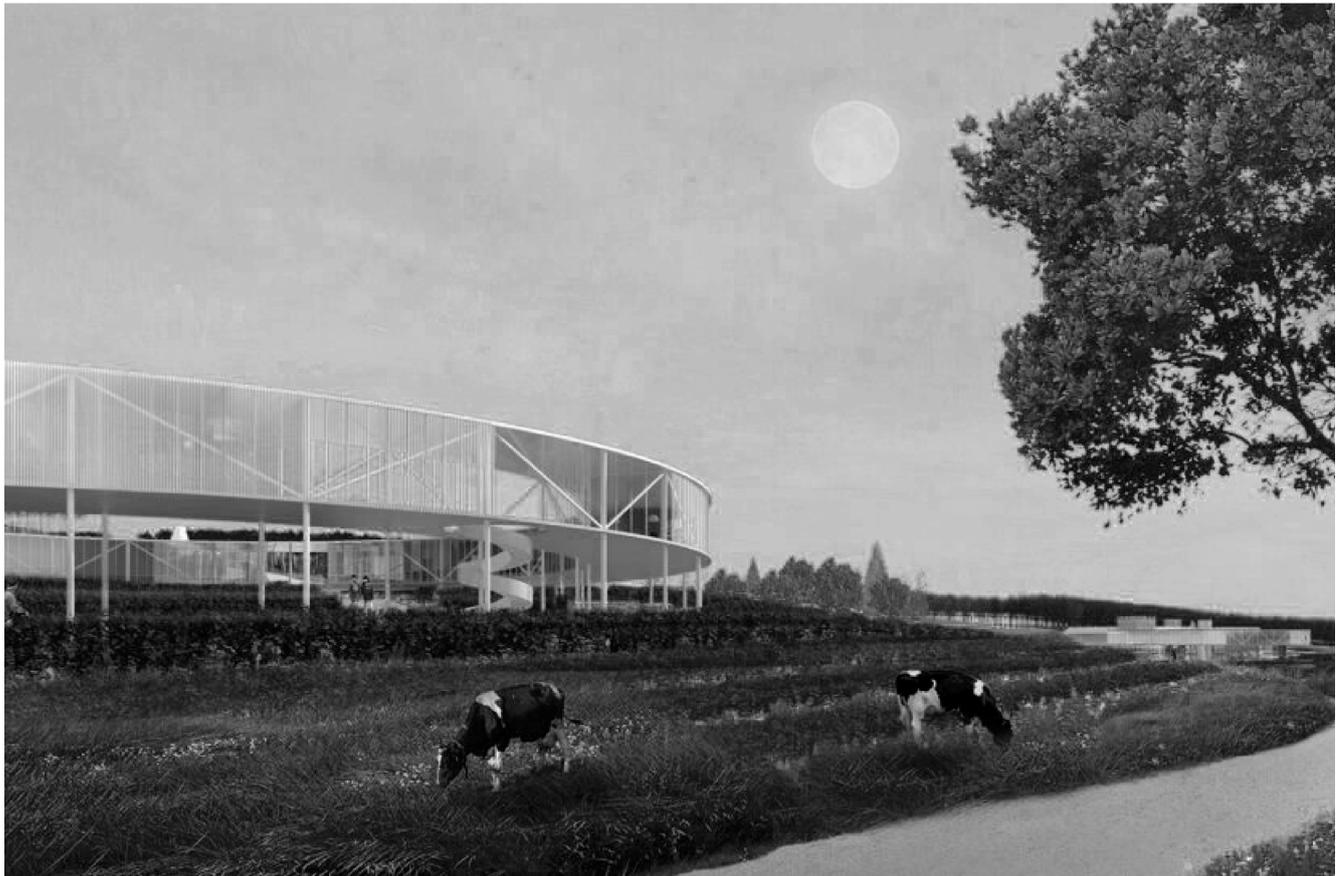
MATERIALI

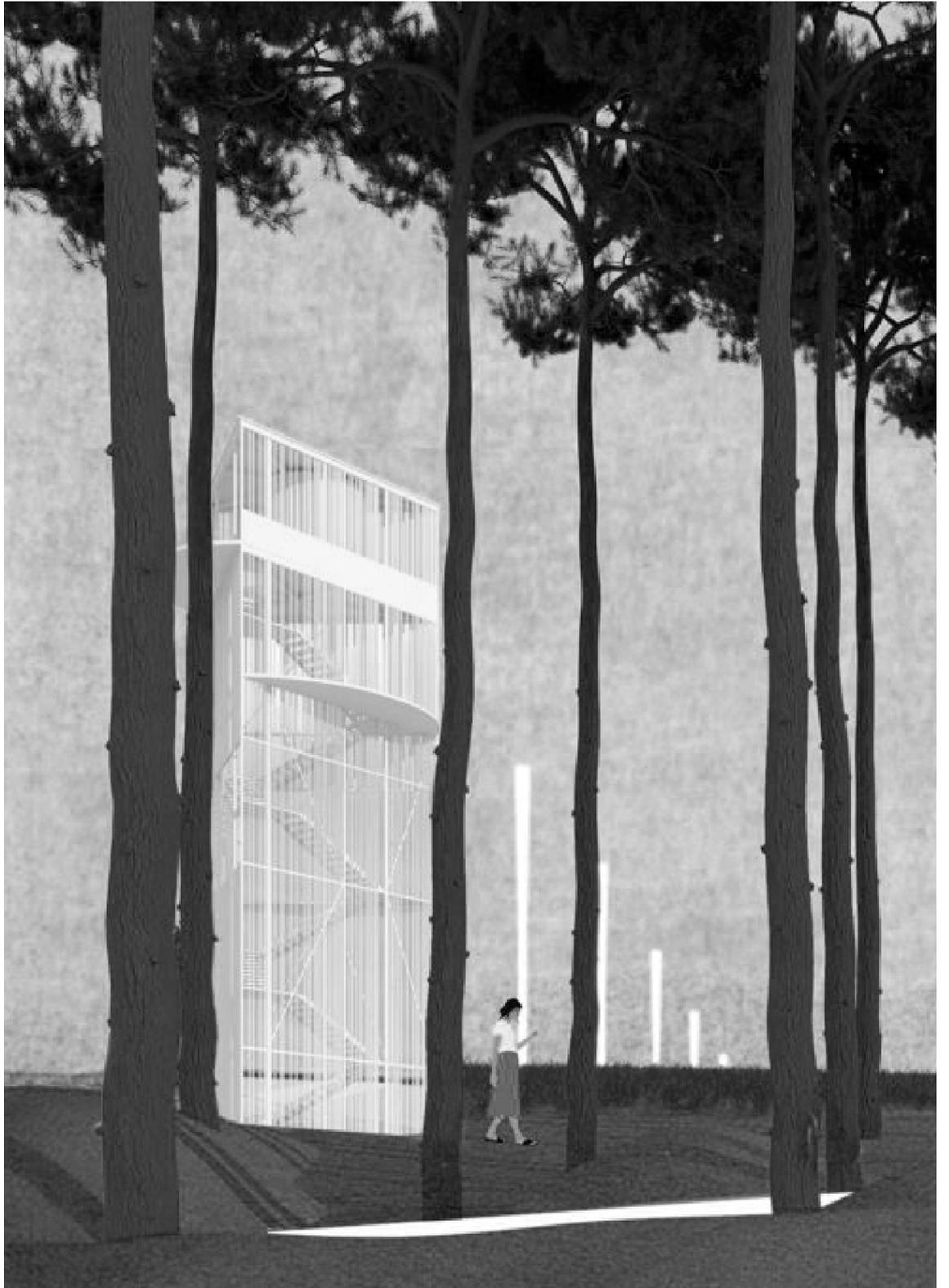
3

El jardin de las Galicias
Paesaggio produttivo
Sara Palomar Pérez, Sanae Khalil e Javier Tellechea
2021
Galizia, Spagna

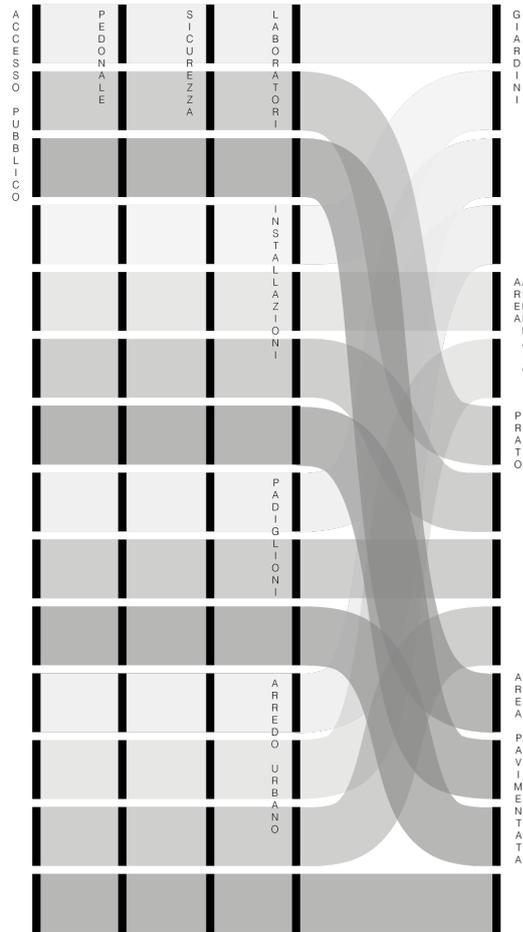
El Jardin de las Galicias si sviluppa su un'area produttiva 100 ettari, la sua rivitalizzazione ha l'obiettivo di introdurre nel paesaggio diverse strategie per la gestione del territorio, e ristabilire i criteri di organizzazione delle attività produttive. Il progetto si articola tra strutture attivatrici e sottili interventi paesaggistici collegati da un percorso pubblico accessibile e pedagogico. I nuovi spazi saranno aperti a residenti, studenti e

professionisti, che troveranno qui un luogo dove collaborare, ricercare e sperimentare sul territorio. In questo modo, il progetto si pone come un'opportunità per sperimentare l'effetto di piccoli interventi su uno scenario di larga scala rurale, diventano motore di un processo circolare che sfrutta al meglio le risorse naturali e i loro sottoprodotti.

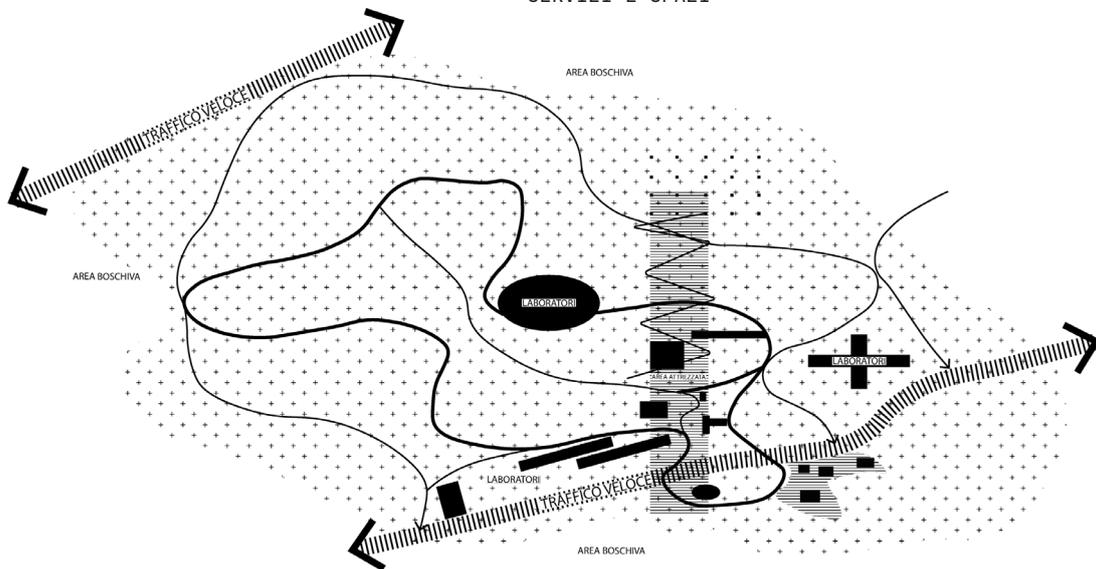






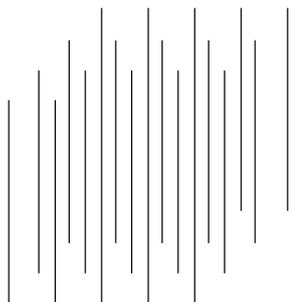
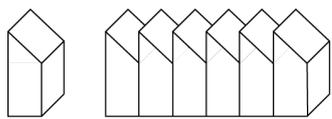
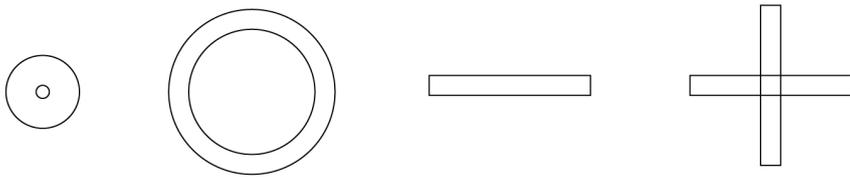


SERVIZI E SPAZI



RAPPORTO CON IL CONTESTO

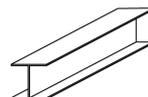
Padiglioni - Ripetizione di moduli



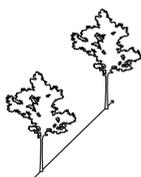
SCHEMA DELLE FORME



Prato



Acciaio



Viale alberato



Ghiaia o sabbia



Alberi



*Fiori e diverse
piantumazioni*

MATERIALI

4

Ile seguin jardin de préfiguration
Spazio pubblico, giardino
MDP Michel Desvigne
2009-2010
Boulogne-Billancourt, France

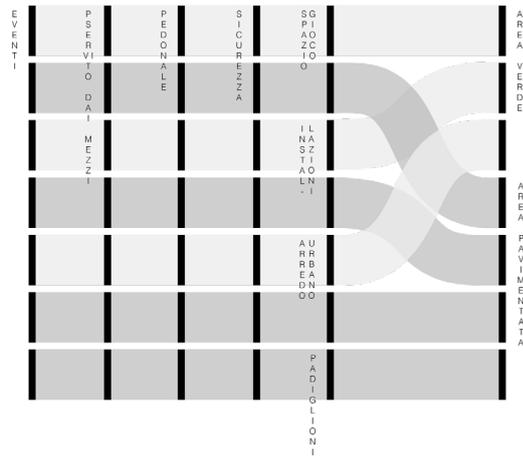
Il giardino é il primo spazio pubblico aperto sull'isola, destinato ad evolversi in futuro fino a ricoprire interamente la superficie, con il suo disegno geometrico tende ad evocare l'origine artificiale dell'isola. Il parco ospita sabbiere per bambini, giardini sperimentali, spazi partecipativi, aree pic-nic, un ristorante e rettangoli verdi di prati o diverse piantumazioni, ed é adatto ad ospitare eventi all'aperto. La sua

posizione strategica offre un diverso punto di vista sul fiume Senna e sulla città.

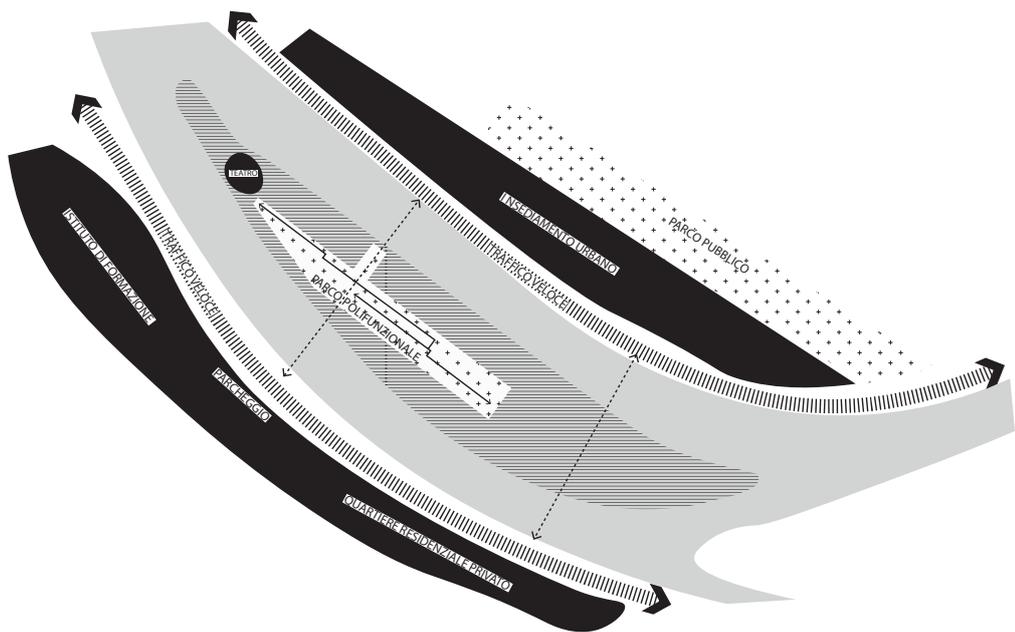








SERVIZI E SPAZI



RAPPORTO CON IL CONTESTO

Arredo urbano



Ripetizione di moduli: aiuole



Ripetizione di moduli: pavimentazione



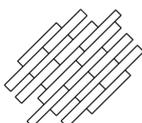
SCHEMA DELLE FORME



Prato



Cemento



Legno



Acciaio



Alberi



*Fiori e diverse
piantumazioni*



Ghiaia o sabbia



Acqua

MATERIALI

5

Sports Park
Parco pubblico polifunzionale
LOLA, LIST and Antea group 2015-2018
Genk, Belgium

Il parco fa parte di un progetto più ampio volto a migliorare la qualità della vita nella città.

Si sviluppa lungo un sentiero sportivo che funge lui stesso da distributore dei flussi nel parco, collegandolo sia con la parte superiore dove si trova la foresta, sia con la valle inferiore, attraverso una pista ciclabile e pedonale che attraversa la regione.

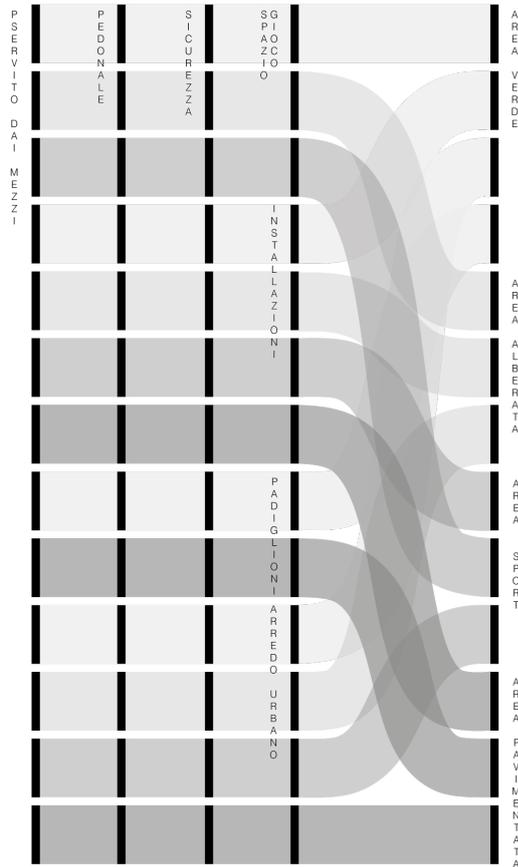
Lungo il percorso troviamo una sequenza di spazi unici: uno skate

park, un multicampo per calcio e basket, uno spazio per lezioni di gruppo di fitness o yoga, aree gioco per i bambini, aree attrezzate per l'esercizio fisico e un'area relax dove riposare.

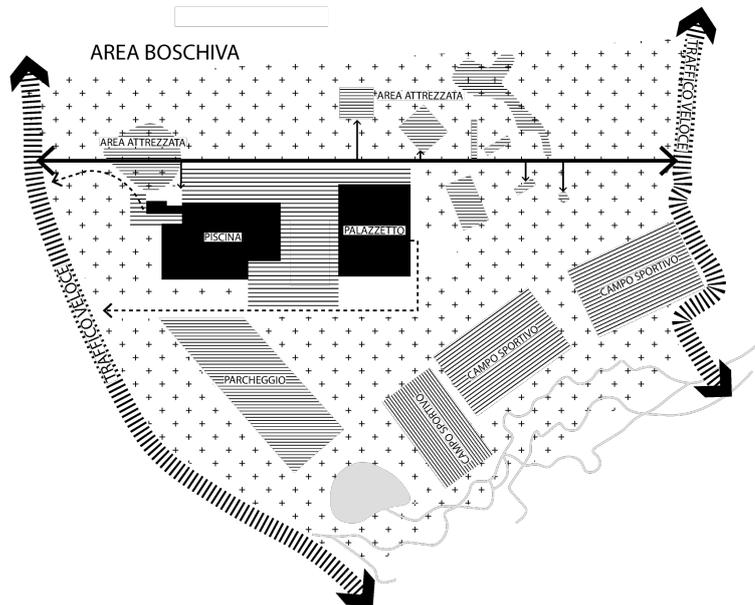






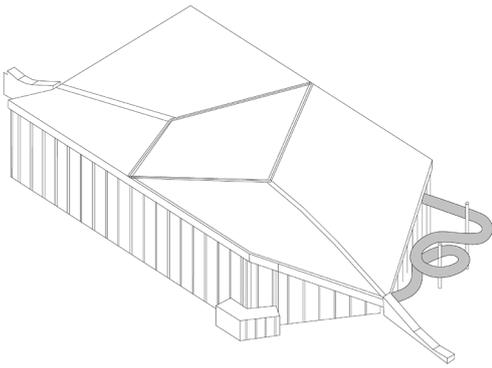


SERVIZI E SPAZI

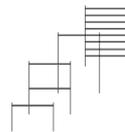
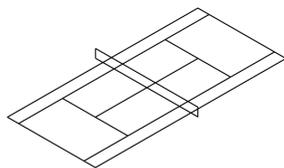
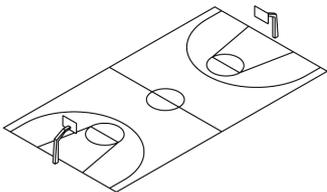
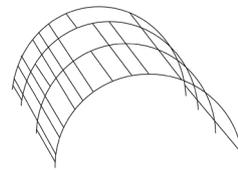


RAPPORTO CON IL CONTESTO

Padiglioni



Aree attrezzate



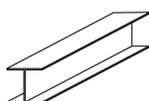
SCHEMA DELLE FORME



Prato



Cemento



Acciaio



Ghiaia o sabbia



Alberi



*Fiori e diverse
piantumazioni*

MATERIALI

2.4 RISULTATO DEL CONFRONTO

Le analisi precedenti hanno come oggetto diverse tipologie di parchi, inseriti in molteplici contesti territoriali, ma che hanno in comune il fine di creare nuovi spazi per le comunità e nuovi strumenti per lo sviluppo del settore terziario. Tutti i parchi hanno in comune l'essere stati progettati in zone marginali rispetto ai quartieri o le città in cui si trovano, e creano spazi di passaggio e connessione nuovi, sicuri, e dotati di servizi per la comunità, tra cui i più semplici come bar e servizi igienici, ma anche laboratori, anfiteatri ed aree sportive.

Di seguito consideriamo i risultati dell'applicazione della metodologia e del confronto fra casi studio.

Mettendo a confronto i diagrammi di ogni caso studio vediamo come, seppur cambino i servizi presenti, le relazioni fra questi e gli spazi in cui sono inseriti e le loro caratteristiche si ripetono, vengono meno a volte gli spazi per l'organizzazione di grandi eventi pubblici, ma mai caratteristiche come la sicurezza e l'organizzazione della viabilità con percorsi ciclabili e pedonali

che facilitano le connessioni con il territorio circostante e l'accessibilità, ma anche la distribuzione interna e la gestione dei flussi.

Si possono ricostruire semplici relazioni fra gli spazi e le caratteristiche dell'area, esse fanno sì che ogni parte sia collegata con quella accanto anche solo da un dettaglio, come potrebbe essere un colore particolare, o un materiale.

Nel disegno dei parchi stessi, della loro pavimentazione, o negli arredi presenti si incontrano spesso forme ripetute e modulari, questo permette, in particolar modo, di ottenere arredi componibili, facilmente assemblabili e riproducibili, e spazi regolari ben definiti nelle loro cornici. Questa caratteristica aiuta a collegare i diversi spazi, anche con diverse destinazioni d'uso attraverso elementi simili fra loro che donano omogeneità al disegno del parco stesso.

Le attrezzature che troviamo nei parchi sono pensate ad hoc per ogni spazio che occupano, e seguono geometrie particolari, o i colori che definiscono il parco. Quest'ultimo aspetto, la presenza di un colore

dominante, è una caratteristica che ritroviamo spesso anche sulle facciate dei padiglioni, o nelle pavimentazioni.

Ogni parco è connesso con il contesto che lo ospita attraverso la creazione di nuovi percorsi, in particolare ciclopedonali. Lungo i percorsi si trovano attrezzature diverse, sia per lo svago che per il riposo: aree picnic, semplici panchine, aree attrezzate per il gioco, e in particolare sono tutti forniti di una attenta illuminazione che rende più sicuro il loro attraversamento.

In ogni caso prima presentato i parchi contengono al loro interno tutti i servizi necessari e non si collegano ad attività esterne, sono in alcuni casi di supporto a queste, ma non ne sono mai dipendenti: si tratta per la maggior parte di spazi polifunzionali, che possono facilmente cambiare la loro disposizione interna ed adattarsi a diverse destinazioni d'uso, o ospitare funzioni temporanee.

I nuovi padiglioni sono caratterizzati da diverse forme, che non hanno nulla a che fare con quelle che caratterizzano l'architettura del territorio circostante.

Questi nuovi edifici non vogliono legarsi alla tradizione architettonica del contesto in cui sono ospitati, ma essere identitari del parco in cui si trovano, essi hanno il solo ruolo di raccogliere i servizi necessari. Da qui nasce la scelta di utilizzare spesso forme curve, o affiancare fra loro diverse geometrie, o l'utilizzo di particolari colori che rendono gli edifici riconoscibili al primo impatto.

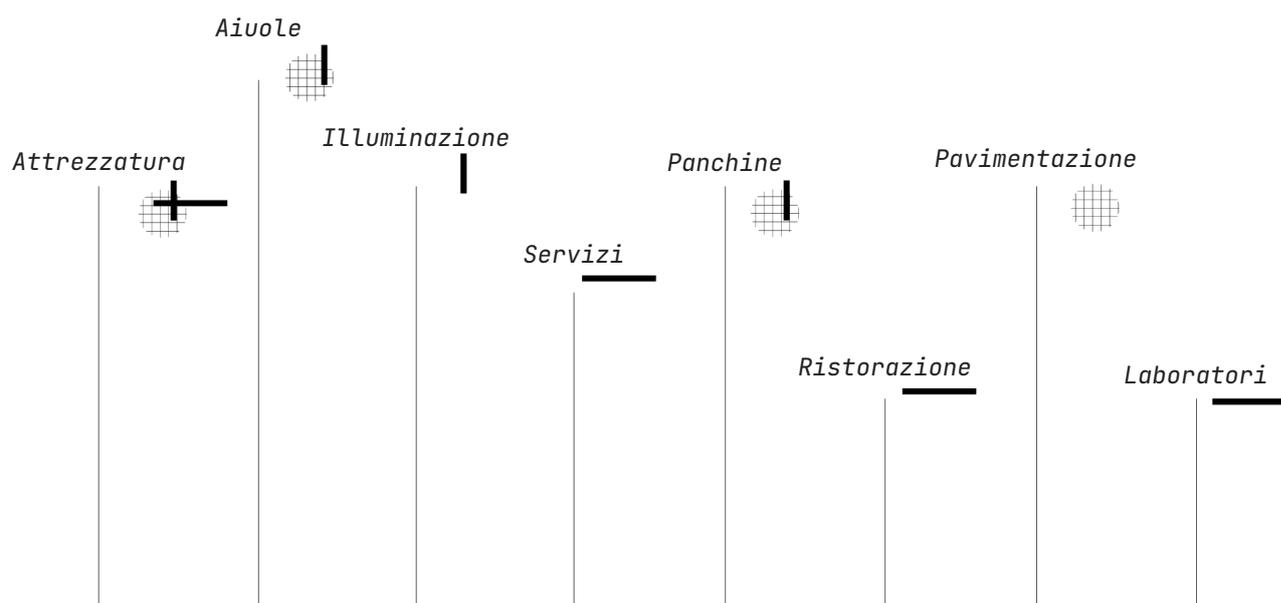
Il seguente schema⁽¹⁷⁾ ci aiuta a mettere in relazione gli aspetti analizzati in precedenza, considerando in particolare spazi, servizi e forme.

Le barre verticali ci mostrano la frequenza con cui troviamo determinate caratteristiche e servizi specifici nei diversi parchi.

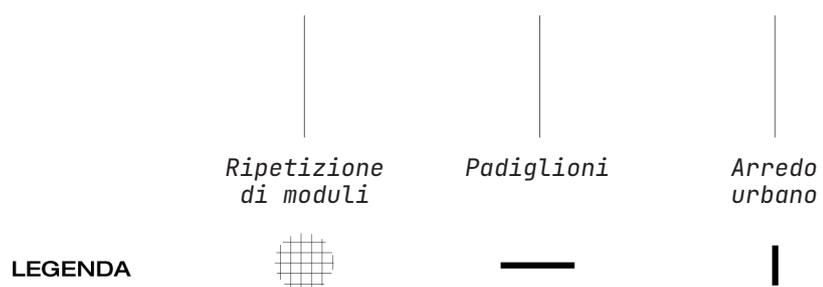
Mentre le aree attrezzate sono sempre presenti, così come in ogni caso è attenta l'organizzazione del verde, sono più rari servizi più specifici come ristoranti e laboratori o aule.

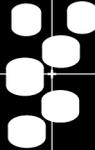
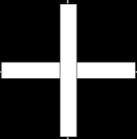
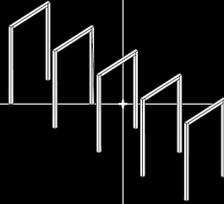
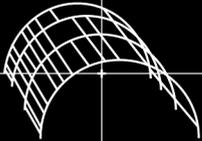
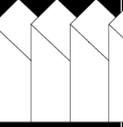
Quest'ultimi sono legati a interventi promossi da società private, e assenti in quelli di tipo pubblico.

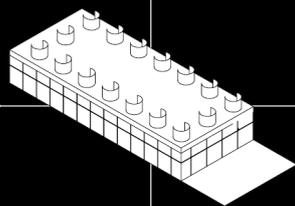
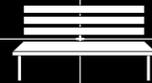
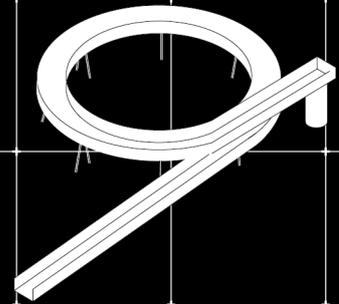
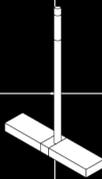
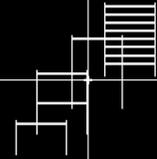
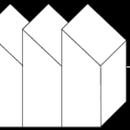
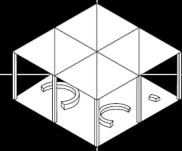
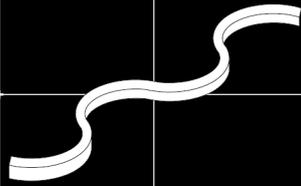
17. Relazioni fra spazi, servizi e forme.



PARCO POLIFUNZIONALE







- 1 Tipologia di progetto
- 2 Possibilità
- 3 Analisi progettuale

3.1 TIPOLOGIA DI PROGETTO

La realizzazione del parco turistico-sportivo per il FVG (Friuli-Venezia Giulia) parte dalla proposta del piano finanziario⁽¹⁸⁾ avanzata dalla Società Pro.Mo. Mortegliano S.r.l. Quest'ultimo ha come obiettivo la realizzazione di una struttura moderna alternativa, sul sedime della ex pista di volo, che crei nuove opportunità per il territorio, attraverso tre fasi successive.

Come anticipato nei capitoli precedenti, le vicende che hanno interessato questa proposta sono diverse, e ci permettono, arrivati a questo punto, di fare alcune premesse:

- Il primo progetto del circuito avrebbe dovuto coprire un'area compresa fra i 6 e i 10 ettari, e parte dell'ex pista di volo avrebbe dovuto essere compresa nel circuito;
- La seconda proposta di progetto si estendeva su un'area più ampia, di 33 ettari, comprendendo ex aree agricole limitrofe alla pista, e anche in questo caso parte del circuito si sarebbe sviluppato sulla ex pista di volo;
- Entrambe le proposte precedenti furono rigettate, in favore del mantenimento della ex pista di volo di

Lavariano, successivamente vincolata come *bene che riveste interesse culturale e quindi degna di particolare tutela*.

18. Fasi di progetto per la realizzazione di un parco turistico-sportivo per il Friuli Venezia Giulia, fornito dalla Società Pro.Mo.

FASE

1

- Demolizione della pista esistente
- Opere stradali e realizzazione della pista, circa 3.500 metri
- Impianti sportivi tecnologici relativi alla pista
- Paddock di circa 15.000 mq
- Recinzione dell'area, realizzazione delle barriere acustiche, piantumazioni funzionario al fonoassorbimento
- Viabilità interna e parcheggi
- 10 box, 360 mq di uffici, centro medico, area servizi, area stampa, ecc.
- Area ricreativa: sistemazione dell'area verde esistente, dotazione di attrezzature per il tempo libero e per i bambini

12,2 milioni di €

3.500 m pista
15.000 mq paddock
10 box
360 mq uffici

FASE

2

- Ampliamento del paddock di ulteriori 15.000 mq
- Ampliamento dei parcheggi
- Sistemazione delle tribune naturali
- Realizzazione di ulteriori 10 box e ampliamento dell'area servizi con la realizzazione di sala stampa, sale dedicate alla didattica e alle conferenze
- Incremento della dotazione degli impianti della pista
- Ampliamento dell'area ricreativa
- Miglioramento delle aree circostanti
- Incremento delle piantumazioni a scopo decorativo

6 milioni di €

15.000 mq paddock
10 box

FASE

3

- Ampliamento del paddock di 10.000 mq
- Ampliamento dei parcheggi
- Miglioramento delle dotazioni delle aree circostanti
- Realizzazione di 4 box e ampliamento area servizi
- Incremento della dotazione degli impianti della pista e la realizzazione della torre operativa

2,5 milioni di €

10.000 mq paddock
4 box

L'obiettivo che la nuova proposta⁽¹⁹⁾ progettuale si pone è la realizzazione di una struttura sportiva moderna, dotata di spazi e attrezzature polifunzionali in grado di attrarre un vasto pubblico, non solo gli sportivi e gli appassionati di moto e auto, e creare nuovi incentivi per lo sviluppo del settore terziario e turistico. A tal fine il piano proposto dalla Società è stato riadattato, rispetto quello originale, al fine di migliorare in minor tempo i servizi per la comunità.

La Fase 1 è stata precedentemente trattata attraverso la rielaborazione della presentazione dello "Studio per un parco territoriale con autodromo per veicoli elettrici a Mortegliano", sviluppata con la collaborazione tra lo Studio di Architettura Bon (guidato dall'Architetto Paolo Bon) e il Politecnico di Torino (nelle persone di Angelo Bonfitto (DIMEAS), Michele Bonino (DAD), Maria Paola Repellino (DAD), Martina Ronco (DAD), Angelo Sampieri (DIST), Andrea Tonoli (DIMEAS)).

Questo primo progetto vede al centro la realizzazione dell'Autodromo,

il quale comprende un circuito automobilistico all'avanguardia, che fa proprie tutte le qualità degli autodromi esistenti, incorporandole in un'unica struttura innovativa, capace di rispettare il paesaggio e la cultura del luogo. Affianco all'Autodromo un parco polifunzionale che punta sulla sostenibilità e sull'utilità sociale, oltre che sullo sviluppo turistico e sulle attività che qui si possono svolgere nel tempo libero.

Il progetto costituisce un'opera in divenire, articolata su più fasi. Già al termine della prima il complesso potrà essere operativo, le successive saranno di arricchimento e miglioramento del parco e delle sue funzioni, riducendo così al minimo le tempistiche tra l'inizio della costruzione e il momento in cui l'opera stessa sarà a disposizione degli utenti. Il grande parco tematico, la cui nascita è fortemente legata al tema della mobilità, è dedicato non solo agli appassionati, ma anche alle famiglie e alle attività del territorio. Il progetto vuole coinvolgere sia enti pubblici che privati, attraverso uno sviluppo dinamico parallelo all'evoluzione delle richieste di mercato nascenti.

19. Fasi di progetto per la realizzazione di un parco turistico-sportivo per il Friuli Venezia Giulia, nuova proposta

FASE

1

- Opere stradali per il miglioramento della viabilità e della accessibilità
- Realizzazione del circuito di 3.500 metri
- Impianti tecnologici relativi alla pista
- Paddock di circa 15.000 mq
- Recinzione dell'area, barriere acustiche, piantumazioni funzionali al fonoassorbimento
- Viabilità interna e parcheggi
- 10 box, uffici, centro medico, area servizi, area stampa, ecc
- Area ricreativa: sistemazione dell'area verde esistente, dotazione di attrezzature per il tempo libero e per i bambini
- Sistemazione delle tribune naturali
- Realizzazione di una stazione di stoccaggio e riciclo batterie

■■■■■■■■■■ di €

3.500 m pista
15.000 mq paddock
10 box

FASE

2

- Ampliamento dell'area ricreativa
- Miglioramento delle aree circostanti
- Incremento delle piantumazioni a scopo ricreativo
- Realizzazione di strutture per la ristorazione
- Realizzazione di laboratori e centro congressi, dotati di servizi multimediali e ideali per qualsiasi tipo di manifestazione o evento
- Nuove attrezzature sportive

■■■■■■■■■■ di €

13.700 mq area attrezzata
1.080 mq di infrastrutture

FASE

3

- Ampliamento del paddock
- Ampliamento dei parcheggi e miglioramento della viabilità
- Realizzazione di ulteriori box
- Incremento della dotazione degli impianti della pista e realizzazione della torre operativa
- Realizzazione di strutture ricettive ed alberghiere diffuse

■■■■■■■■■■ di €

Il Parco assumerà il ruolo di centro propulsivo di novità inquadrato nella tradizione.

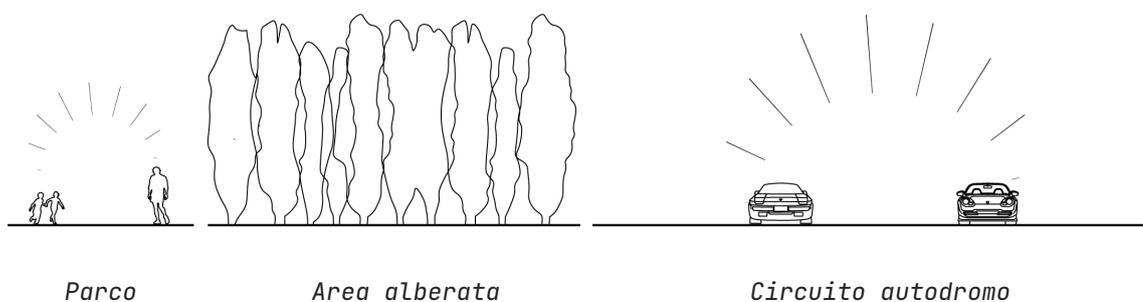
A favore del mantenimento della ex pista di volo il circuito è stato tracciato attorno, e non sopra, alla ex pista. Quest'ultima è oggetto di un intervento di riqualificazione che non va a modificarne l'aspetto, ma mira a controllare gli accessi al Parco, al fine di offrire maggiore sicurezza ai suoi fruitori, e gli fornisce arredi urbani che ne facilitano la fruizione. Viene ridisegnato un percorso che facilita la divisione dei flussi interni, ma che segue quello esistente, congiungendosi al nuovo percorso ciclopedonale che collega il parco ai comuni limitrofi. Si pongono le basi per una gestione più controllata della crescita del verde, a favore delle specie arboree che già si stanno impadronendo dell'area crescendo attorno ai blocchi di cemento con cui la pista era stata costruita.

Il progetto dell'autodromo, precedentemente presentato, lascia aperta una questione fondamentale: come sfruttare lo spazio dei bordi tra il

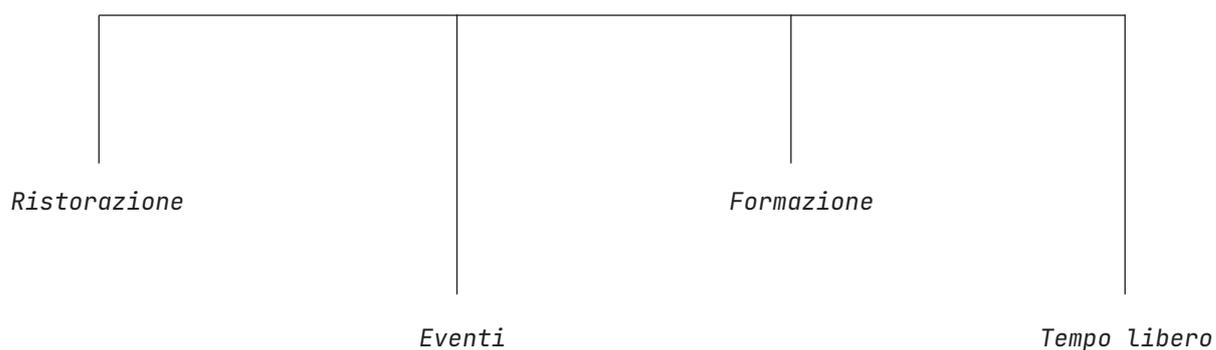
parco e il circuito? ⁽²⁰⁾

Il parco polifunzionale andrà a completarsi in quei margini, ora alberati, al fine di non sottrarre all'agricoltura ulteriori terreni e di non intervenire sulla ex pista con l'inserimento di architetture ex novo.

20. Schema esemplificativo della sezione trasversale del parco al termine della prima fase di progetto



? SERVIZI ?

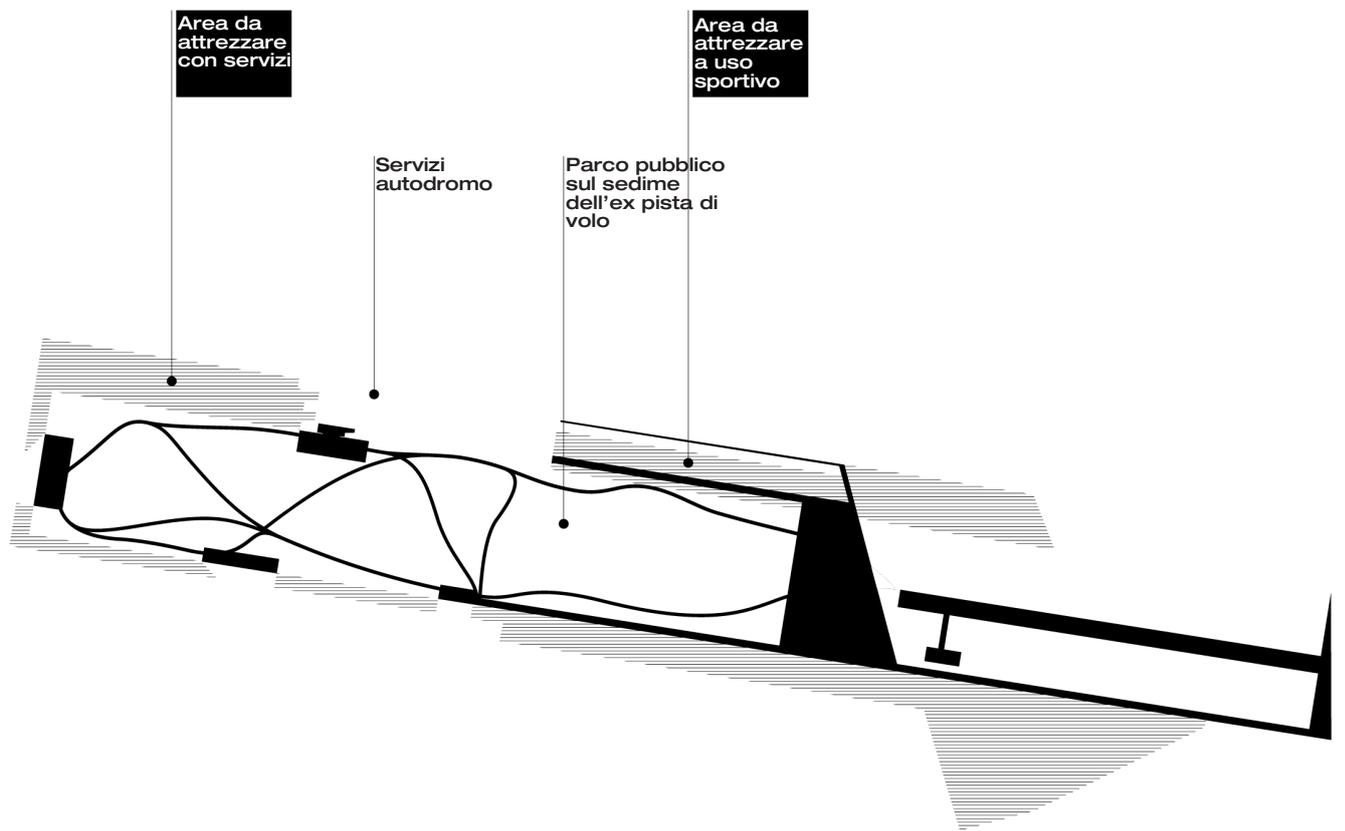


La prima fase progettuale⁽²¹⁾ si sviluppava attorno al circuito e ai servizi necessari al funzionamento di questo, creando di per sé una nuova infrastruttura, ma lasciandola del tutto sconnessa alle attività presenti sul territorio.

Infatti, l'unico intervento a livello territoriale che si va ad effettuare, è il tracciamento di un nuovo percorso ciclo pedonale che collega l'autodromo con i comuni limitrofi e i percorsi preesistenti. I servizi dell'autodromo sono fini a sé stessi, e non forniscono nuovi input di sviluppo alle attività territoriali.

Di seguito verrà proposta una analisi progettuale finalizzata alla realizzazione della seconda fase che mira alla realizzazione degli obiettivi posti.

21. Schema esemplificativo della mappa del parco al termine della prima fase di progetto



3.2 POSSIBILITÀ

L'intervento si posiziona al centro fra i comuni di Mortegliano, Lavariano e Risano.

Partendo dal presupposto che nei prossimi anni le trasformazioni e gli sviluppi più importanti si giocheranno non più nelle città, ma al loro esterno, la posizione in cui il Parco si trova apre la possibilità di creare nuove reti che uniscano e integrino le diverse realtà attive sul territorio, dando vita a una nuova comunità, consapevole e creativa.

Il modello che ne nasce, secondo diverse scale dimensionali, deve raccogliere quindi le energie messe in moto dal territorio stesso, che si concretizzano in diverse forme e diverse necessità.

Le forme con cui il progetto si concretizza nello spazio locale sono molteplici, mosse da interessi finanziari, scelte geopolitiche, interessi individuali e comunitari.

Il parco, che altro non è se non una parte di territorio circoscritta da confini precisi, è l'espressione dell'interesse verso il territorio e il paesaggio,

l'autodromo concretizza la passione della società Pro.Mo., infine gli spazi lasciati ad uso ricreativo, formativo e al tempo libero permettono un maggiore coinvolgimento delle comunità e delle imprese presenti sul territorio.

Il margine che la progettazione dell'autodromo e quella del parco hanno creato, lasciato in questa prima fase progettuale ad area alberata, crea un nuovo stato delle cose, aprendo a nuove opportunità.

La crisi pandemica ha portato al collasso l'organizzazione funzionale dei grandi spazi pubblici come mercati, stazioni, centri commerciali, stadi...

Negli ultimi due anni è stata accelerata la delocalizzazione delle attività umane, prima condensate nella sfera urbana, poi sparse su un territorio più vasto, seppur le prime non siano ancora del tutto sparite, la nuova normalità comporterà il loro lento abbandono, accompagnato da una nuova crisi strutturale: sono richiesti nuovi modelli di spazi pubblici, mentre quelli esistenti andranno a sommarsi al patrimonio delle infrastrutture ormai obsolete per lo sviluppo sociale ed

economico.

Il nuovo modello andrà a rimescolare la presenza umana nel territorio, questo fenomeno permette di ripensare spazi precedentemente abbandonati a favore dello sviluppo urbano, e la rigenerazione del territorio rurale.

A muovere questo modello è una mutazione urbana autopromossa, che si realizza per graduali modifiche dell'esistente, nate spontaneamente dalle comunità, e vedono i cittadini come attori protagonisti degli eventi che interessano il territorio, come creatori dei nuovi scenari di vita urbana.

Seppur spesso nella storia siano le azioni individuali ad aprire a nuove possibilità, come in questo caso il particolare interesse di appassionati del mondo dell'automotive, è necessario coinvolgere imprese, aziende, privati e centri finanziari affinché il progetto si possa realizzare.

Attraverso il coinvolgimento delle aziende presenti sul territorio e delle comunità dei paesi limitrofi è possibile mettere in moto un potente sviluppo economico e di sviluppo del settore

terziario: partendo da un'azione individuale si crea un modello in grado di riscattare il territorio.

3.3 ANALISI PROGETTUALE

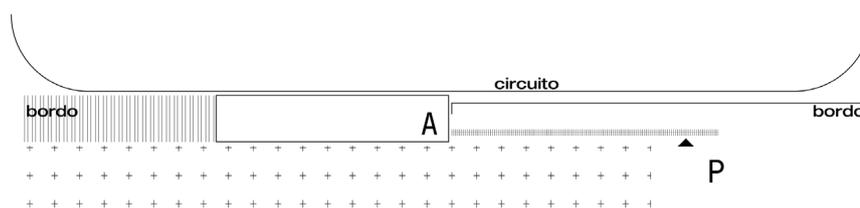
L'intervento in oggetto interessa una superficie complessiva di 13.700 mq e prevedere la realizzazione, al suo interno, di spazi con diverse funzioni e differenti livelli di naturalità.

Per la riuscita del progetto stesso, ed una efficace soluzione progettuale, è necessario fin da subito definire con attenzione gli spazi, differenziando usi e funzioni di questi. La prima distinzione in cui ci imbattiamo è quella fra spazio pubblico e privato.

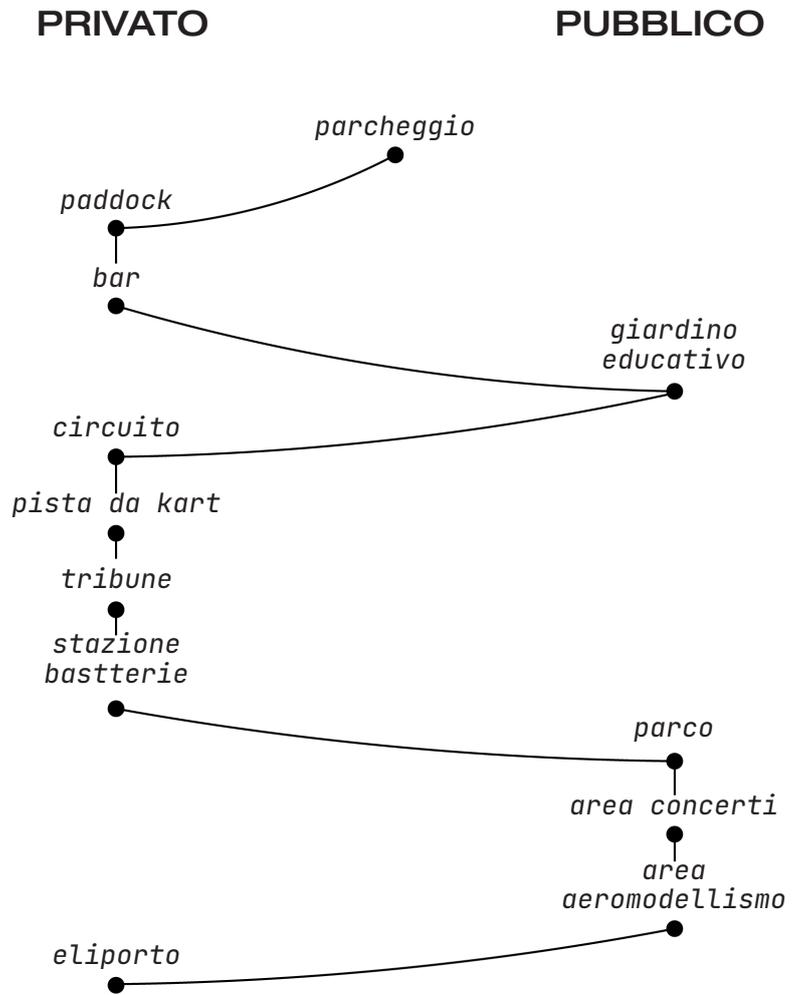
La prima fase, trattata nei capitoli precedenti, si è sviluppata attorno alla progettazione del circuito e dell'autodromo, attraverso la definizione di spazi privati, di cui la quasi totalità delle attività svolte sono finalizzate al solo funzionamento dell'autodromo. Si affiancano a queste strutture il nuovo percorso ciclopedonale e la riqualificazione della ex pista di volo. Quest'ultima ospita alcune attività per il pubblico, come l'area concerti, un giardino educativo e l'area aeromodellismo; mentre servizi come il bar si trovano all'interno dell'autodromo, e la loro fruizione è fortemente legata a questo. Il diagramma⁽²²⁾ ci mostra come gli

spazi pubblici e quelli privati siano completamente indipendenti, come due realtà a sé stanti, che non si relazionano e non comunicano. Le due parti hanno in comune la medesima accessibilità, questo poiché è il parco a determinare gli accessi all'autodromo, ma mentre chi usufruisce dell'autodromo è in un certo senso obbligato a essere un attore passivo del parco, chi vive il parco non ha modo di interfacciarsi con il circuito e l'autodromo senza accedere alla struttura stessa; infatti, i viali alberati che caratterizzano i bordi impediscono a chi sta nel parco di guardare oltre.

È su questi bordi⁽²³⁾ che è necessario lavorare, affinché da barriera diventino elemento di giunzione fra il parco e il circuito.



23. Identificazione dei bordi



22. Diagramma esemplificativo del rapporto tra spazi pubblici e privati.

In questa fase è necessario differenziare le attività e le funzioni che verranno inserite nei bordi, e definire le aree ad esse connesse. Gli spazi pubblici devono essere a servizio della comunità, e dovrebbero fungere da supporto per una serie di attività ed eventi. Al di là di ciò che è programmabile, è necessario creare spazi in cui i cittadini possano agire in libertà e spontaneità.

Parchi come quelli precedentemente analizzati, comprendono mix di funzioni legati da un tema in comune che fa da filo conduttore fra gli spazi. Il Solvallsparken, così come lo Sport Park di Genk, si sviluppano attorno a una serie di funzioni legate all'attività sportiva e all'inclusione sociale. Progetti più ambiziosi, invece, come El Jardin de Las Galicias, si pongono come modelli di determinate situazioni territoriali, in questo caso particolare a legare le attività sono i prodotti del territorio e la promozione del paesaggio rurale. Progetti come questo, e come quello del Parco di Mortegliano, offrono l'opportunità per sperimentare l'effetto di nuove strategie per la gestione del territorio

attraverso interventi su uno scenario a larga scala.

Nel caso di Mortegliano il filo conduttore, nonché motore del progetto, è l'automotive. Il rapporto con il territorio non va ricercato in particolari attività da inserirsi nel Parco, ne costruito, è già forte il legame dell'ex pista di volo col territorio. Questa caratteristica, insieme alla natura moderna dell'autodromo dedicato all'auto elettrica, creano automaticamente un incontro tra spazio pubblico e privato.

Le nuove attività e i nuovi servizi saranno ospitati nei bordi. L'autodromo è strategicamente in posizione centrale rispetto al confine della ex pista di volo, a fianco ad esso le due aree alberate: la prima più facilmente raggiungibile si trova in prossimità dell'area designata a parcheggio, e all'ingresso dell'autodromo e del paddock, la seconda più lontana, oltre la struttura dell'autodromo, in una posizione che favorisce anche maggiore privacy.

Gli spazi che si prevede di inserire in questa fase sono: un'area attrezzata, laboratori, un miglioramento dell'area ricettiva e ristorativa dell'autodromo⁽²⁴⁾

24. Riassunto delle funzioni presenti a fine della prima fase e quelle in progetto nella seconda

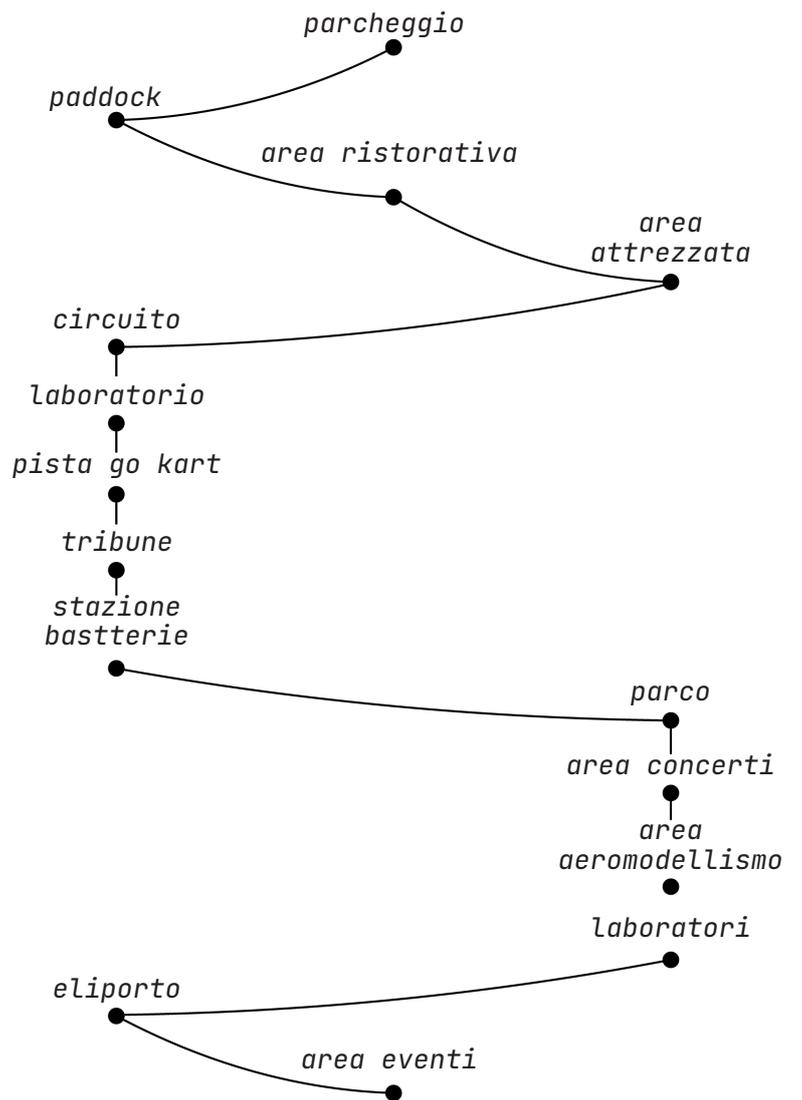
	ESISTENTE	IN PROGETTO
PRIVATO	paddock	
	ingresso pubblico, bar e servizi	ampliamento dell'area ristorativa (bar e ristorante)
	circuito	laboratorio dedicato all'auto elettrica
	pista go kart	
	tribune naturali	
	stadione di stoccaccio e riciclo batterie	
	eliporto	
		media center e area vips
PUBBLICO	giardino educativo	area sportiva attrezzata
	parco	
	area concerti	spazio eventi
	area aeromodellismo	
		laboratorio
		bar e ristorante

Se riprendiamo il diagramma⁽²⁵⁾ precedentemente prodotto, lo aggiorniamo a questa fase di progetto, possiamo subito riconoscere un miglioramento dell'interazione fra gli spazi. Seppur si tratti di un intervento di dimensioni minime, la polifunzionalità delle strutture inserite permettono maggiore fruizione degli spazi e quindi l'aumento dei servizi comuni a parco e autodromo.

25. Diagramma esemplificativo del rapporto tra spazi pubblici e privati.

PRIVATO

PUBBLICO

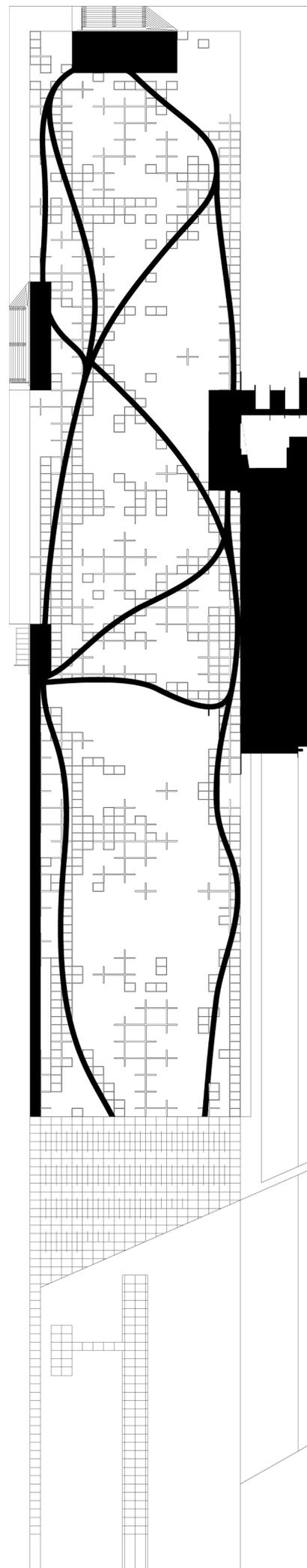


La distribuzione e la forma delle nuove strutture che ospiteranno i servizi presentati precedentemente è fortemente dettata da due fattori: i moduli e i percorsi già presenti, non frutto della prima fase, ma del disegno originario della pista di volo.

L'accessibilità e la distribuzione sono fortemente legate ai percorsi della ex pista di volo, che regola anche i flussi interni⁽²⁶⁾. La disposizione delle nuove strutture deve quindi tenere conto della impossibilità di tracciare nuovi percorsi, anche al fine di evitare una eccessiva pavimentazione del terreno e la riduzione delle aree verdi. Così come l'inserimento di nuove strutture nei soli bordi permette di non intaccare il disegno della ex pista e un intervento che sarebbe difficile da mascherare all'interno del paesaggio circostante.

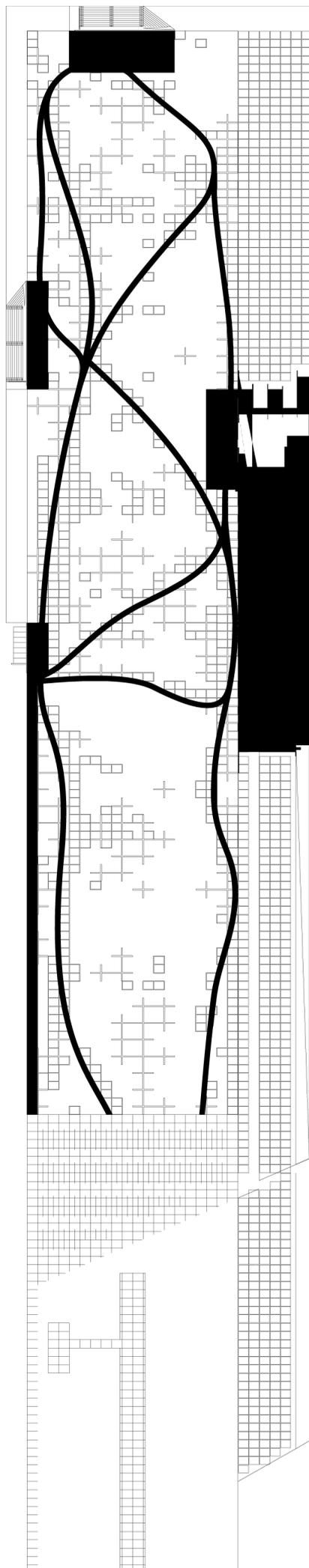
Abbiamo, in questa sede, già parlato di moduli sotto diversi aspetti, sia per quanto riguarda il disegno della pavimentazione e il tracciamento degli spazi a terra, sia per quanto riguarda le attrezzature e l'arredo urbano. In questo caso specifico il modulo

da seguire ce lo dà la pista di volo, originariamente realizzata con piastre di cemento di dimensione 5x4metri⁽²⁸⁾. Una prima suddivisione delle aree può essere fatta utilizzando questo modulo e semplicemente colorando gli spazi che verranno occupati, questo ci permette di visualizzare quanta superficie dei bordi resterà libera e quanta verrà occupata dal nuovo intervento, la suddivisione in questi moduli farà oltremodo sì che il rapporto tra pieni e vuoti sia proporzionale⁽²⁷⁾.





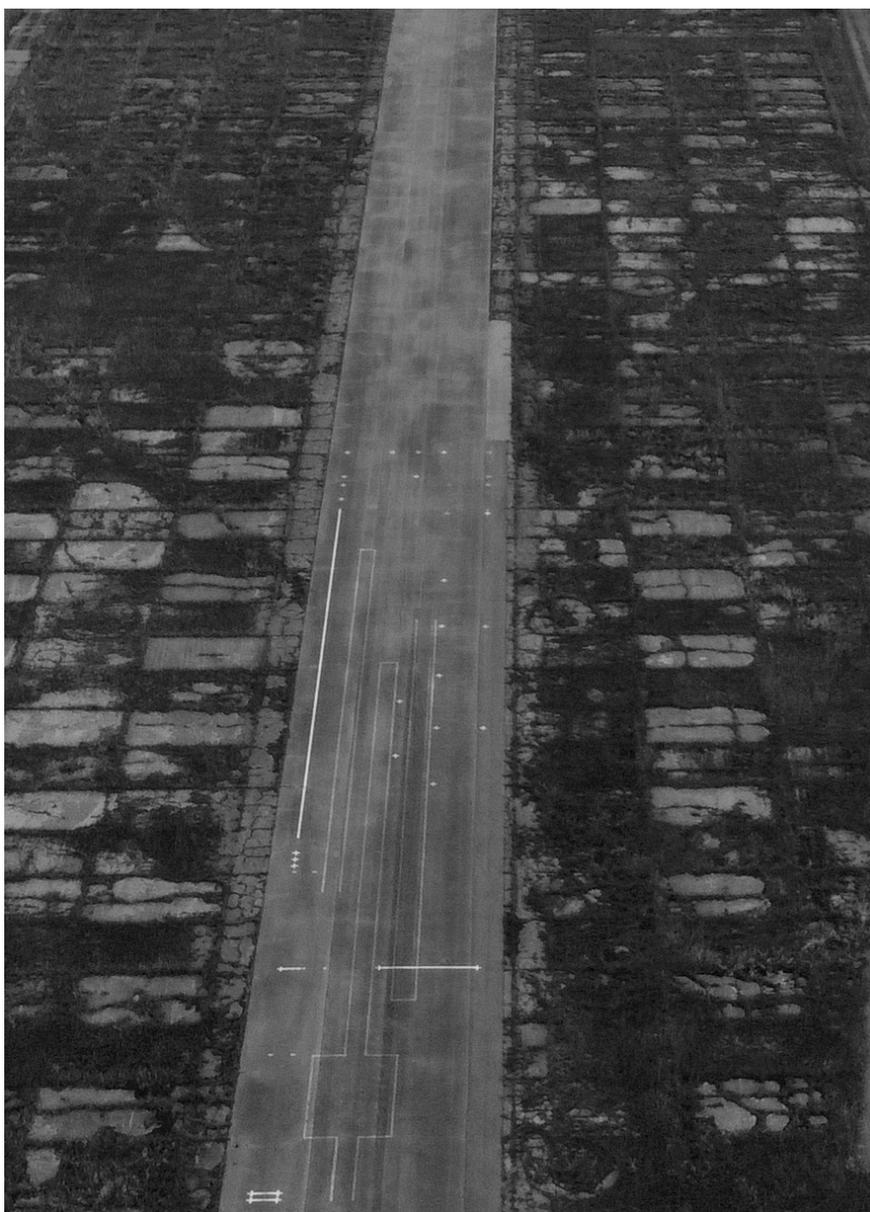
26. Accessibilità flussi e percorsi. A destra foto aerea che mette in evidenza i percorsi presistenti, a sinistra schema che indica i tracciati recuperati



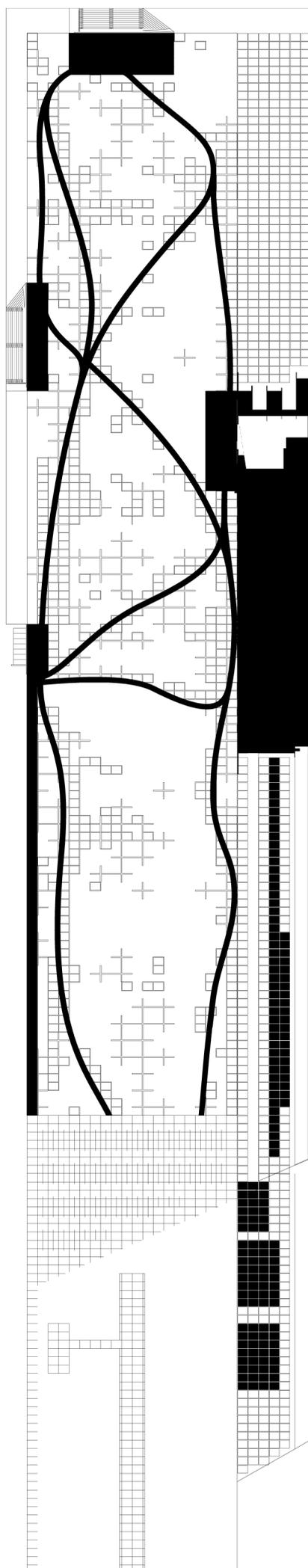
1

**divisione dei bordi con
moduli di dimensioni
4 x 5 metri**

27. Schema esemplificativo del
rapporto tra pieni e vuoti, tra
costruito e aree verdi



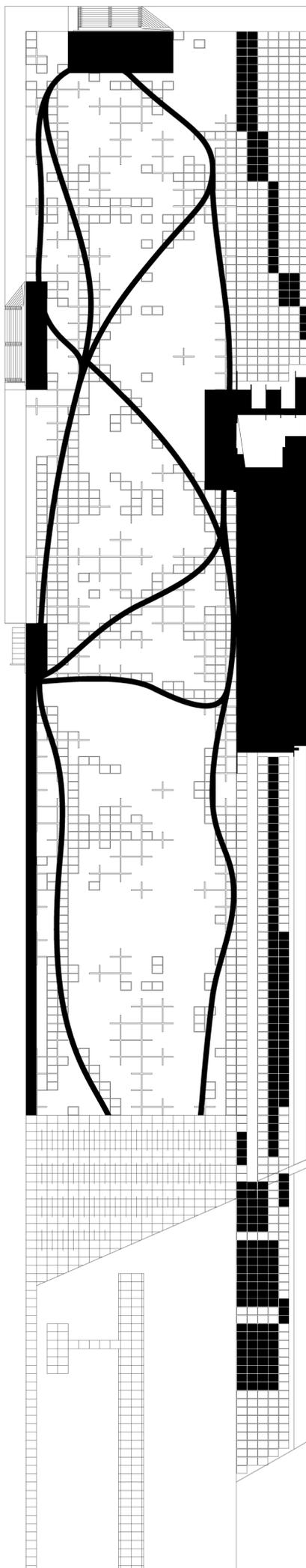
28. Vista aerea della ex pista di volo dove sono evidenti le piastre in cemento modulari con cui la pista è stata originariamente costruita



2

aree verdi attrezzate,
pavimentazioni
differenti per diverse
funzionalità e
destinazioni d'uso

27. Schema esemplificativo del
rapporto tra pieni e vuoti, tra
costruito e aree verdi



27. Schema esemplificativo del rapporto tra pieni e vuoti, tra costruito e aree verdi

3

**posizionamento delle
nuove infrastrutture
che ospitano i servizi**

Il primo bordo, data la sua vicinanza alla zona dei parcheggi, è più facilmente accessibile, sia dal percorso ciclo- pedonale, sia se si raggiunge il parco in auto.

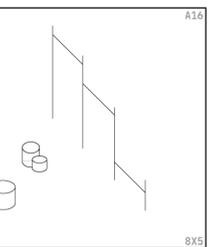
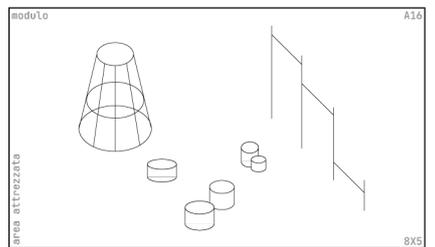
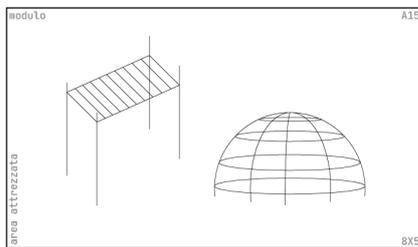
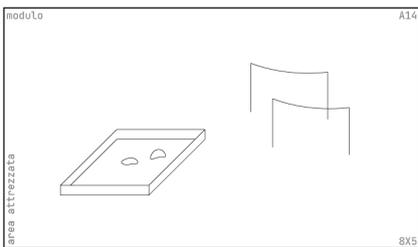
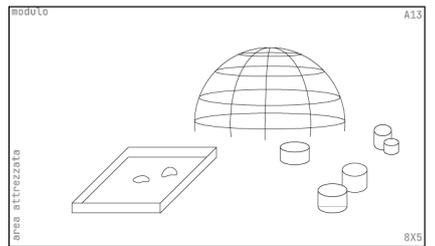
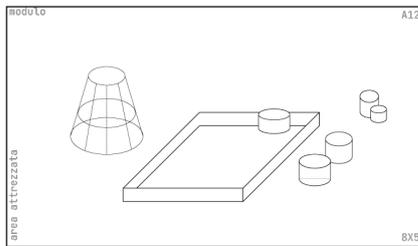
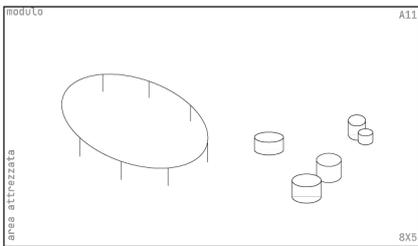
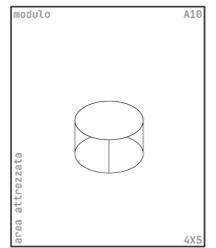
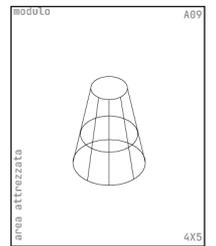
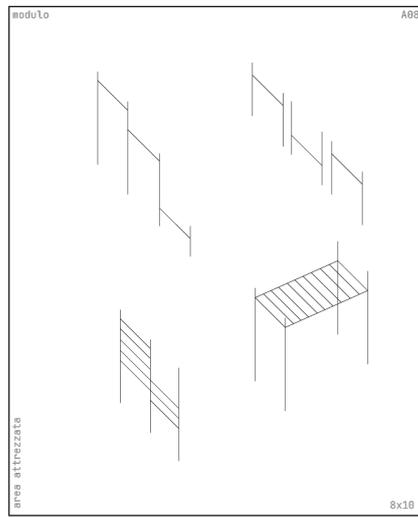
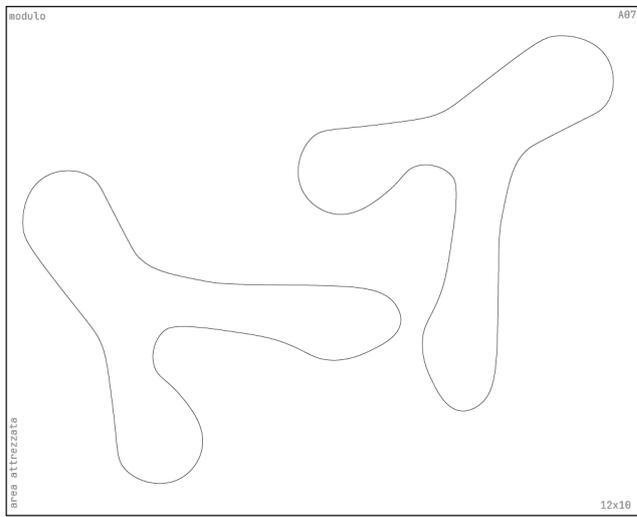
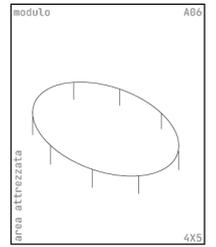
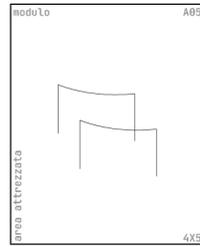
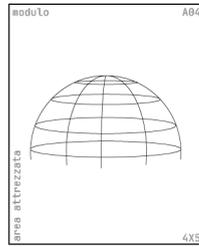
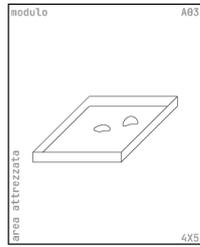
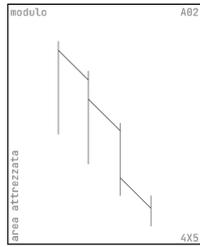
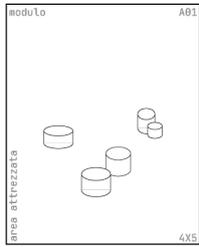
Questo si trova quindi in una posizione privilegiata per l'inserimento di quelle attività completamente indipendenti dall'autodromo.

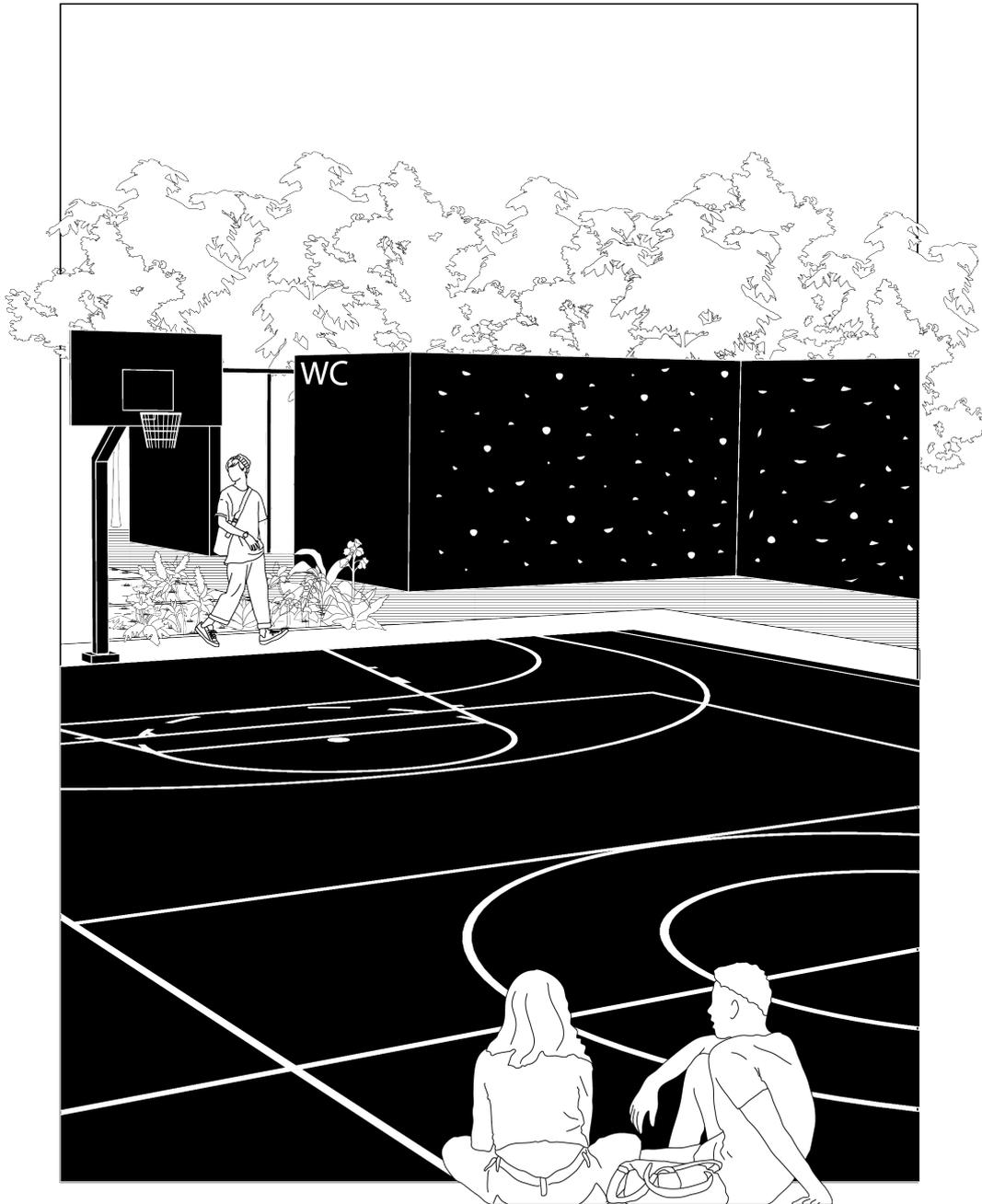
Lo spazio, che verrà dedicato ad uso sportivo e ricreativo, copre una superficie di 8.200 mq, gli interventi di tipo architettonico che possiamo considerare invasivi saranno minimi, mentre l'area attrezzata si snoderà tra il verde, per favorire la sintesi con la natura. La componente vegetale, assieme alla vicinanza con lo specchio d'acqua artificiale, permette il mantenimento di una temperatura più mite anche nelle ore estive più calde. Le uniche infrastrutture di cui si prevede l'inserimento sono dedicate ad ospitare i servizi igienici, gli spogliatoi e l'area relax. La presenza di queste strutture dà l'occasione per l'inserimento di spazi di gioco e sport come una parete da tennis per il palleggio e per l'arrampicata orizzontale.

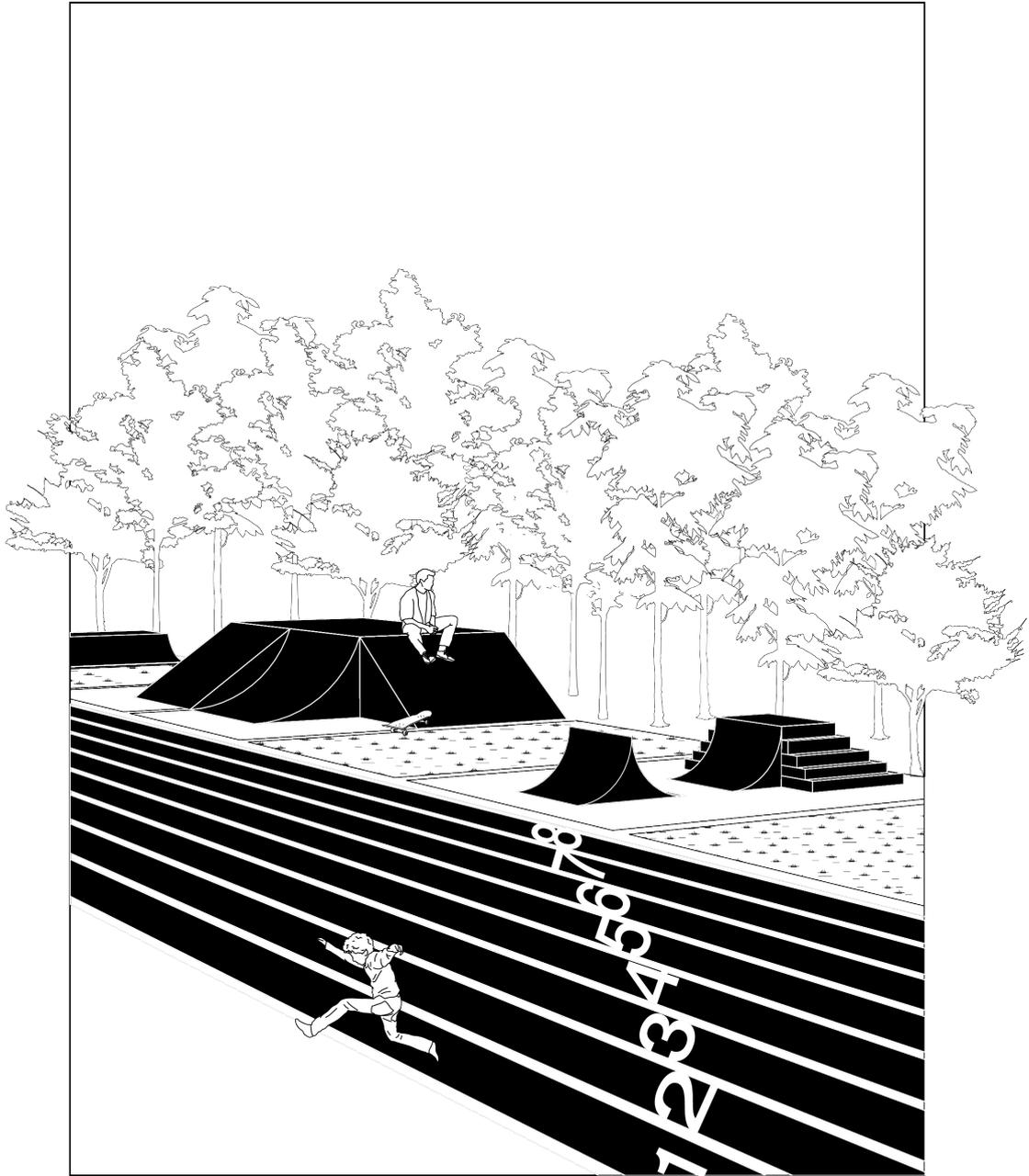
MODULI E ATTREZZATURE

**attrezzare lo spazio
all'interno dei moduli**

29. Esempi di organizzazione
delle aree attrezzate all'interno
dei moduli







Il secondo bordo, che si trova in una posizione più marginale, ma allo stesso modo più vicina alla struttura dell'autodromo, ha le caratteristiche perfette per ospitare le attività di ausilio alla struttura, come i laboratori, il ristorante, la sala vip e media center. La sua posizione, all'angolo del parco pubblico, lontana dall'area degli accessi eppur vicina al circuito permette lo svolgimento delle attività con maggiore privacy e con minor disturbo verso chi fruisce del parco.

Le infrastrutture che occupano questo spazio si estendono su un solo piano fuori terra, al fine di ridurre il più possibile l'impatto nel paesaggio.

Per avere maggiore continuità tra la infrastruttura dell'autodromo e quelle in progetto, queste avranno una forma regolare e a livello di prospetto daranno l'idea di essere continuative rispetto alla struttura esistente.

Qui si affiancano spazi ad uso pubblico e privato, ognuno dei quali dotato di uno spazio verde attrezzato⁽³⁰⁾ a esso dedicato che si affaccia verso il circuito, o verso il parco, a seconda dell'uso dello spazio stesso. Così come gli accessi⁽³¹⁾ e la visuale si differenziano

a seconda delle attività che lo spazio ospita: gli spazi a solo uso pubblico sono accessibili solamente dal parco, e l'area verde a loro disposizione si estende tra la struttura stessa e il parco, queste strutture non hanno alcun affaccio verso il circuito, per garantire ai fruitori di questo maggiore privacy in particolare in occasione di eventi privati, al contrario gli spazi ad uso privato, la cui attività è maggiormente legata all'autodromo, sono accessibili dal fronte verso il circuito e si affacciano in direzione di questo.

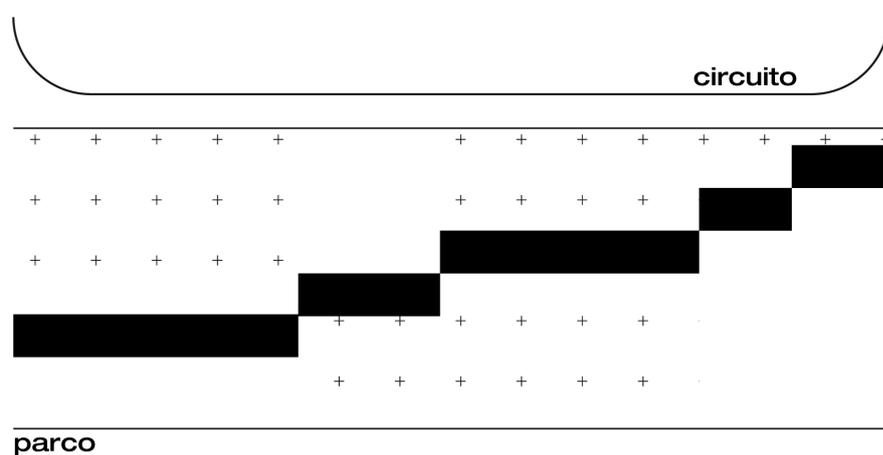
L'unico spazio aperto verso entrambi i fronti è il ristorante, accessibile sia dal parco che dall'autodromo; qui per garantire la visuale in entrambe le direzioni, dove possibile, si aprono ampie vetrate che rompono la continuità del muro immaginario che collega l'autodromo alle tribune ponendosi come finto confine tra parco e circuito.

Lo spazio più vicino all'autodromo e al circuito stesso è quello che ospita area vip e media center, quando l'autodromo non è in funzione, questo può diventare spazio espositivo, sala conferenze o ospitare eventi. Al lato

30. Definizione degli spazi aperti e chiusi e loro relazione

AREE DEDICATE

i retini definiscono la
relazione fra gli spazi
aperti dedicati a ogni
struttura



opposto troviamo i laboratori: il primo, di minori dimensioni, accessibile esclusivamente dal parco, su cui si affaccia, è messo a disposizione della comunità e la sua forma semplice permette diversi allestimenti anche nel caso in cui qui si vogliano ospitare diversi tipi di eventi; il secondo laboratorio, che comprende una vasta area che si collega direttamente al circuito, è pensato per essere ad uso esclusivo dell'autodromo e a disposizione di chi si occupa di studi nel campo del automotive ed in particolare dell'auto elettrica, a cui l'autodromo è dedicato.

Questa gestione dello spazio permette di rivitalizzare un'area ristretta e renderla efficace. Le nuove strutture polifunzionali permettono di offrire alla comunità gli spazi per molteplici attività ricreative e di formazione, il tutto all'interno di poche e semplici strutture.

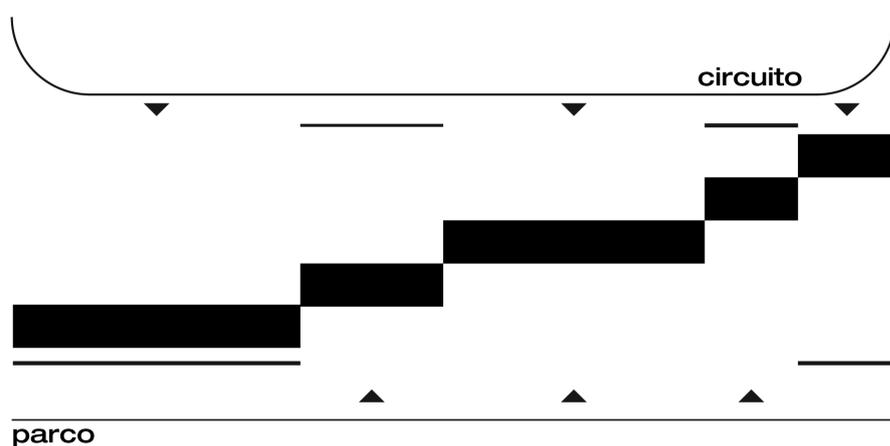
Tutti gli spazi pubblici dovranno essere accessibili anche nei giorni di chiusura dell'autodromo stesso, al fine di fornire alla comunità un servizio sette su sette, e che non sia legato al funzionamento dell'autodromo, ma alla vita del territorio. Questo è

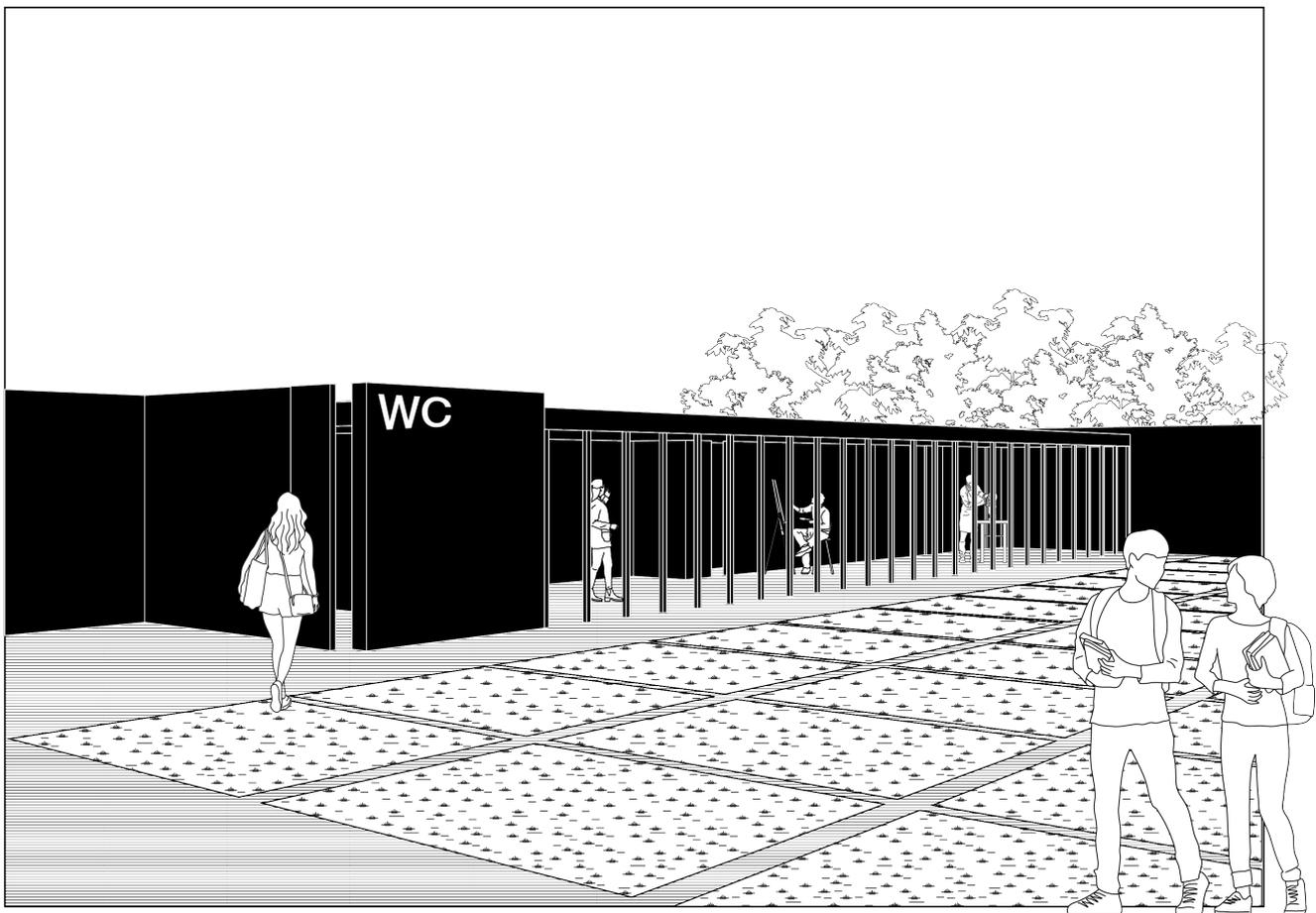
possibile grazie ai percorsi dell'ex pista di volo che garantiscono una gestione indipendente e sicura delle attività.

31. Accessi e fronti delle
infrastrutture realizzate:
sguardo al territorio

FRONTI E ACCESSI

le linee continue
indicano i fronti chiusi
e la conseguente
mancanza di affacci,
le frecce gli accessi
agli spazi







CONCLUSIONI

Lo sviluppo del progetto, in parte svolto direttamente con il gruppo di progettazione del Politecnico, e con l'Architetto Paolo Bon, per poi essere approfondito ed ampliato, si conclude con un'analisi critica di un modello in via di sviluppo. L'incontro con l'Architetto Bon, portavoce della società friulana per conto della quale il progetto dovrà essere realizzato, ha dato modo alla squadra di progettisti di conoscere le esigenze della committenza. Le ricerche negli archivi online hanno poi messo in luce le problematiche e le ragioni dell'opposizione delle comunità del territorio che la ex pista di volo occupa.

A guidare la progettazione, sia dell'autodromo che del parco, è stata la necessità di mantenere la traccia del Campovolo, e la consapevolezza del suo radicamento storico. L'analisi svolta sui tanti casi studio, che inevitabilmente non sono stati tutti riportati, suggerisce la ricerca di un modello funzionale dove le esigenze della comunità incontrano gli interessi dei singoli individui e delle società promotrici.

I parchi analizzati mostrano come le strutture che ospitano laboratori, sale per eventi, ristoranti, siano presenti quasi unicamente in progetti strettamente legati alle società che li promuovono, mentre questi servizi mancano dove a promuoverne la realizzazione sono associazioni pubbliche o no profit.

Attraverso lo studio, quindi, è stato possibile apprendere le conoscenze necessarie a definire un modello per il caso specifico del parco di Mortegliano.

Forme e materiali, che si legano alle piastre originariamente progettate per la realizzazione dell'aeroporto dall'Organizzazione tedesca Todt, assecondano l'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio. La scelta dei servizi e l'organizzazione degli spazi, così come il loro posizionamento nel masterplan progettuale, dipendono dall'effettiva previsione di fruizione di questi. Sono state scelte forme semplici, regolari, la cui distribuzione interna è facilmente e velocemente riorganizzabile, ciò permette di mettere a disposizione le

strutture sia ai fruitori dell'autodromo che a quelli del parco, mentre accessi e percorsi comuni permettono la fruibilità del parco e dei suoi servizi anche quando l'autodromo non è in funzione.

Così che dove l'utilità di uno spazio per una determinata funzione finisce, inizia, nel medesimo luogo, una diversa attività intrapresa da diversi attori. Lo sviluppo per fasi del progetto lascia lo sguardo libero a diverse opportunità: guardando il funzionamento, più o meno riuscito, delle funzioni inserite nel parco, si può scegliere su quali intervenire ed investire successivamente.

In conclusione, il progetto non vuole concentrarsi sulla definizione delle infrastrutture e la loro distribuzione interna, ma mira a definire uno spazio che si leghi al contesto rurale in cui si inserisce potenziando i servizi che un'infrastruttura particolare, come quella dell'autodromo, può offrire a comunità e territorio.

1 Bibliografia

2 Sitografia

5.1 BIBLIOGRAFIA

AUGÉ M. (1992)

“Nonluoghi”, Introduzione a una antropologia della surmodernità (“Non-Lieux”), Milano, Elèuthera

AUGÉ M. (1999)

“Disneyland e altri non luoghi” (“L’Impossible voyage. Le tourisme et ses images”), Torino, Bollati Boringhieri editore s.r.l.

BOERI S. (2021)

“Urbania”, Bari, GLF Laterza

CLÉMENT G. (2016)

“Manifesto del Terzo paesaggio”, Macerata, Quodlibet

SECCHI B. (2000)

“Prima lezione di urbanistica”, Bari : GLF Laterza

5.2 SITOGRAFIA

Treccani, non luogo:

https://www.treccani.it/enciclopedia/non-luogo_%28Lessico-del-XXI-Secolo%29/

Comune di Mortegliano:

<http://www.comune.mortegliano.ud.it/index.php?id=17378>

Da pista di volo della Seconda guerra mondiale a circuito per bolide a quattro e due ruote:

<https://messengeroveneto.gelocal.it/udine/cronaca/2014/11/22/news/dapista-di-volo-della-seconda-guerra-mondiale-a-circuito-per-bolide-a-quattro-e-due-ruote-1.10363309>

Catalogo generale dei Beni Culturali:

<https://catalogo.beniculturali.it/detail/alOrLandscapeHeritage/0600172897>

Fantastici Percorsi per Bici da Corsa nei dintorni di Mortegliano:

<https://www.komoot.it/guide/553882/fantastici-percorsi-per-bici-da-corsa-nei-dintorni-di-mortegliano>

Tempelhofer Feld a Berlino, storia di un aeroporto diventato il parco più amato:

<https://www.berlin-kombinat.com/tempelhofer-feld-berlino-storia-aeroporto-parco-amato/>

Aeroporto di Berlino-Tempelhof:

<https://www.berlin.de/it/monumenti/3561482-3104070-aeroporto-di-berlino-tempelhof.it.html>

Autodromo di Modena e green circuit:

<http://www.autodromodimodena.it/>

Autodromo di Varano:

<https://www.autodromovarano.it/>

Autódromo Miguel E. Abed:

<http://www.autodromomabed.com/>

Autódromo Hermanos Rodríguez:

<https://scuderia.alphatauri.com/it/circuiti-f1/autodromo-hermanos-rodriguez/>

Circuito Ricardo Tormo di Cheste – Autodromo di Valencia:

<https://www.guidavalencia.com/vivere-a-valencia/impianti-sportivi/circuito-ricardo-tormo-di-cheste-autodromo-di-valencia/>

DROM curates vibrant, contemporary landscape across public square in Russia:

<https://www.designboom.com/architecture/drom-azatlyk-square-strelka-kb-russia-05-25-2020/>

Sports Park, Genk, BE:

<https://lola.land/project/sports-park-lola/>

El Jardin de las Galicias: Design and management of a productive landscape between the primitive and the man-made:

<https://www.koozarch.com/interviews/el-jardin-de-las-galicias>

Il giardino metamorfico sull'Île Seguin, Parigi:

<https://www.espazium.ch/it/attualita/il-giardino-metamorfico-sullile-seguin-parigi>

Île Seguin jardin de préfiguration I MDP:

<http://micheldesvignepaysagiste.com/fr/ile-seguin-jardin-de-pr%C3%A9figuration-0>

Île Seguin, Jardin de Préfiguration, Paris:

<https://www.michelenastasi.com/portfolio/ile-seguin-jardin-de-prefiguration-paris/>

Solvallsparken, by Karavan landskapsarkitekter:

<https://landezine.com/solvallsparken-by-karavan-landskapsarkitekter/>

