



FONDAZIONE
BENETTON
STUDI RICERCHE

Laboratorio per la salvaguardia
e la valorizzazione delle

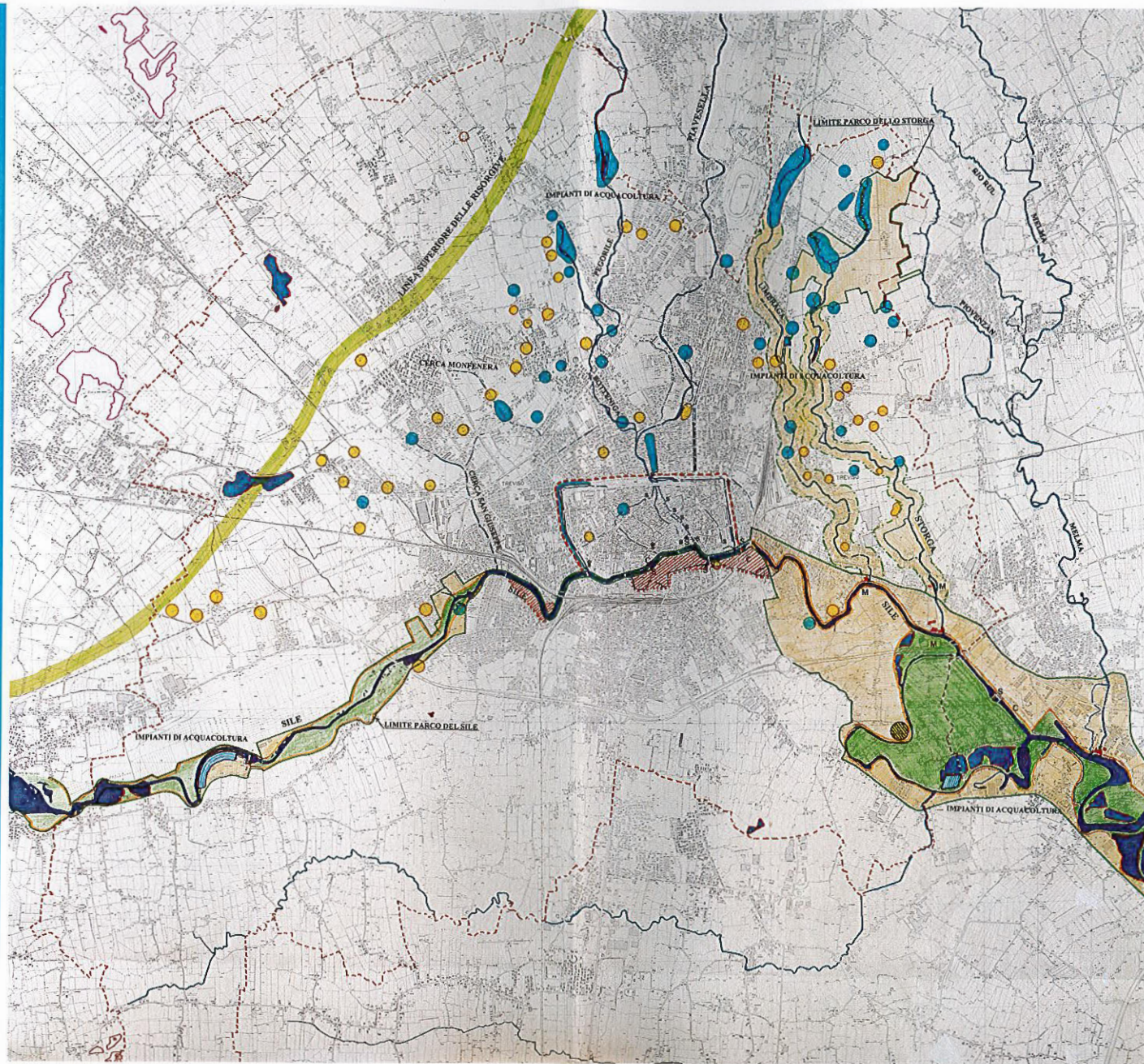
ACQUE E MURA DI TREVISO

Sappiamo poco sulle acque e sulle mura di Treviso: dalla questione primaria del risanamento dell'acqua, fino alla conoscenza dettagliata dello statuto proprietario e giuridico dei singoli manufatti delle mura, occorre mettere a punto una documentazione, oggi ancora assai lontana da un adeguato riordino.

C'è tuttavia abbastanza per assumere un'ipotesi generale: se davvero si vogliono salvare le mura (molte città le hanno abbattute), è indispensabile **spezzare, una volta per tutte e in modo radicale, l'identificazione tra cinta muraria e circuito automobilistico cittadino.**

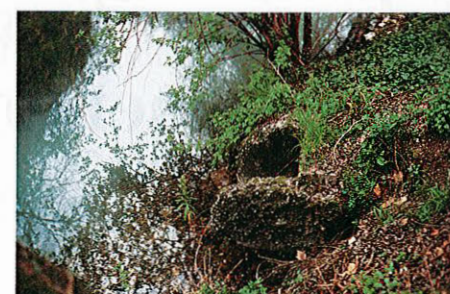
Muovendo da questa ipotesi generale, il laboratorio delinea un quadro di opzioni tra loro concatenate nel tempo e nello spazio, con l'obiettivo di **mettere in valore il patrimonio di natura e di memoria costitutivo della forma e della vita della città.** Innanzitutto le opzioni condizionanti primarie: **risanare il sistema idraulico e trasformare il sistema dei trasporti.**

A partire da queste opzioni, potrà essere delineato un programma lungimirante di modificazioni che restituisca equilibrio biologico-ambientale e funzione sociale al tratto urbano del fiume Sile e ai suoi affluenti; che ridia ruolo a luoghi oggi "vuoti"; che recuperi giardini e parchi storici oggi degradati; che riutilizzi con finalità culturali grandi manufatti dismessi, fino a **formare nel**



Carta idrografica, D. Monterumici, 1870.

- Limite del Comune di Treviso
- Risorgive attive
- Risorgive non attive
- Corsi d'acqua
- ▭ Cave attive
- ▭ Cave dismesse umide
- ▭ Parco dello Storga e del Limbraga (D.M. 31-2-85 legge "Galasso", art. 1, comma C, fasce di 300 m)
- ▭ Parco del Sile - zona agricola e di urbanizzazione controllata
- ▭ Parco del Sile - riserva naturale generale
- Impianto di depurazione
- C Centrali idroelettriche
- M Mulini
- S Salti d'acqua
- S Salti d'acqua sommersi
- s Sbarramenti
- s Sbarramenti dismessi
- ▭ Impianti di acquacoltura
- ▭ Area da sottoporre a regolamentazione speciale
- ▭ Parco del Sile. Proposta di ampliamento della perimetrazione attuale



Da sinistra: risorgiva lungo viale Oberdan; gallinella d'acqua e Lemna minor sul fiume Sile; uno scarico su canale; la chiesa vecchia di Sant'Angelo, lungo il Sile.

L'acqua come vita e immagine della città

tempo una rete di percorsi di natura e di itinerari di cultura che trovi nella cintura verde delle mura la struttura unificante e ordinatrice.

È un'idea che nel 1994 comincia finalmente a circolare. Nella campagna di attenzioni, testimonianze, iniziative e suggerimenti per le mura condotta da comitati, associazioni e singoli cittadini, si attenua la contraddizione che pretendeva di rivitalizzare una piccola città medievale e di valorizzare una cinta muraria rinascimentale lasciando immutata l'organizzazione dei movimenti (traffico) e delle soste (parcheggio) che è alla base del loro degrado.

Il laboratorio intende dimostrare come le acque, le mura, le porte, i luoghi densi di memoria e di natura, i siti e i monumenti amati sopportino oggi carichi di traffico e compiti funzionali che non possono sopportare. Se si vuole davvero trasmettere alle generazioni future questo patrimonio occorre mettere a punto non qualche occasionale provvedimento, non qualche parcheggio, ma un modello alternativo di mobilità e intermodalità urbana con tutte le conseguenze che ciò comporta.

È un'idea dalla quale dipende il futuro di Treviso, ed è forse il nodo più delicato e più ricco di conseguenze per la forma e per la vita della città, verso obiettivi di qualità che oggi appaiono irraggiungibili e che, invece, sono alla nostra portata. I recenti incidenti di Porta Santi Quaranta (e della Rotonda di Badoere) reclamano scelte non rinviabili e rendono ancora più urgenti le necessità di "pronto soccorso", fino alla chiusura delle due porte per iniziativa dell'autorità di tutela (Soprintendenza).

Ma per essere realizzata, questa idea pretende una **visione di lunga durata** e una **responsabilità pubblica autorevole**, capace di decisioni coerenti. Pretende un nuovo rapporto tra esigenze funzionali della città, esigenze vitali di protezione della natura, attenzioni di conservazione della memoria storica. Pretende un **nuovo rapporto tra "pubblico" e "privato" nell'ambito di un "grande progetto" coordinato** capace di chiarire a quali condizioni il vasto spazio pubblico, nel quale è posta la cinta fortificata che da quasi mezzo millennio connota la forma della città, (continua a pagina 4, ultima colonna)

Treviso nasce nel cuore di una pianura alluvionale quaternaria al limite tra i terreni permeabili e quelli argillosi, in un luogo nel quale **risorgive e piccoli corsi d'acqua limpidissima tessono nel territorio una trama naturale di notevole bellezza.**

Le acque affioranti dalle risorgive formano il Sile e i suoi numerosi affluenti, Botteniga, Limbraga, Storga, Melma e Musestre.

La città ha vissuto per secoli nel rispetto di questo bene inestimabile, accettandone le condizioni (piene, ostacoli, interferenze con le comunicazioni tra le varie parti) finché lo sviluppo industriale, l'urbanesimo e la richiesta di energia non hanno sconvolto il rapporto originale: le acque sono diventate solo un elemento da usare e sfruttare nella convinzione che esse fossero in grado di autodepurarsi e di poter risolvere problemi sui quali l'uomo, per ignoranza, furbizia o indifferenza, tardava a prendere decisioni. L'acqua va dunque rimessa al centro di ogni lungimirante programma di salvaguardia, di valorizzazione del patrimonio di natura e di memoria della città; programma dal quale emergono nuove possibilità occupazionali e, per tutti, una più alta qualità della vita.

Il laboratorio ha ordinato per punti le riflessioni e le proposte per il risanamento e il governo del sistema delle acque.

1. Risanare le acque e completare la rete fognaria.

Il risanamento idrico è l'intervento fondamentale al fine di garantire qualità ambientale a scala territoriale e urbana.

Intercettare gli scarichi sui canali, ridisegnare la rete idrico-fognaria in funzione del reale fabbisogno delle diverse aree edificate, adeguare la rete esistente, divengono perciò interventi indilazionabili e autentiche priorità amministrative (assai onerose). Nel centro storico è necessario riprogettare il completamento della rete fognaria.

L'allontanamento e la depurazione delle "acque sporche" (sistema fognario) attualmente serve soltanto il 15% degli abitanti. L'ampliamento del depuratore, finanziato negli ultimi mesi, triplicherà l'attuale capacità, così che, di fatto, oltre

la metà della "acque sporche" continuerà a confluire in fosse settiche o biologiche di dubbia validità, oppure sarà versata, come ancora accade, nei canali che contornano le mura o nei corsi d'acqua del centro storico.

Particolare attenzione andrà posta alla bonifica dei canali prossimi alle mura.

Ci si riferisce in particolare al canale su viale Oberdan e viale Cairoli (lato mura porta Santi Quaranta) sino al varco Caccianiga. L'area di canale interessata all'intervento di bonifica presenta una serie di risorgive, attualmente soffocate dagli scarichi fognari e dal deposito di sostanze inquinanti.

L'eutrofizzazione superficiale percepibile nei momenti di magra è un segnale preoccupante del degrado idrogeologico.

L'attuale depuratore, anche dopo il previsto ampliamento, sarà perciò inadeguato alle reali necessità della città di Treviso. Per alcune aree si potrebbe pensare ai nuovi **depuratori** consortili.

Si consiglia la verifica dell'effettivo carico da depurare e la predisposizione di opportuni strumenti gestionali manutentivi degli impianti realizzati o da realizzare. Occorrerà intercettare tutti gli scarichi e colliarli verso impianti di depurazione adeguati; acque preliminarmente depurate potranno essere inviate a eventuali impianti di **lagunaggio o fitodepurazione** utilizzando vecchie aree di cava che consentirebbero la sperimentazione di ecosistemi filtro.

2. Definire le qualità, le quantità e le regole di uso della risorsa "acqua pulita".

Il recente "Rapporto sullo stato di attuazione degli adempimenti in materia di tutela delle acque" (Treviso, gennaio 1994) espone con chiarezza la grave situazione attuale.

È necessario e urgente elaborare e fissare i parametri e gli indicatori biologici delle "acque pulite" (falde freatiche, risorgive, canali) e procedere ad un **censimento/catasto delle acque e dei prelievi** nonché ad una verifica della opportunità e validità dei salti attualmente usati per produrre energia idroelettrica.

3. Modificare il regime del canale Piavesella e affrontare l'inquinamento di cui è causa.

"La Piavesella", derivata dal Piave nel 1453 e successivamente incrementata di portata, ha ormai quasi completamente perso la funzione di fornitrice di energia (prima meccanica e poi elettrica) grazie al dislivello di 50 metri tra la presa a Nervesa e la confluenza nel Botteniga; il suo valore non è quindi più legato alle sue acque, fortemente inquinate, ma alla presenza di un **significativo contesto ambientale e storico-culturale**, in particolare alle strutture di archeologia industriale presenti.

Dopo aver verificato le necessità di approvvigionamento delle cartiere ancora funzionanti, si può dunque restituire parte della portata al Piave; si può inoltre allontanare la porcaia presente lungo il canale, una delle cause principali di inquinamento.

Il **Botteniga**, immediatamente dopo la confluenza di Pegorile e Piavesella, subisce un forte peggioramento della qualità dell'acqua, a dimostrare un carico inquinante elevato presente nei due canali citati.

È importante affrontare anche la regolamentazione dell'approvvigionamento idrico per usi agrari.

4. Ripristinare la continuità del Sile in città.

Il fiume può e deve essere restituito ai cittadini, eliminando o attrezzando i salti d'acqua e gli sbarramenti, creando piccole chiuse a funzionamento manuale, sul modello di quelle esistenti in altri paesi, così da permettere di estendere la fruizione del Sile, per barche a remi, da Quinto a Silea.

L'intera città potrebbe riprendere un colloquio con il suo fiume, riportato ai livelli, alle dimensioni fisiche e al regime idrodinamico antecedenti alla costruzione dello sbarramento di Ponte della Gobba e alla immissione di elevate portate della Piavesella.

5. Rafforzare l'autorità del Parco del Sile.

Estendendo l'autorità del Parco sulle acque superficiali sino alla linea superiore delle risorgive, si può creare una zona a regolamentazione speciale

intorno alle mura di Treviso e destinare ad area di protezione (art. 12 legge istitutiva) tutto il restante territorio al di sotto della linea superiore di risorgiva.

È utile anettere all'autorità del Parco l'area del canale della Polveriera, l'area di golena contenente le strutture della Canottieri Sile e l'area verso il fiume lungo via Plinio il Vecchio.

6. Puntare alla continuità Storga-Sile.

I valori naturali e storico-culturali presenti nel territorio invitano alla realizzazione di sistemi di connessione tra diversi siti notevoli; il rapporto stretto tra l'ambiente naturale dello Storga e il fiume Sile è certamente uno di questi; la creazione di una connessione territoriale governata garantirebbe la tutela e la fruibilità del sistema ambientale.

7. Intervenire sugli impianti di acquacoltura.

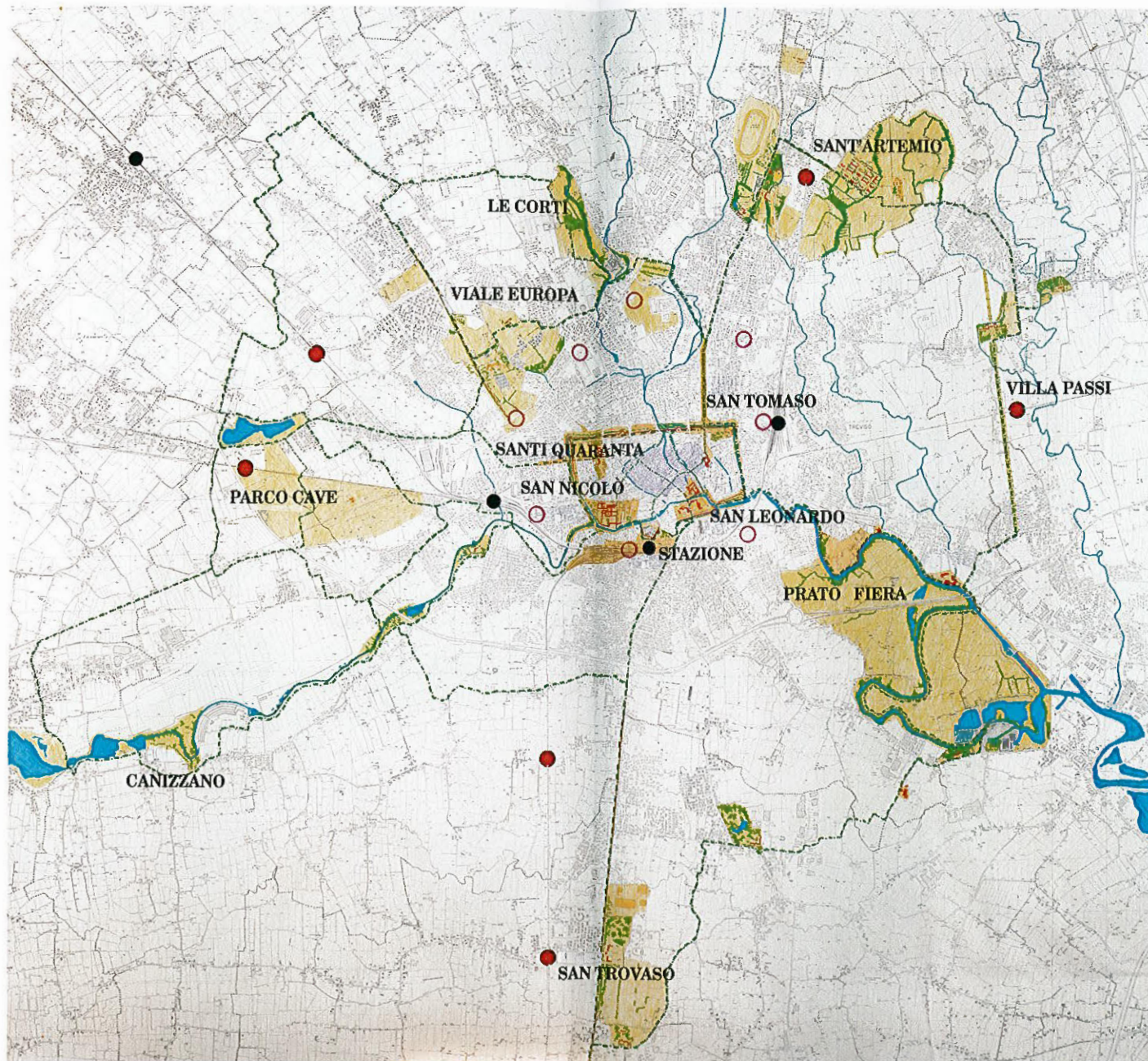
Si suggerisce un'analisi più approfondita sugli effetti che i vari allevamenti ittici, presenti in ambiti di particolare pregio, producono sulla qualità delle acque. Sarebbe opportuno uno spostamento a valle degli stessi per alleggerire i carichi inquinanti sulle acque di risorgiva.

È da ricordare che la piscicoltura è soggetta alla procedura di V.I.A. (Valutazione d'Impatto Ambientale).

8. Rinaturare le sponde dei corsi d'acqua e gli ambiti degradati.

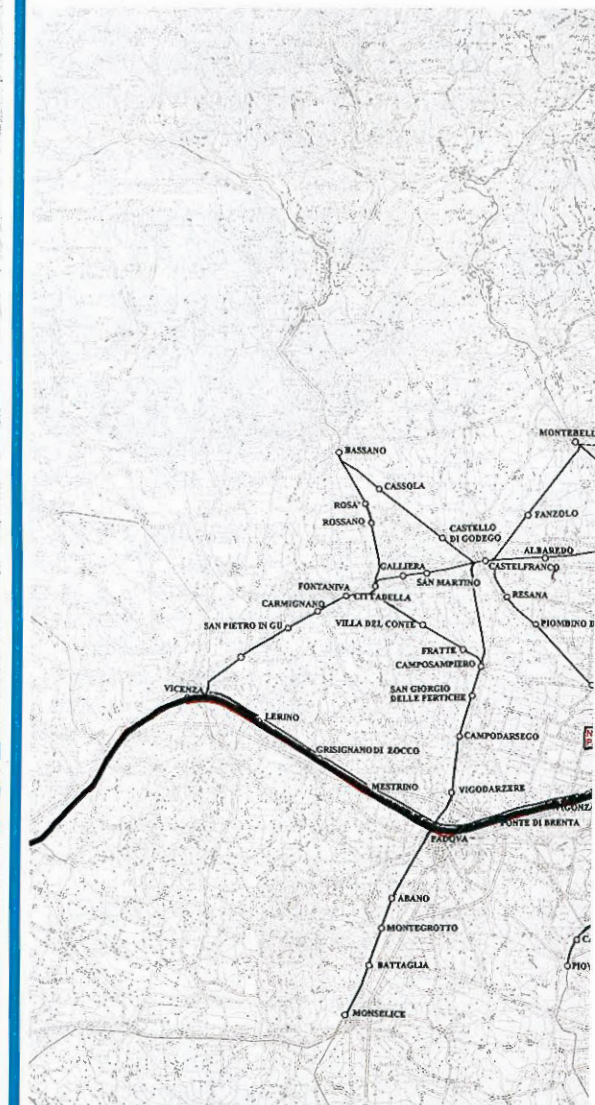
Recuperare le aree marginali prossime al fiume. Restituire al fiume le sponde e le ripe sottratte, con eliminazione delle opere che ne abbiano distrutto il canneto e alterato la naturalità. La bonifica del sistema delle acque coinvolge la necessità di intervenire in modo oculato sul reimpianto e la sistemazione delle sponde fluviali. La rinaturazione in ambiti prossimi all'edificato dovrà tener conto di parametri tecnico-protettivi (consolidamento delle scarpate o sponde, barriere vegetali antirumore o anti-inquinamento, continuità degli habitat) e di parametri paesaggistici, nei quali la bellezza delle acque assuma valore di bene comune fondativo.

- Spazi a predominante valore di natura
- Spazi e/o complessi a predominante valore di memoria
- Situazioni naturali notevoli (rive, giardini storici, parchi...)
- Edifici e monumenti di notevole valore storico, di memoria, di uso
- Presenze non pertinenti
- Acque
- Percorsi naturali e itinerari culturali
- Stazioni esistenti della futura linea ferroviaria metropolitana
- Stazioni nuove della futura linea ferroviaria metropolitana
- Scambiatori intermodali
- Zona pedonale

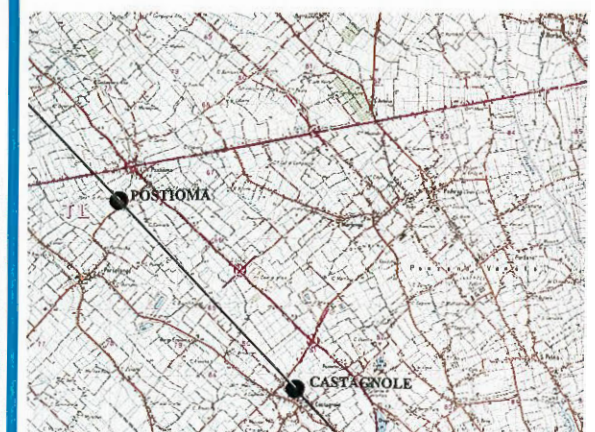
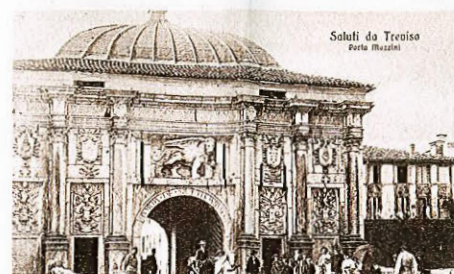


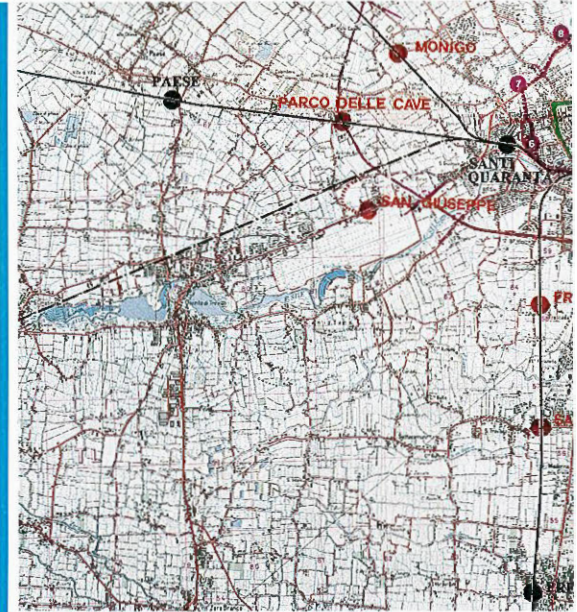
*Immagini: alcuni siti urbani connessi alle mura, confronto tra vedute del primo Novecento e la situazione attuale (gennaio-giugno 1994).
Da sinistra: "Ove il Sile a Cagnan s'accompagna" (sito San Leonardo); Porta Santi Quaranta; Porta San Tomaso; Piazza del Grano.
Le fotografie storiche sono tratte da Un saluto da Treviso. Centododici vecchie cartoline illustrate scelte e documentate da Toni Basso e Andrea Cason, Canova, Treviso 1972.*

un anello circolat



Le mura: da circuito viario a cintura verde, spazio di natura e di memoria che lega i siti della città





La prima attenzione del laboratorio è stata la **identificazione dei siti notevoli della città**, ambiti nei quali i valori di natura e di memoria storica sono particolarmente densi e degni di essere messi in valore.

Questi ambiti sono variamente costituiti da segni, sedimenti e testimonianze naturali e culturali (storiche, artistiche, produttive) che si presentano come **connotati fondativi della memoria della città**, della sua forma e della sua vita.

Il più importante tra i siti notevoli di Treviso è, naturalmente, la cintura di acque e di spazi verdi, di manufatti e di monumenti che corrono lungo le mura cinquecentesche.

A partire da questa presenza connotante e indiscutibile, il laboratorio ha cercato di sottolineare la persistenza di una serie di ambiti radiali, che vanno dalla città medievale al paesaggio esterno delle risorgive, delle ville e dei campi coltivati.

Questi ambiti radiali di alto valore trovano nella cintura verde delle mura, quando fosse liberata da circuiti viari e compiti funzionali, un luogo di unità e di continuità. Le mura sono dunque potenzialmente l'ordinatore dei siti notevoli della città.

Per questa via viene profondamente modificato il rapporto con la "periferia" e mutato così il secolare atteggiamento trevigiano di separazione tra il "dentro" e il "fuori" le mura.

La città di Treviso dispone potenzialmente di questi luoghi per la qualità della vita, luoghi che sono già presenti e richiedono solo di essere riconosciuti: grandi parchi urbani, passeggiate lungo le acque, spazi dedicati allo studio, luoghi della memoria, ambiti funzionali per la mobilità.

I siti individuati manifestano singolari qualità storiche, culturali, naturalistiche, paesaggistiche, funzionali e sono ben noti ai cittadini, ma sono considerati separati e non costituiscono, forse, nell'immaginario collettivo, un sistema coerente e interconnesso.

Si sono individuati perciò i possibili collegamenti, ricavando nuovi percorsi naturali e itinerari culturali in città e nei dintorni, luoghi spesso trascurati nell'attuale organizzazione del territorio.

I collegamenti possono essere percorribili a piedi, in bicicletta o in barca. Qualche volta i luoghi sono solo visibili, poiché alcuni patrimoni naturali non possono essere attraversati ma solo percepiti.

Il programma di salvaguardia e valorizzazione delle mura coinvolge unitariamente l'insieme dei siti notevoli conterminati.

Siti individuati

San Leonardo

Piazza Santa Maria dei Battuti
Ex ospedale Santa Maria dei Battuti (ora solo alcuni uffici)
Ex convento San Paolo, ora Distretto militare
Chiesa (usata come palestra) e convento (parzialmente demolito, parte uffici Intendenza di Finanza) di Santa Margherita

Stazione

Canale della Polveriera
Area del gasometro, del parcheggio e stazione autocorriere (sull'antica sede del "castello di San Marco")
Stazione ferroviaria e piazza antistante

San Nicolò

San Nicolò (seminario) - chiesa e convento domenicano di San Nicolò
Istituto Turazza
Ansa del Sile al "ponte di ferro"
Sistema di giardini privati del primo Novecento

Santi Quaranta

Viale Monte Grappa
Stazione ferroviaria di Santi Quaranta
Porta Santi Quaranta
Parte a ridosso delle mura: viale Oberdan in corrispondenza del Liceo Canova e viale Cairoli nell'angolo nord-ovest (torrione di San Marco)
Borgo Cavour, con il complesso Museo-Biblioteca-Scuola elementare-Istituto magistrale e, dall'altra parte, l'ex GIL
Architetture novecentesche di rilievo (case operaie collegate alla fabbrica Appiani - teatro Eden)

San Tomaso

Porta San Tomaso
Viale dei Passeggi (Vittorio Veneto)
Tratto di cinta muraria (torrione San Tomaso)
Piazza Burchiellati
Piazza del Grano

Sant'Artemio

Sorgenti dello Storga
Ex ospedale psichiatrico
Ville, parchi e giardini storici - Villa Manfrin
Ippodromo

Villa Passi

Villa Tiepolo ora Passi con giardino
Viali alberati in asse con la villa, che si prolungano nella campagna (*Cupressus sempervirens* fino alla linea ferroviaria, *Populus nigra Italica* oltre)

Prato della Fiera

Prato della Fiera
Archeologie industriali (Mulini)
Porto di Silea
Anse fluviali - ramo del Sile morto - cave dismesse umide

San Trovaso

Asse Terraglio
Villa Albrizzi Franchetti
Villa Nenzi
Giardini privati
Parco romantico di Villa De Reali-Canossa a Dosson

Canizzano

Sile, comprese le sue rive "private"
Garzaia, nell'area del cimitero
Mulini di Canizzano (mulino Torresan alle Mure e mulino al lago di Quinto)

Parco delle cave

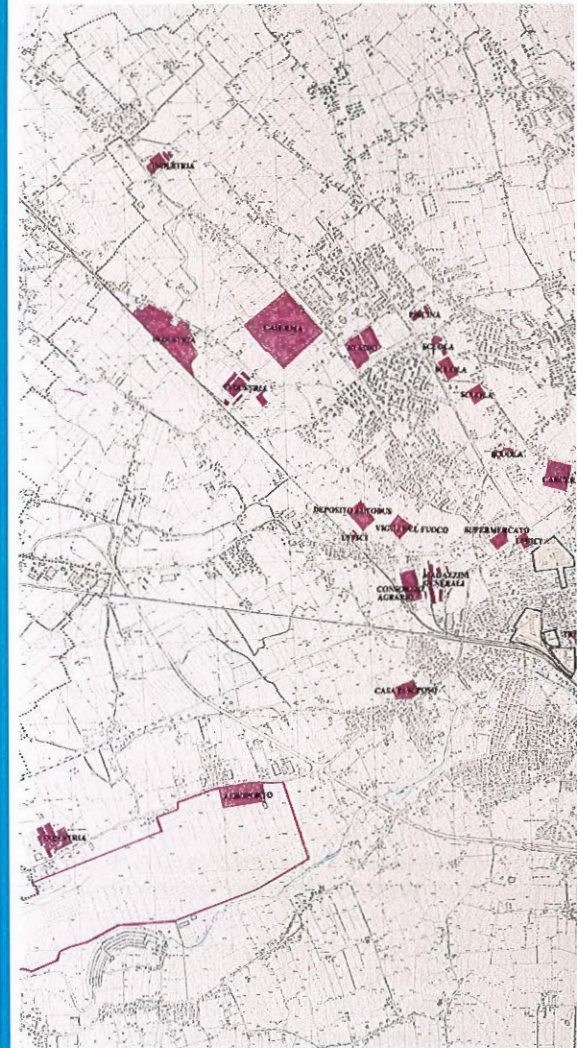
Cave dismesse, laghetti a uso ricreativo
Paesaggio agrario

Viale Europa

Disegno di viale Europa
Conservazione e qualificazione di spazi significativi persistenti tra gli insediamenti residenziali

Le Corti

Sorgenti e corso del Botteniga
Area da qualificare a nord del viale della Repubblica



Una viabilità territoriale e urbana ridisegnata, orologio con parcheggi scambiatori per liberare le mura dal traffico e dal degrado

Salvaguardare e valorizzare le acque e le mura di Treviso vuol dire liberare la cinta muraria dai compiti funzionali e dal carico di traffico (e di parcheggi) che oggi sopporta.

Senza questa liberazione non ha senso parlare di tutela del patrimonio di natura, di storia e d'arte, conservato, oggi degradato, nell'area della cerchia muraria, perché **la causa prima del degrado è il traffico** (e i parcheggi).

Ma per puntare seriamente a questa liberazione, occorre trovare un'alternativa alla attuale viabilità e intermodalità (sosta e/o cambio del mezzo).

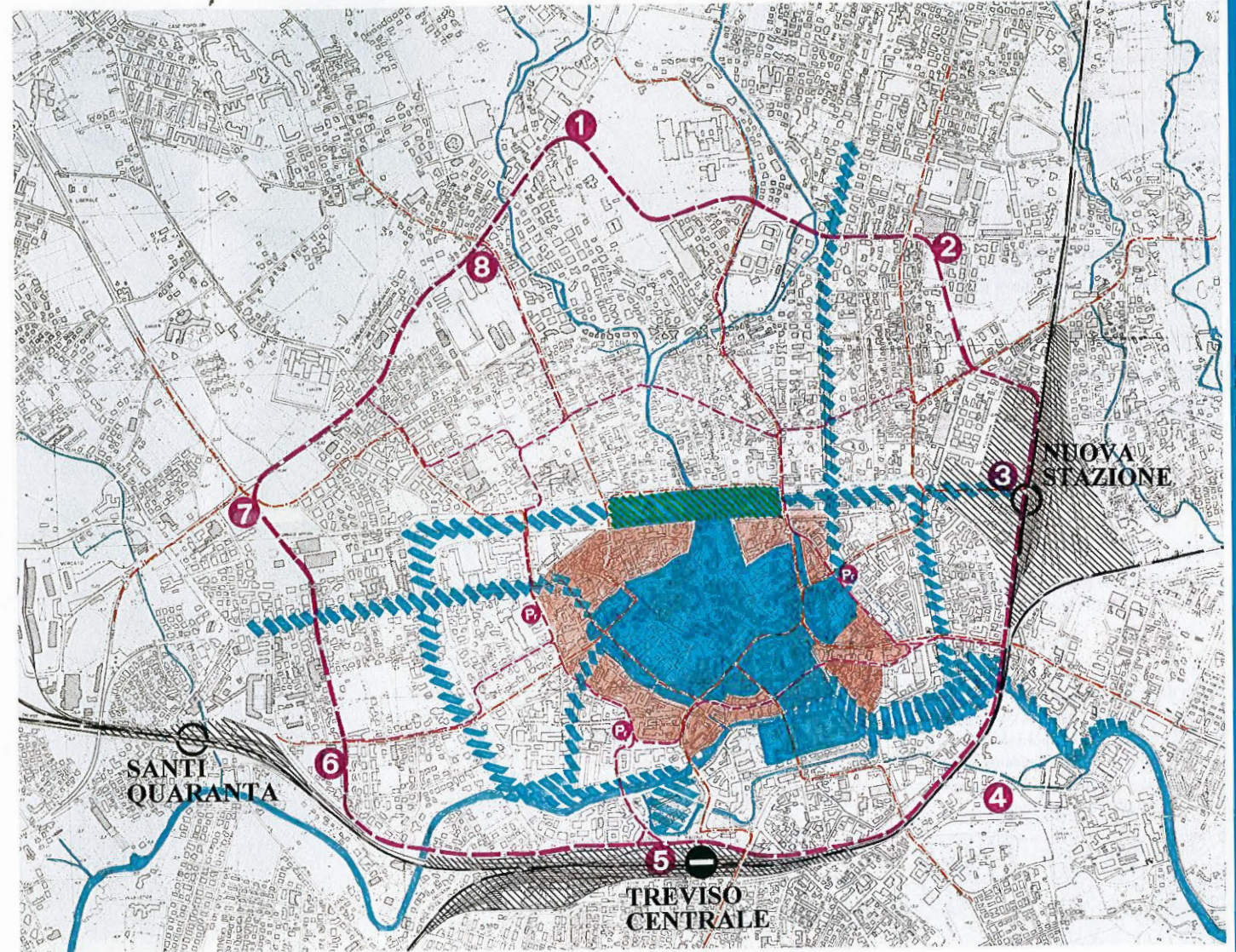
Alla scala regionale

l'alternativa nasce da un'organizzazione dei trasporti delle persone e delle merci nella **città-rete del Veneto centrale** (Treviso, Mestre, Venezia, Padova), in una visione coerente con le esigenze della città metropolitana "Pa-Tre-Ve" di arrivare a un'unica stazione ferroviaria passante nei suoi rapporti nazionali e internazionali (con una linea est-ovest fortemente ammodernata, pur senza pretendere una vera e propria alta velocità, impossibile nella condizione del territorio veneto).

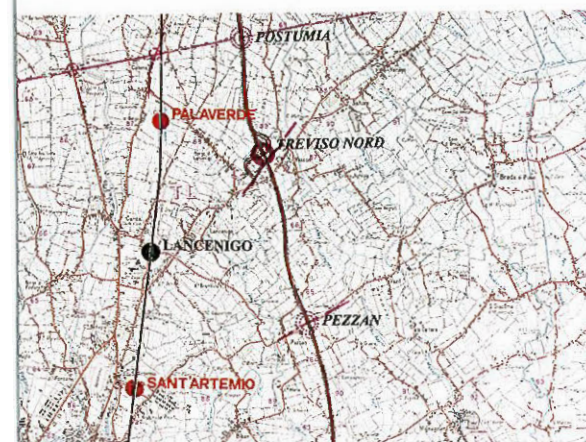
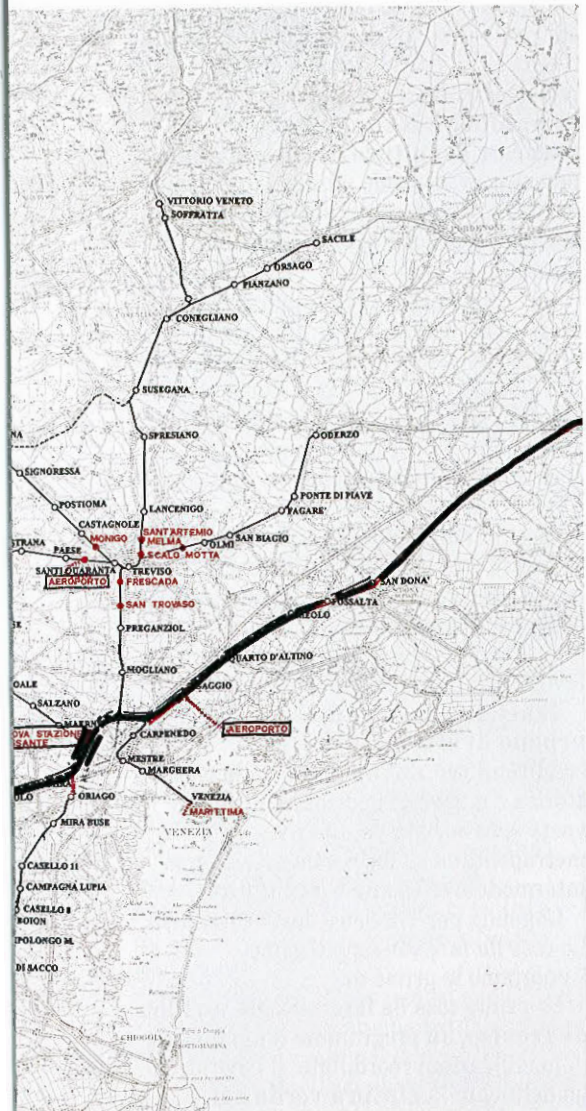
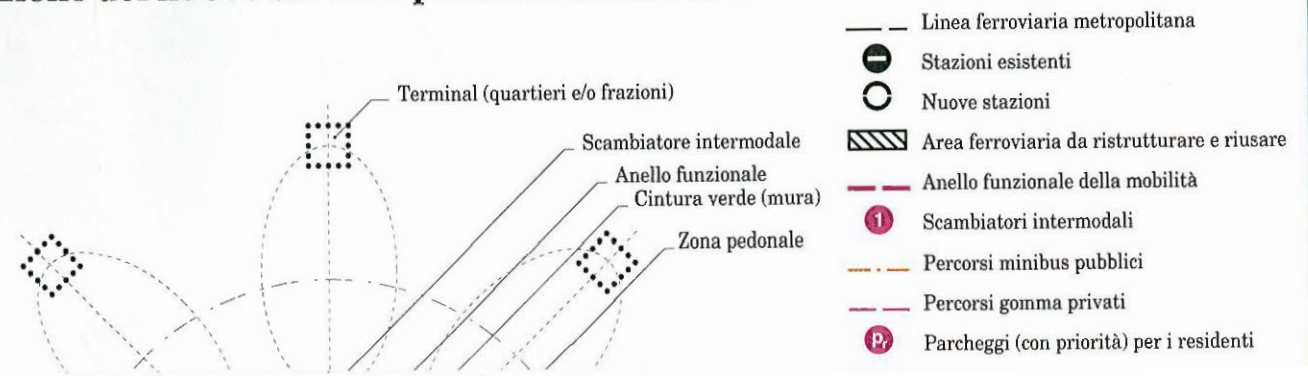
Alla scala territoriale

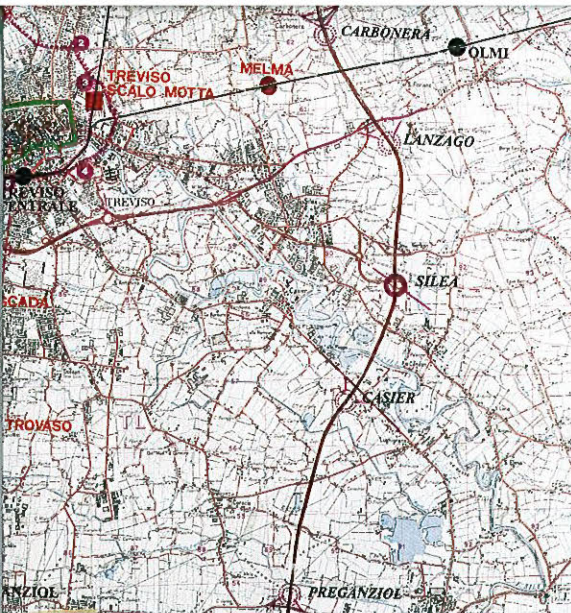
si fa strada, e va promossa, l'ipotesi di lavorare alla formazione di un sistema ferroviario leggero, che utilizzi le attrezzature esistenti (linee, sedimi, stazioni) migliorandole, connettendole, completando le piccole tratte che portano fino agli aeroporti, formando alcune nuove stazioni in rapporto con esigenze misurabili, in coincidenza con i luoghi di interesse e con le fonti di traffico (ad una distanza media di 2 km).

I treni dovrebbero essere frequenti, a limitata capacità e dotati di elevata



Posizione del nuovo anello circolatorio e schema per il modello della circolazione del nuovo servizio pubblico di minibus

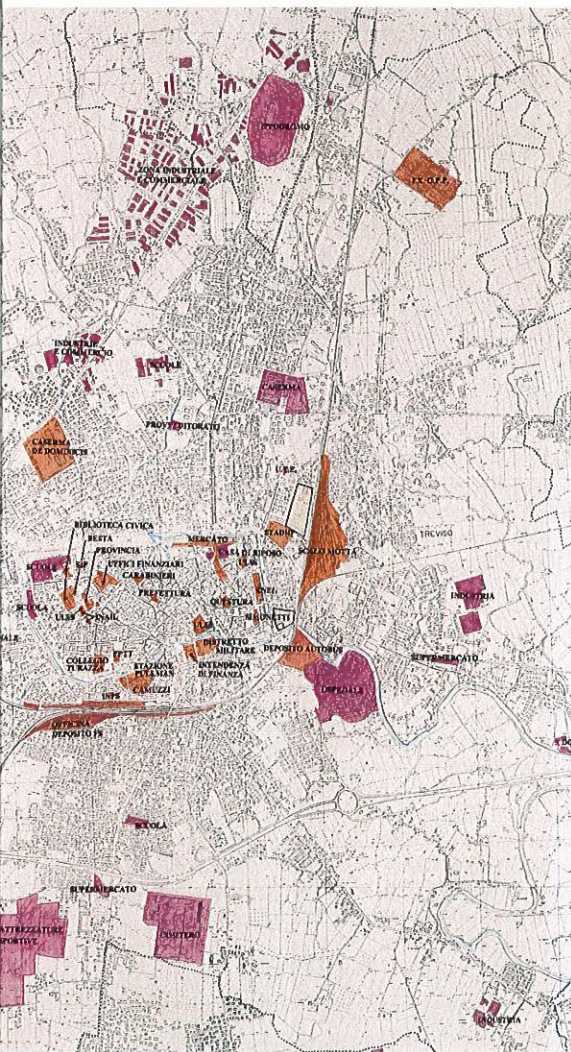




accelerazione.

Alla scala intercomunale il nuovo disegno rivede l'uso dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto, liberalizzandola e costruendo altri innesti, trasformandola in un asse funzionale della maglia stradale esterna, del quale fa parte la strada Postumia romana, che resta il miglior tracciato possibile per la mobilità est-ovest a nord della città, e la tangenziale, completata fino alla Feltrina.

La maglia viaria esterna riduce sensibilmente la confusione dei diversi modi del traffico (pesante/leggero, territoriale/locale) e il carico sulla città.

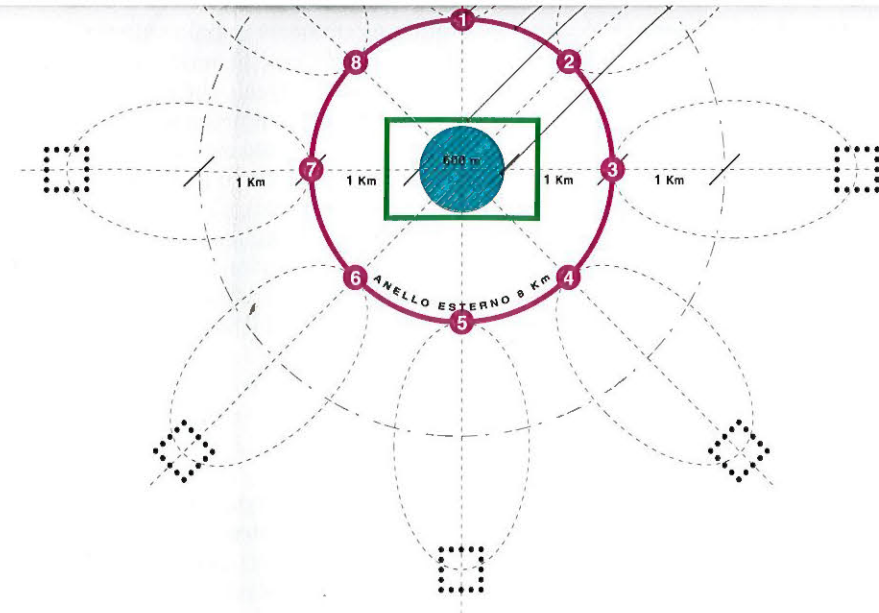


L'idea di Treviso

come componente della città-rete veneta permette di riordinare il puzzle delle sue varie funzioni vitali e dei diversi pesi che gravitano sulla sua struttura.

Si tratta di rafforzare il carattere residenziale, terziario-fine (e quaternario) del centro antico (case, laboratori, studi professionali, funzioni della cultura e dell'ospitalità) tendendo al raddoppio degli abitanti dentro le mura (oggi circa 7000).

Contemporaneamente si tratta di spostare, lungo un anello funzionale esterno, il peso dei parcheggi, concentrato in alcune ore del giorno, in alcuni giorni della settimana, e i carichi non sopportabili da una piccola città medievale come, ad esempio, gli uffici di livello provinciale. Questi possono utilmente andare ad occupare beni culturali ambientali esterni, bisognosi di presenza e manutenzione continue (come, ad esempio, l'ex ospedale psichiatrico di Sant'Artemio, villa Albrizzi, villa Nenzi ecc.).



- Zona pedonale
- Zona a traffico regolamentato
- Spazi e itinerari di particolare valore naturale/culturale



Le caratteristiche del nuovo anello circolatorio

Tutte le considerazioni svolte portano alla convinzione che alla scala urbana non si possa in ogni caso sfuggire all'esigenza di sostituire il "circuitone delle mura" (circa 5 km) con un nuovo anello (circa 8 km).

Si tratta di una opzione densa di conseguenze alla quale il laboratorio affida soprattutto il riordino dei movimenti e delle funzioni della città (dimensione intercomunale, circa 150.000 abitanti).

Non si tratta di una nuova infrastruttura, ma di un percorso per lo più già esistente, caratterizzato e organizzato per lo scambio del mezzo.

Non si tratta di una circonvallazione a scorrimento veloce, ma di una strada urbana con tratti a senso unico e rotonde, il più possibile priva di semafori e di incroci a raso, che mette in comunicazione i pesi funzionali primari della città, dotata di un sistema informativo che indirizza ai luoghi della intermodalità (cambio del mezzo) individuati in otto possibili parcheggi scambiatori localizzati nel modo seguente.

1. Corti (viale della Repubblica/strada San Pelajo)
2. Brigata Marche

3. Nuova Stazione (ex foro boario)
4. Ospedale (in collegamento con il raccordo alla tangenziale sud)
5. Stazione centrale
6. Nuovo tribunale (area ex Miani)
7. Viale Europa (incrocio viale della Repubblica)
8. Area De Dominicis (viale della Repubblica/viale Luzzatti).

Gli scambiatori intermodali sono attrezzature confortevoli dove è possibile lasciare il proprio mezzo (auto, moto, bicicletta) e prendere il mezzo pubblico (su gomma o su ferro), oppure dove avviene lo scambio tra i vari mezzi pubblici (bus tradizionali, metropolitana leggera), sono luoghi in cui è possibile incontrarsi (bar, ristoranti), comunicare (telefono, fax, edicola) e riunirsi, dai quali è possibile, attraverso piccoli mezzi pubblici di superficie (magari elettrici), avere rapidi e frequenti collegamenti con la parte della città chiusa al traffico veicolare.

Il modello, già sperimentato, prevede un servizio pubblico che utilizza minibus da 15 a 20 persone, che compiono tragitti non superiori agli 8 km in un tempo di circa mezz'ora, con velocità dai 15 ai 20 km/h, lungo percorsi preferenziali, penetrando nell'area pedonale e mettendo

in comunicazione punti dell'anello diametralmente opposti.

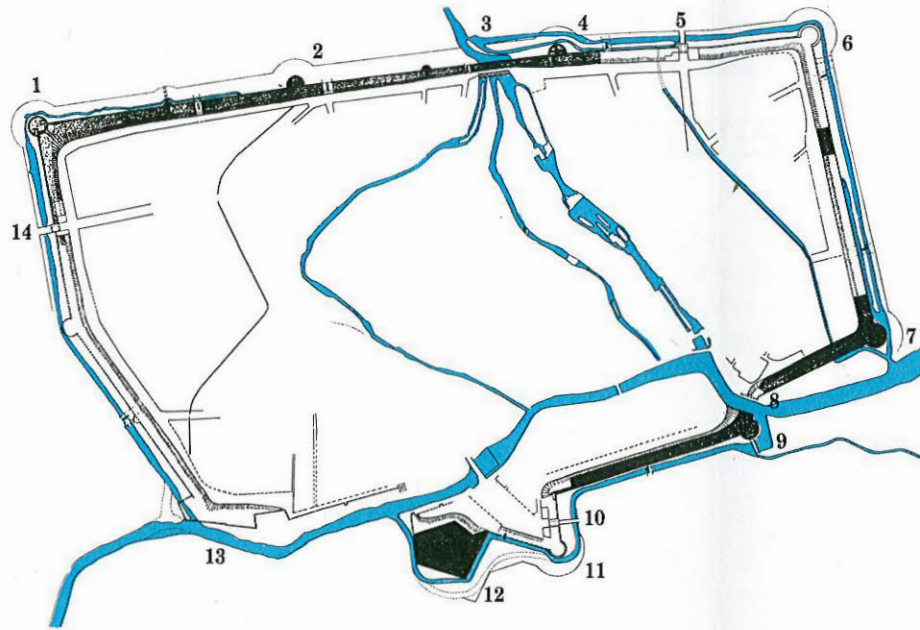
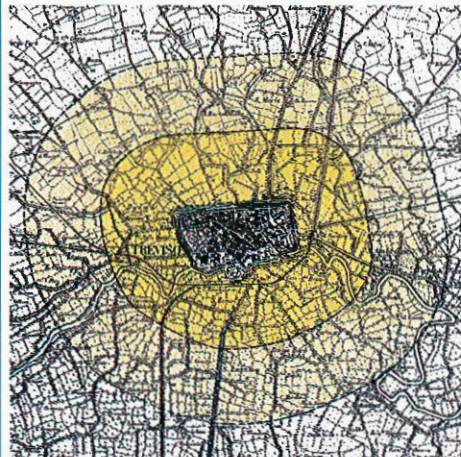
Un'adeguata indagine sulla domanda (condotta nelle famiglie) permetterà la conoscenza degli spostamenti per tipologia di mezzi, per area topografica, per fasce orarie, così da orientare le scelte di sviluppo del trasporto pubblico.

Si è assunta l'ipotesi, non vincolante, di una nuova stazione ferroviaria principale allo scalo Motta e della formazione di un tracciato ferroviario sopraelevato, così da risolvere l'isolamento dei quartieri residenziali compresi tra la ferrovia e la tangenziale sud. Tale ipotesi darebbe alle aree ferroviarie dismesse un elevato ruolo strategico nel nuovo disegno della città. Una zona pedonale e una più ampia area a traffico regolamentato si definiscono a partire dalla nuova cintura verde che comprende il manufatto delle mura rinascimentali, le aree pubbliche e le due circonvallazioni (interna ed esterna), liberate così dal traffico e dai parcheggi.

Alcuni parcheggi sotterranei per i residenti e per gli utilizzatori fissi potrebbero essere localizzati ai limiti della città medievale, come ad esempio in piazza Vittoria, piazza Matteotti e nell'area ex GIL, nell'ambito di un più ampio progetto di riordino.

- ==== Cortina muraria esistente
- ==== Cortina parzialmente conservata
- ==== Cortina integralmente scomparsa
- ==== Cortina ricostruita modernamente
- Controscarpa o struttura sotterranea (casematte) documentata o accertata archeologicamente
- ▨ Terrapieno esistente
- ▨ Terrapieno documentato, non più esistente
- ▨ Sostegno idraulico esistente
- ▨ Sostegno documentato non più esistente
- ┌┐ Area della fortificazione: limite interno esistente/documentato non più esistente
- 1906 Varchi moderni con data di esecuzione
- Ubicazione delle mura medievali (1200-1230 circa)
- Cintura verde
- ▨ Ristrutturazione funzionale
- ▨ Zona pedonale
- ▨ Zona a traffico regolamentato
- ▨ Emergenze storiche monumentali
- ▨ Aree ferroviarie da ristrutturare
- ▨ Viabilità
- Percorso pedonale "lungo Cagnan"

L'area della "spianata" esterna, stabilita nel 1518 dal doge Leonardo Loredan, comprendeva due fasce, ciascuna larga 500 passi (1 km circa); nella prima erano tassativamente vietate costruzioni, piantagioni e fossati; nella successiva erano proibiti nuovi edifici oltre agli esistenti.



1. Torrione di San Marco
2. Torrione di Santa Bona
3. Ponte de Pria
4. Torrione di San Bartolomeo
5. Porta San Tomaso
6. Torrione di San Tomaso
7. Torrione di Santa Sofia
8. Portello
9. Torrione di San Paolo
10. Porta Altinia
11. Torrione Altinia
12. Castello di San Marco
13. Bastione degli Spiriti
14. Porta Santi Quaranta



(continua da pagina 1, prima colonna)

possa essere trasformato da circuito nocivo e inceppato della viabilità urbana su gomma (com'è oggi) a cintura verde, costituita da corsi d'acqua e da testimonianze naturali e storiche che potenzialmente ne fanno un "paesaggio culturale urbano" di particolare qualità.

Una città storica, piccola ma aperta alle relazioni, nella quale viva e lavori una **comunità attenta al patrimonio di natura e di cultura di cui è custode**, presuppone non solo un diverso disegno del suo ambiente e del suo paesaggio, ma anche l'inversione delle tendenze insediative.

La città dentro le mura può divenire luogo di residenza qualitativa per un numero doppio delle attuali 7000 persone e la città fuori le mura può essere riqualificata, solo se questa inversione viene perseguita con decisione da un consorzio di forze economiche, finanziarie e culturali.

Occorre superare lo sbarramento (innanzitutto mentale) tra il *dentro* e il *fuori*, per fare delle mura il grimaldello che alza la qualità della vita per tutti (150.000 circa) coloro che vivono e lavorano nell'ambito intercomunale.

Trasformare le mura in un relais urbano di alta qualità, crea le condizioni per abitare anche nella città storica e muoversi agevolmente nella vasta area servita da una rete metropolitana su ferro e da un sistema intermodale efficiente e confortevole.

Lagenda per Treviso è davvero nutrita. Le cose da fare sono moltissime. Annotiamo le prime due.

La prima cosa da fare è fissare un'idea di **Treviso**, un programma lungimirante di modificazioni coordinate: il laboratorio ha delineato la **cintura verde** e il **nuovo anello** di questa idea.

La seconda cosa da fare è costruire un **consorzio pubblico-privato** ("Mura S.p.A.") in grado di cominciare a realizzare interventi coerenti con l'idea, una vera e propria **conferenza delle responsabilità** presieduta dal Comune, della quale facciano parte Provincia e Ferrovia, Credito e Impresa, e quanti altri enti pubblici e privati siano pertinenti.

Tra le riconciliazioni necessarie a fine secolo (ambiente/paesaggio/territorio; uomo/natura; memoria/progetto) quella tra le ragioni del pubblico e le esigenze del privato appare tra le più ardue e le

Le mura come cintura verde liberata dal traffico

La decisione di fortificare la città di Treviso secondo le nuove esigenze imposte dalle armi da fuoco, per affrontare le truppe d'invasione coalizzate nella Lega di Cambrai, fu attuata in un primo tempo con opere a carattere d'urgenza, tentando l'adeguamento delle mura medievali, innalzando opere in terra e soprattutto sfruttando l'abbondante presenza dell'acqua, secondo l'idea di Fra' Giocondo (1509-1511).

Successivamente, col mutare della situazione politica e militare, la Repubblica veneta decise il perfezionamento della fortezza di Treviso, inserendola in un disegno strategico di difesa territoriale.

Il piano della fortificazione, dato fin dal 1513 dal generalissimo delle milizie venete Bartolomeo d'Alviano, fu ratificato dal Senato nel maggio 1516, fissando così la "forma" della città.

Il forte condizionamento urbanistico e socio-economico era reso evidente dall'isolamento attuato con la "spianata", demolendo numerosi e attivi borghi medievali esterni (sole eccezioni i borghi di San Tomaso e Santi Quaranta, inclusi nel nuovo perimetro urbano) e riducendo a quattro i punti di accesso (le tre porte e il "portello" di San Paolo).

All'esterno, la nuova "forma urbis" era fissata nell'immagine del chiuso nastro murario rinserrante gli emergenti edifici simbolo della città, isolata e splendida al centro della tabula rasa della spianata. Tale immagine durerà fino alla fine della Repubblica (1797), ma rimarrà operante nella separatezza fisica tra città e campagna fino all'inizio di questo secolo.

La morfologia della fortificazione trevigiana rispecchia i modelli difensivi per armi da fuoco in un momento di transizione tra le prime ideazioni di Francesco di Giorgio e dei Sangallo e quelle successive di Michelangelo; si articola su una struttura generale pentagonale con cortina, lunette, torrioni circolari, bastioni. Nella sezione corrispondente alla cortina si compongono nell'ordine: la strada di circovallazione interna, il terrapieno, la cortina muraria a scarpata inclinata, la fossa e la controscarpa.

Nonostante importanti studi e sondaggi, scarse sono le attuali conoscenze sulla composizione strutturale delle opere

(la cortina muraria è, almeno in alcuni tratti, realizzata quasi certamente con la tecnica del "sacco"), nonché delle loro parti interne (casematte, gallerie).

Il decadere della funzione militare della fortezza trevigiana, fin dall'epoca napoleonica, durante il secolo scorso condusse alla progressiva obsolescenza fisico-strutturale delle opere, aggravata via via da ripetute massicce sottrazioni di materiale laterizio (1806, a vantaggio della fortezza di Palmanova), da demolizioni di parti, edificazioni sui terrapieni, aperture di varchi, interrimenti della controscarpa, modificazioni al corso e regime idrico delle fosse, disgregazione dei manti laterizi a causa della flora infestante, abbandono.

Il degrado è giunto oggi al livello critico.

Intorno alla metà del secolo scorso iniziò, con prime opere di livellamento e messa a dimora vegetale, il godimento a pubblico giardino di parte dei terrapieni e di altre aree pertinenti.

La situazione attuale del patrimonio vegetale impone adeguati interventi di rinnovo, così come la fruizione pubblica richiede un ripensamento nella direzione di una ben maggiore e migliore utilizzazione delle potenzialità offerte. **L'ipotesi del laboratorio si muove verso la formazione di una vera e propria cintura verde della città.**

L'idea guida, sentita come necessità imposta dal non più sostenibile stato delle cose, è quella di ribaltare l'attuale destino funzionale del circuito murario, unica connessione veicolare possibile per l'intera area urbana centrale, trasferendo questa funzione al più largo nuovo "anello" urbano e conquistando all'area verde delle mura buona parte delle attuali sedi stradali delle circovallazioni esterna ed interna, nonché di alcuni assi afferenti, in particolare viale Vittorio Veneto coi Passeggi e viale Monte Grappa.

Il progetto propone perciò di sviluppare al massimo grado le potenzialità inutilizzate presenti nel grande "segno" mura, inteso nella sua complessità di opere edilizie, spazi liberi, acque, patrimonio vegetale, il cui continuum può essere ripristinato con relativa facilità.

L'obiettivo può essere sintetizzato nella creazione di un parco urbano disegnato a

cintura e ramificato radialmente sia "dentro", verso la città antica, sia "fuori", verso la città moderna, che riceverebbe una spinta alla qualificazione.

Le mura diventano così un luogo di relazione tra le varie parti della città, legando, per esempio, alcune contigue testimonianze monumentali della città antica, oppure mandando ramificazioni del sistema verde attraverso i quartieri della periferia, nella direzione dei "siti" notevoli, per esempio lungo il Sile, ad est e ad ovest, lungo l'asse dei Passeggi verso i parchi storici di Sant'Artemio e le sorgenti dello Storga, lungo il Botteniga verso le sue sorgenti.

La prima e più urgente operazione da eseguire è la **pulitura delle mura dalla flora infestante**, senza compromettere la sicurezza delle strutture murarie. La pulitura agevolerà lo studio e il rilievo dei manufatti. L'intervento straordinario di devitalizzazione della flora e di rimozione della massa vegetale disseccata va seguito dal **mantenimento ordinario**, con cadenza almeno semestrale.

La procedura con diserbante chimico (glifosate) è ormai largamente sperimentata in aree archeologico-storico-ambientali quali Pompei, le mura di Padova, le mura di Ferrara, la villa di Catullo a Sirmione, la rocca di Noale, con misurabili vantaggi economici, ottenendo la completa uccisione dei sistemi radicali, l'assenza di lesioni al manufatto e un inquinamento ambientale di entità assai modesta, e comunque inferiore ad ogni altra procedura nota.

L'obiettivo da perseguire è infatti la **rigenerazione della flora e della fauna negli spazi aperti delle mura.**

Qualsiasi intervento è subordinato ad un radicale **risanamento dell'ambiente acquatico.**

L'effetto dell'inquinamento è ben evidente nella fossa esterna delle mura dal Ponte di Ferro fino al bastione San Marco, dove si rileva visivamente la proliferazione di flora sommersa dei generi *Lemna* e *Potamogeton* (*Potamogeton pectinatus*) e della componente algale. Ampi tappeti compatti ostacolano l'arricchimento di ossigeno dell'acqua, anche se, nonostante l'inquinamento, si può osservare una gamma di specie animali ancora significativa.

Per aiutare la natura a rigenerarsi, occorre pulire le ripe da rifiuti, controllare la vegetazione, installare la segnaletica descrittiva e di rispetto, costruire percorsi controllati, favorire la formazione di un sistema di notevole consistenza, rilevanza e varietà naturale.

In particolare, per quanto attiene alle **alberature delle mura**, gli ippocastani più vecchi si trovano nello stadio di avanzata maturità ed esigono una **graduale, programmata, equilibrata sostituzione** degli individui vetusti con soggetti sufficientemente sviluppati.

I risultati raggiunti dagli interventi di manutenzione straordinaria, vanno seguiti nel tempo da una corretta manutenzione ordinaria, per la quale è indispensabile un **organismo autonomo dell'amministrazione comunale di Treviso (giardineria)**, dotato di propri fondi, tecnici, operatori e attrezzature.

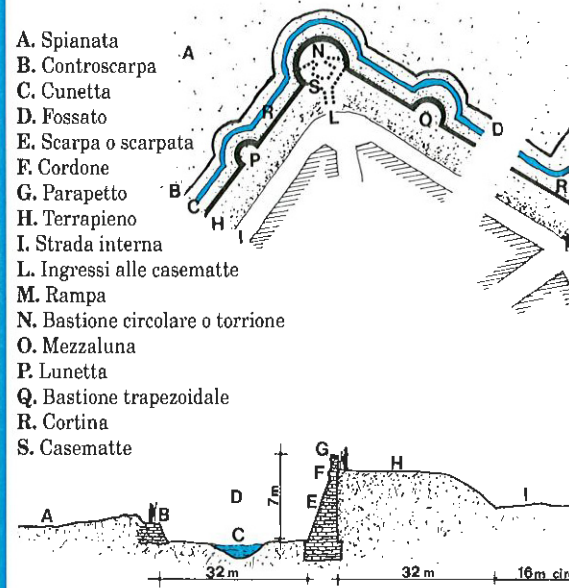
Il **restauro architettonico** va, di pari passo, affrontato con un lavoro sistematico e propedeutico di rilievo fotogrammetrico e di analisi non distruttiva dei materiali e delle strutture, visibili e non.

Per quanto attiene ai principi teorico-ideologici del restauro, allo stato di valutazione oggi possibile, ci si deve attenere ad una linea conservativa, volta a ottenere la sopravvivenza della struttura architettonica, rispettandone il carattere ruderale oggi presente in molte parti, astenendosi, in linea generale, da larghe integrazioni materiali, specie per le muraglie. Necessaria di approfondimento specifico, caso per caso, è l'ipotesi di ricostruzione di parti murarie, casematte, opere in terra (terrapieni), fossati, controscarpe ecc., parzialmente conservati oppure solo documentati.

Forti potenzialità del "monumento" mura emergono anche dalla sua realtà archeologica, ancora tutta da valutare. Si pensi, per esempio, alla possibilità di rimettere in luce la controscarpa e di eliminare gli imbonimenti ottoneovecenteschi delle fosse. Ciò potrebbe portare, almeno per alcuni tratti, al recupero prospettico della originaria forza d'immagine monumentale del complesso fortificatorio, oggi totalmente mortificata. Appare in ogni caso indispensabile una **integrale riprogettazione degli spazi e dei loro usi** per la natura e per l'uomo.

più urgenti. Ma qui il laboratorio lascia la parola alla città.

Le parole delle mura



Al laboratorio, coordinato da Domenico Luciani con la collaborazione di Umberto Zandigiacomini, hanno partecipato Maria Antico, Andrea Bellieni, Ciro Degl'Innocenti, Ida Frigo (organizzazione), Teresa Marson (cartografia), Luciano Mauro, Mauro Moledda e Simonetta Zanon.

Il laboratorio si è svolto tra il novembre 1993 e giugno 1994, affrontando materie e questioni pertinenti, in sopralluoghi o seminari ai quali sono stati invitati Margherita Azzi Visentini, Claudia Biamonti, Chiara Borgnolo, Ernesto Brunetta, Achille Costi, Giuseppe Dalla Torre, Luigi D'Alpaos, Giuseppe Davanzo, Gaetano Di Benedetto, Danilo Gasparini, Pierfrancesco Ghetti, Renato Iotti, Claudio Lamanna, Giuseppe Lunardini, Silvia Maffii, Antonio Mansi, Remigio Masobello, Roberta Martinelli, Giovanni Netto, Ciro Perusini, Paolo Pradariolo, Michele Rizzon, Livio Vanzetto e Michele Zanetti.

Molti altri studiosi trevigiani, tra i quali Giovanni Netto, Patrizia Mattarucco e Paola Rossi, hanno generosamente contribuito. Alcuni sopralluoghi sono stati organizzati con preziose collaborazioni esterne, esemplare quella dei Canottieri Sile. Sono stati utilizzati rilievi eseguiti da vari operatori e già pubblicati da Giorgio Garatti.

Il laboratorio ha presentato i risultati l'11 giugno 1994 nella sala degli Industriali (gentilmente concessa) e ha esposto, dal 4 luglio al 4 agosto 1994, i materiali di riflessione e di proposta (dei quali questo foglio costituisce una sintesi divulgativa) che saranno disponibili nel centro di documentazione della Fondazione Benetton Studi Ricerche, Piazza Crispi 8, 31100 Treviso. Tel. 0422.579450/579719, fax 579483.

Stampa Grafiche V. Bernardi s.r.l., agosto 1994.