



Le molte forme della
rigenerazione :
riqualificazione, riuso,
co-progettazioni
e gestioni

Elena Marchigiani,
emarchigiani@units.it

Rigenerare significa lavorare su un tessuto esistente – di risorse materiali e immateriali, spaziali, ambientali, economiche e sociali, culturali – per poterne potenziare la vitalità e la capacità di rinnovamento e di creazione di nuovi valori. Non di un solo tipo di rigenerazione urbana si può parlare: **le molte forme della rigenerazione**, i loro modi campi e scale, dipendono dai **molti tipi di risorse sui quali si va ad operare**.

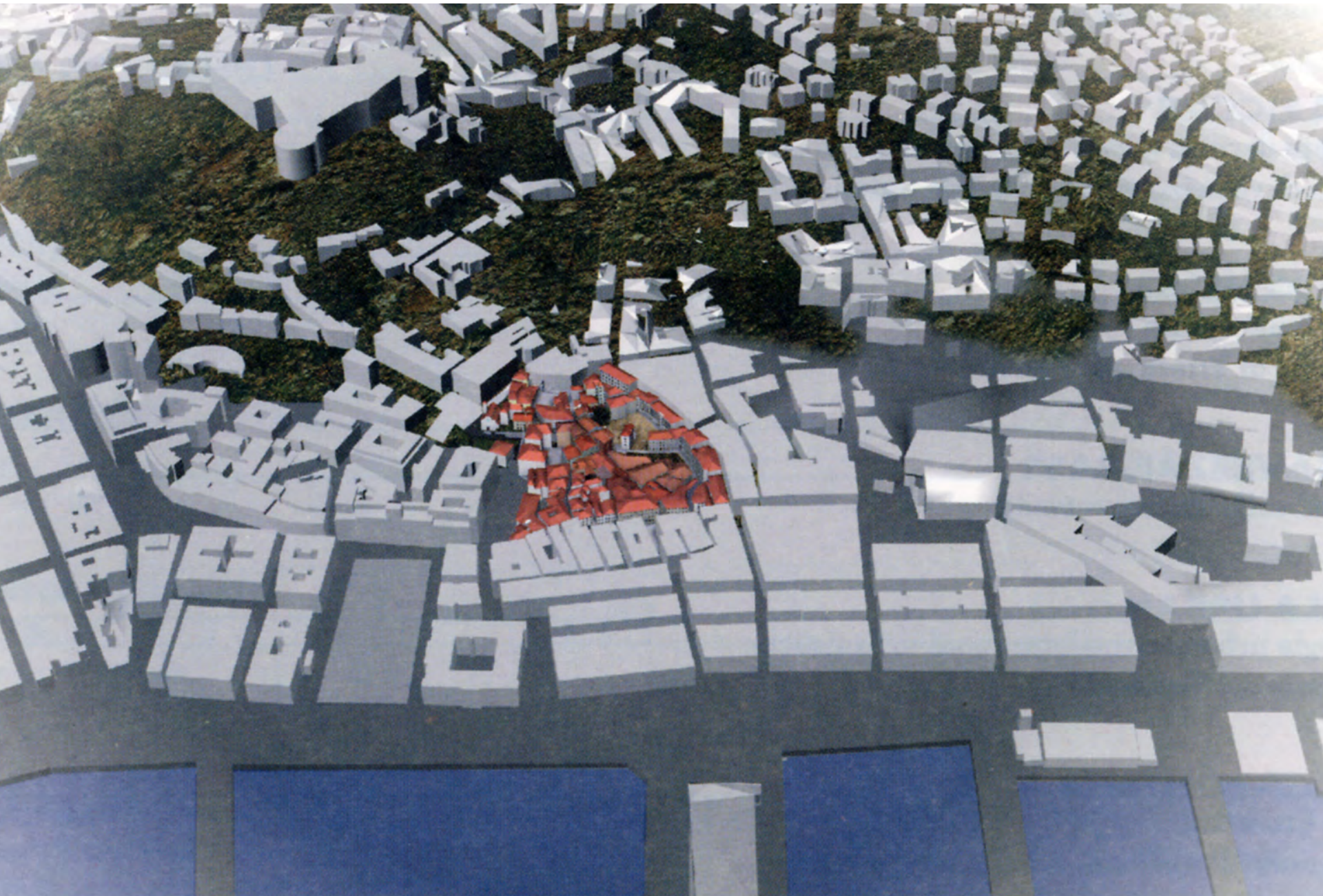
Nel tempo, l'approccio è cambiato, non solo (e non tanto) per gli ambiti urbani su cui si è concentrato, quanto piuttosto per l'emergere di **una diversa cultura del fare progetto urbano**:

- natura degli interventi
- relazioni tra strumenti e scale
- reti di attori (istituzionali e non) e di finanziamenti

A partire dalla qualità dello spazio

Riammagliare la città antica

Progetto Urban "Tergeste", 1997-2001 (UE)

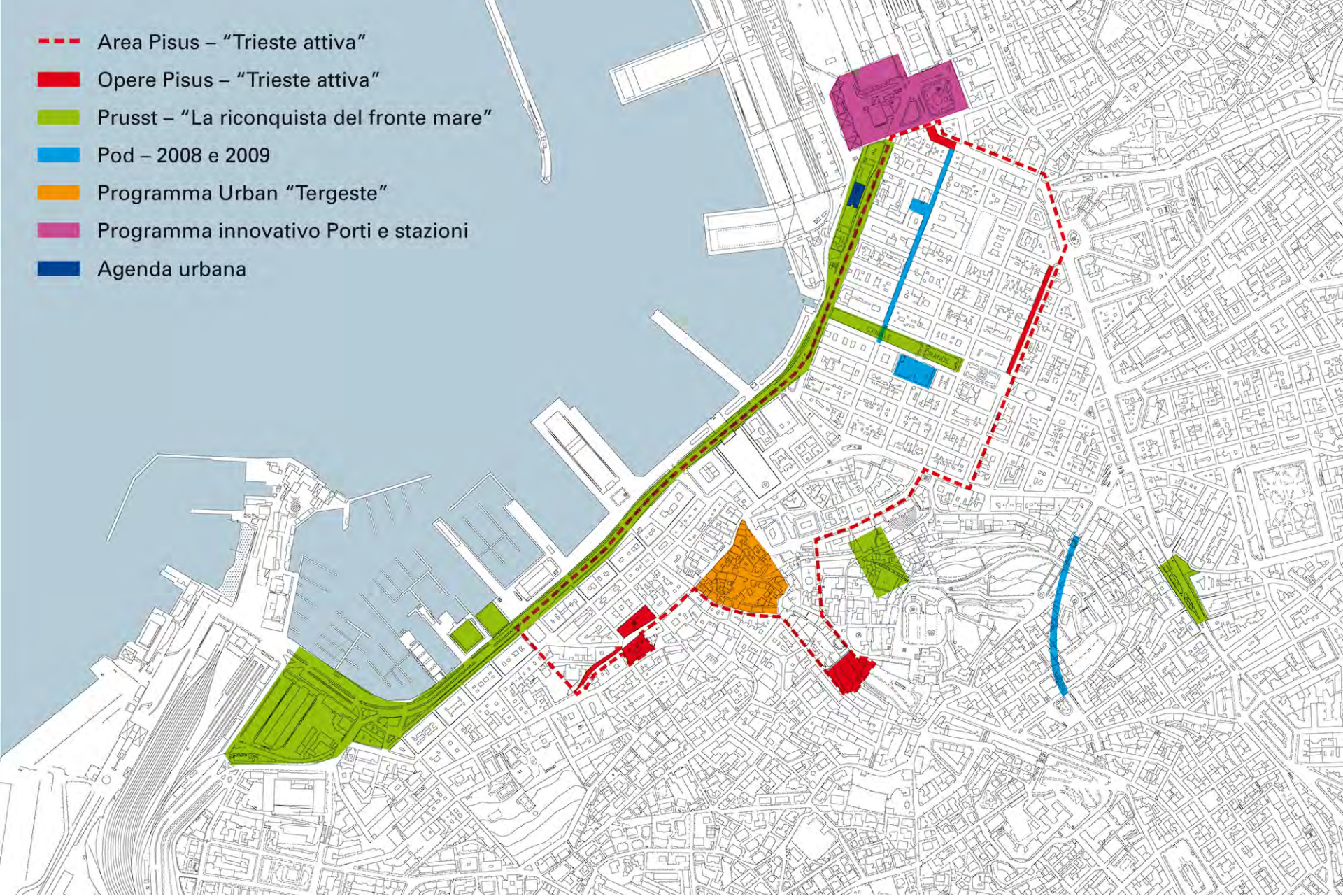






La Casa della musica prima e dopo

- Area Pisu – “Trieste attiva”
- Opere Pisu – “Trieste attiva”
- Prusst – “La riconquista del fronte mare”
- Pod – 2008 e 2009
- Programma Urban “Tergeste”
- Programma innovativo Porti e stazioni
- Agenda urbana



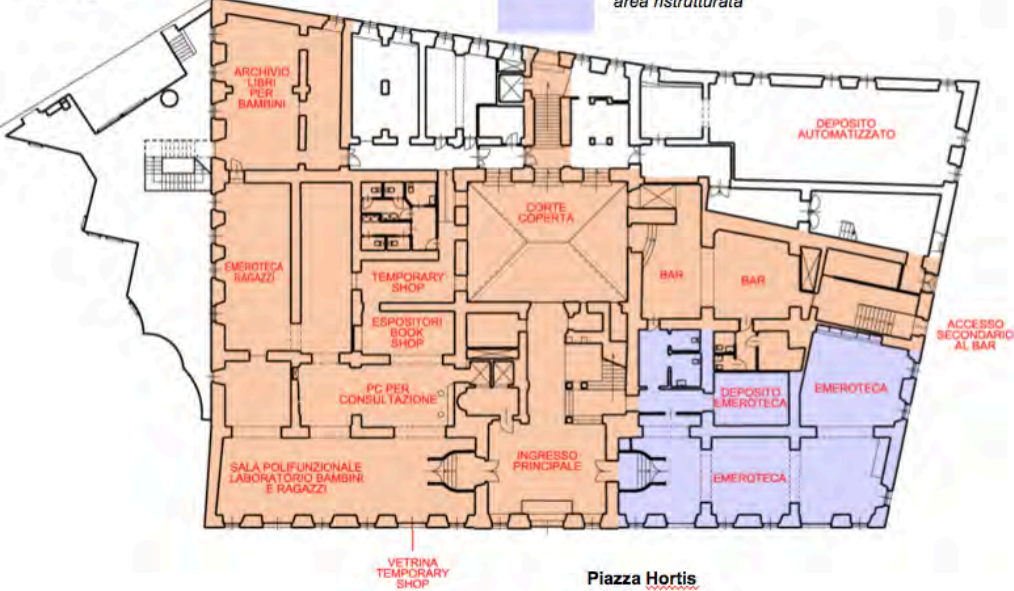
Un progetto cumulativo, nel cuore della città



La riqualificazione degli spazi pubblici e delle attrezzature culturali

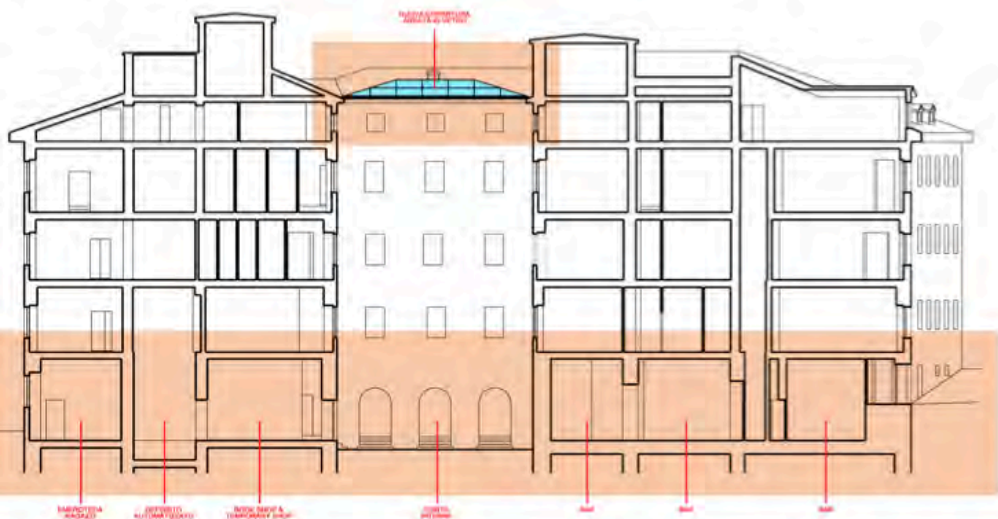
pianta

zona di intervento – finanziamento PISUS
area ristrutturata



sezione

zona di intervento – finanziamento PISUS

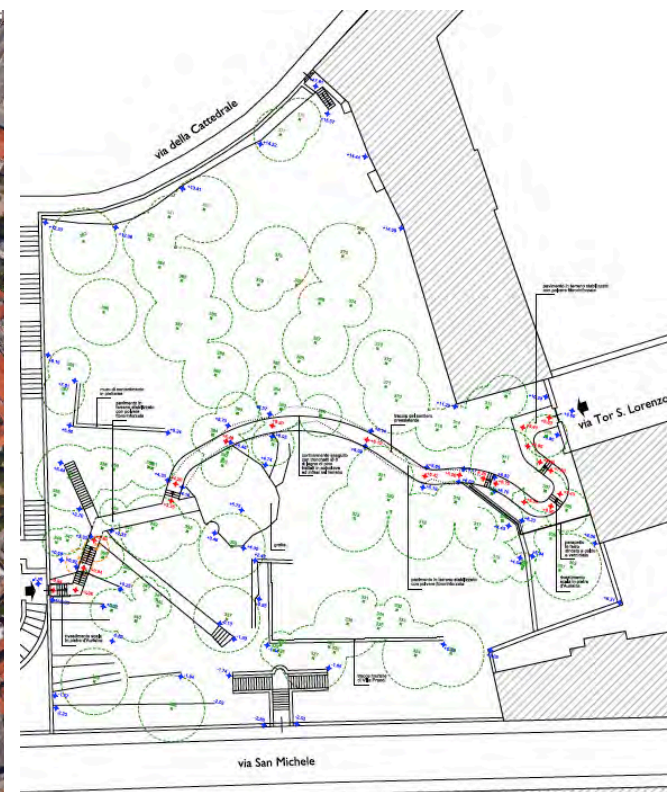
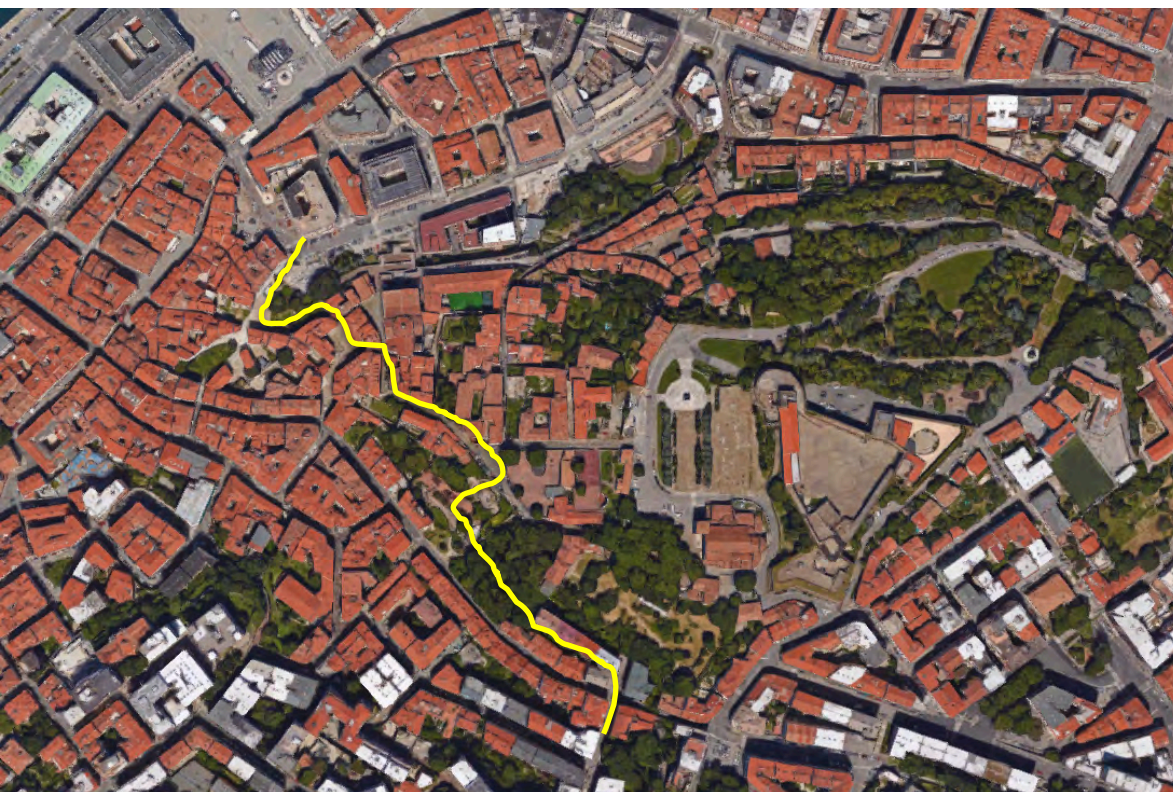


Il piano terra della biblioteca comunale:
emeroteca e laboratori

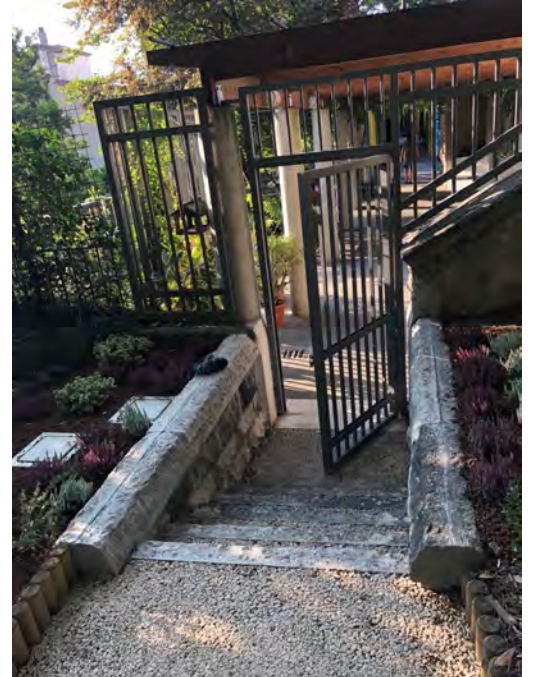


Il giardino di piazza Hortis

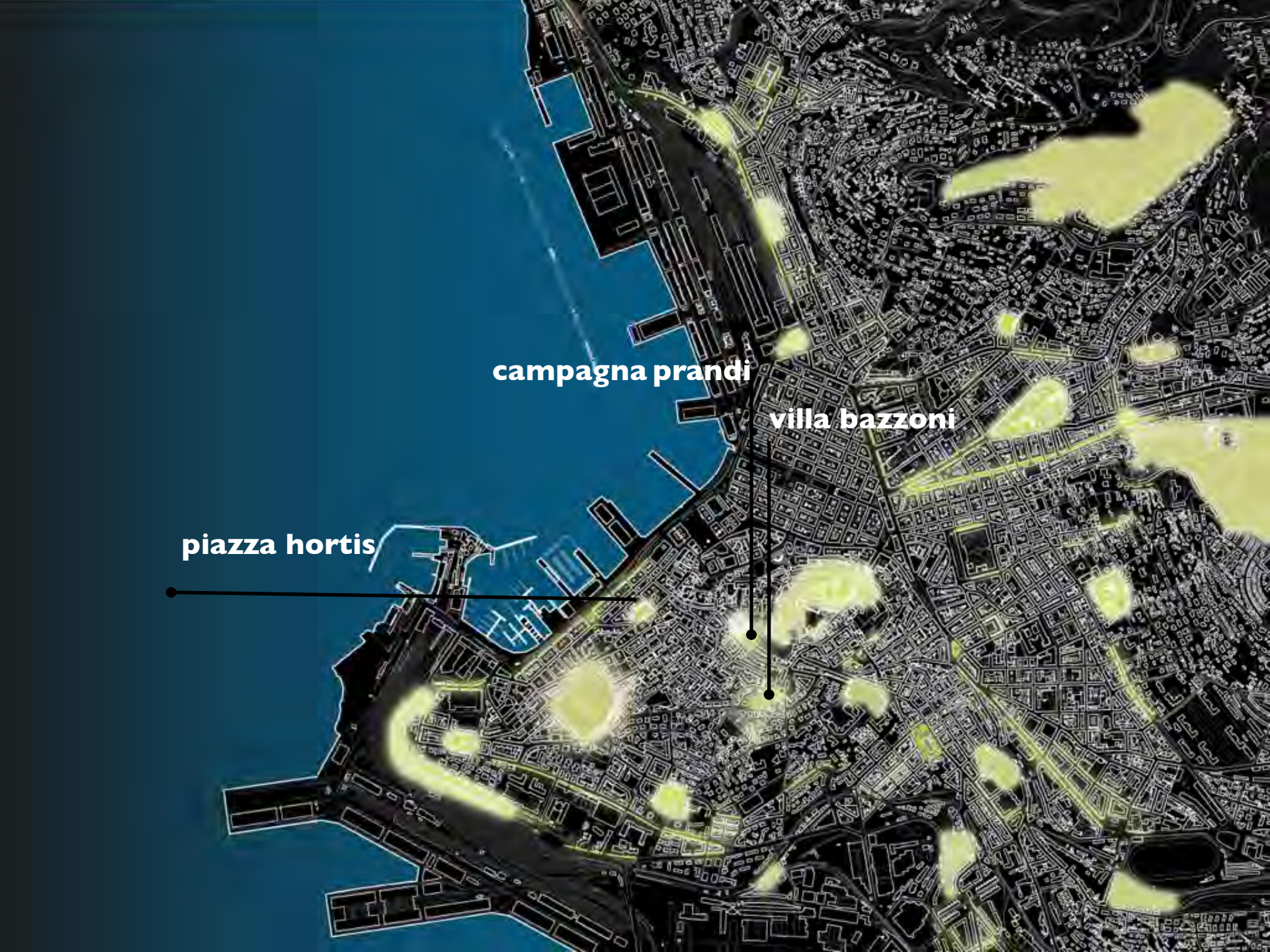




Un percorso verde nel cuore della città antica, attraverso la “campagna Prandi”
Una “catena di spazi” per riconnettere attrezzature esistenti e per una migliore fruibilità







piazza hortis

campagna prandi

villa bazzoni



villa bazzoni





Programma di miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, 2011-2016 (Ministero-Comune)





piazza Libertà

via Gheda

largo Panfilì

piazza Vittorio Veneto

via Trento

canale Grande

piazza Ponterosso

piazza Sant'Antonio

via Cassa di Risparmio

via Mazzini

piazza Unità d'Italia

piazza della Borsa

corso Italia



Piazza Ponterosso: prima



Piazza Ponterosso: dopo



Nuovi spazi pedonali e per la ciclabilità, via Trento





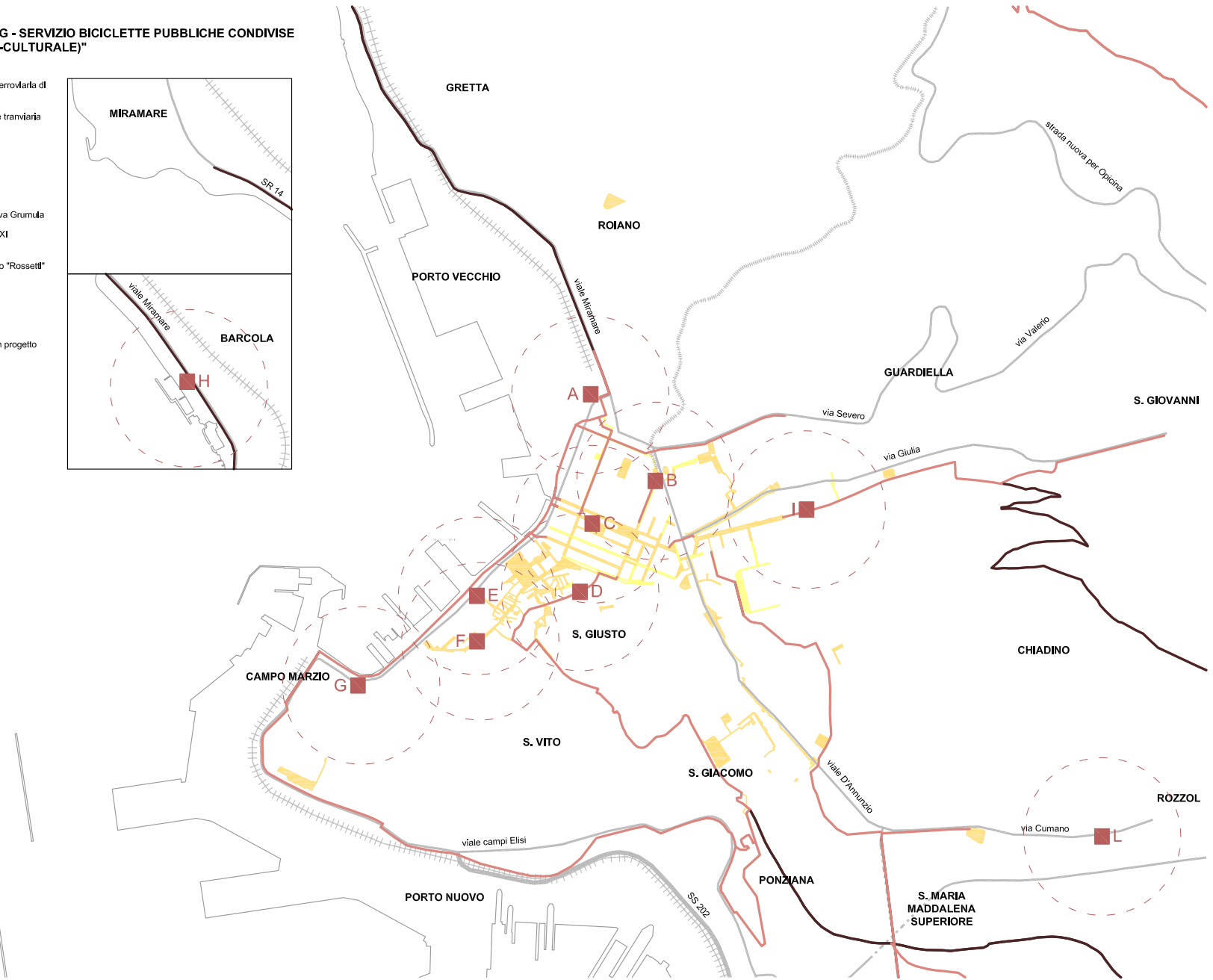
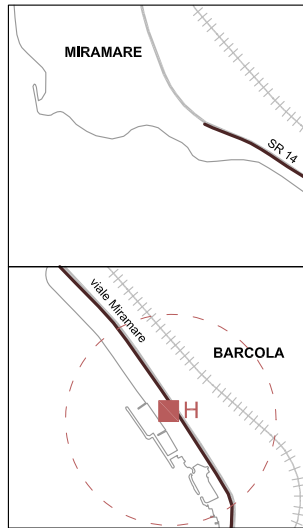
Largo Panfili

Progetto PisuS "Trieste attiva", 2011-2019

SISTEMA "BIKE SHARING - SERVIZIO BICICLETTE PUBBLICHE CONDIVISE (PERCORSO TURISTICO-CULTURALE)"
10 ciclostazioni

- A piazza Libert  - stazione ferroviaria di Trieste c.le
- B piazza Oberdan - stazione tranviaria
- C piazza Ponterosso
- D via del Teatro romano
- E riva del Mandracchio
- F piazza Hortis
- G via Ottaviano Augusto - riva Grumula
- H viale Miramare - piazzale XI settembre MM
- I viale XX settembre - teatro "Rossetti"
- L via Cumano

- area pedonale esistente
- area/percorso pedonale in progetto
- pista ciclabile esistente
- pista ciclabile in progetto



A partire dalle questioni di una diversa mobilità

**Nuove vivibilità dello spazio pubblico,
nuove connessioni tra “centro” e “periferie”**

Ogni città è diversa _ Non ci sono "ricette" generali





Trieste oggi conta circa 205.000 abitanti.

Il numero complessivo di spostamenti giornalieri supera le 420.000 unità:

- **47%** con l'automobile;
- **20%** con il trasporto pubblico;
- **13%** con il motociclo;
- **20%** a piedi
- ancora pochi sono quelli che si muovono in bici: meno del **2%** con regolarità, il 10% qualche volta al mese.

Circa 1/3 delle emissioni di CO2 deriva dal traffico.

Strategie per la ricerca di un giusto mix

Quando si può parlare di un buon progetto di mobilità urbana?
(l'approccio "tecnico")

Nuovi strumenti per ripensare i modi con cui ci muoviamo attraverso la città e con cui utilizziamo le principali infrastrutture esistenti

Una visione strategica (a diverse scale)

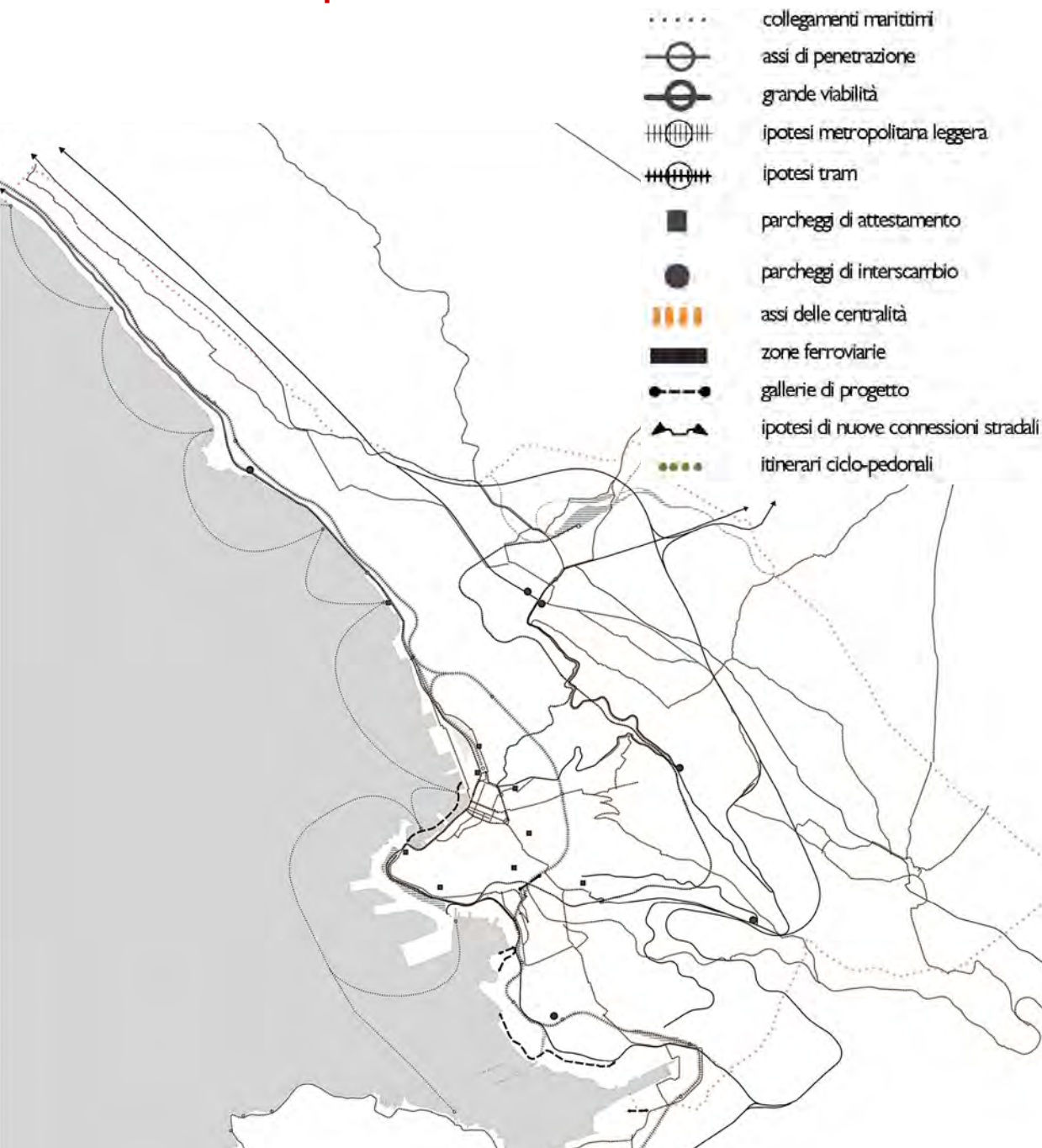
Chiare priorità

**Lavorare contemporaneamente sulle diverse modalità di trasporto
(pubblico e privato)**



Nel nuovo PRG
Un grande progetto per una nuova
mobilità
Metropolitana leggera e parcheggi di
interscambio

Valorizzare il capitale territoriale: la rete su ferro



Il Piano ipotizza un **grande sistema per il trasporto pubblico (su ferro, tram e simili)**:

- la linea est-ovest tra la città bassa e la città alta, **dalla Stazione di Campo Marzio verso Opicina**.

Integrata per le parti mancanti – tra le Rive e Grignano e tra le Rive e Opicina – collega la città con l’altipiano e Barcola;

- il sistema si integra con quello metropolitano previsto dal **progetto europeo Adria A**, dall’aeroporto di Ronchi dei Legionari a Capodistria.

Il Piano individua alcuni assi stradali di penetrazione urbana dalla Grande Viabilità. Prima di raggiungere il centro città, essi intercettano **parcheggi di interscambio** in cui si potrà lasciare l’auto per proseguire con i mezzi pubblici. Più a ridosso delle aree centrali, si sviluppa una ulteriore corona di **parcheggi di attestamento**.

Fa inoltre parte del Sistema della mobilità un’articolata rete di **itinerari ciclabili e cicloturistici**, di collegamento della città all’altipiano.

Mobilità: accessibilità alle aree della grande trasformazione

progetti individuati dal nuovo Piano -
Schede progetto

Aree della grande trasformazione

1. Campo Marzio
2. Ambito di via Rossetti, via Cumano che comprende:
ex Fiera, ex caserma di via Rossetti
“Vittorio Emanuele III”
ex caserma “Beleno”
ex caserma “Duca delle Puglie”
ex caserma “Montebello”
3. Ex caserma di Banne

Ambiti di riqualificazione urbana 1

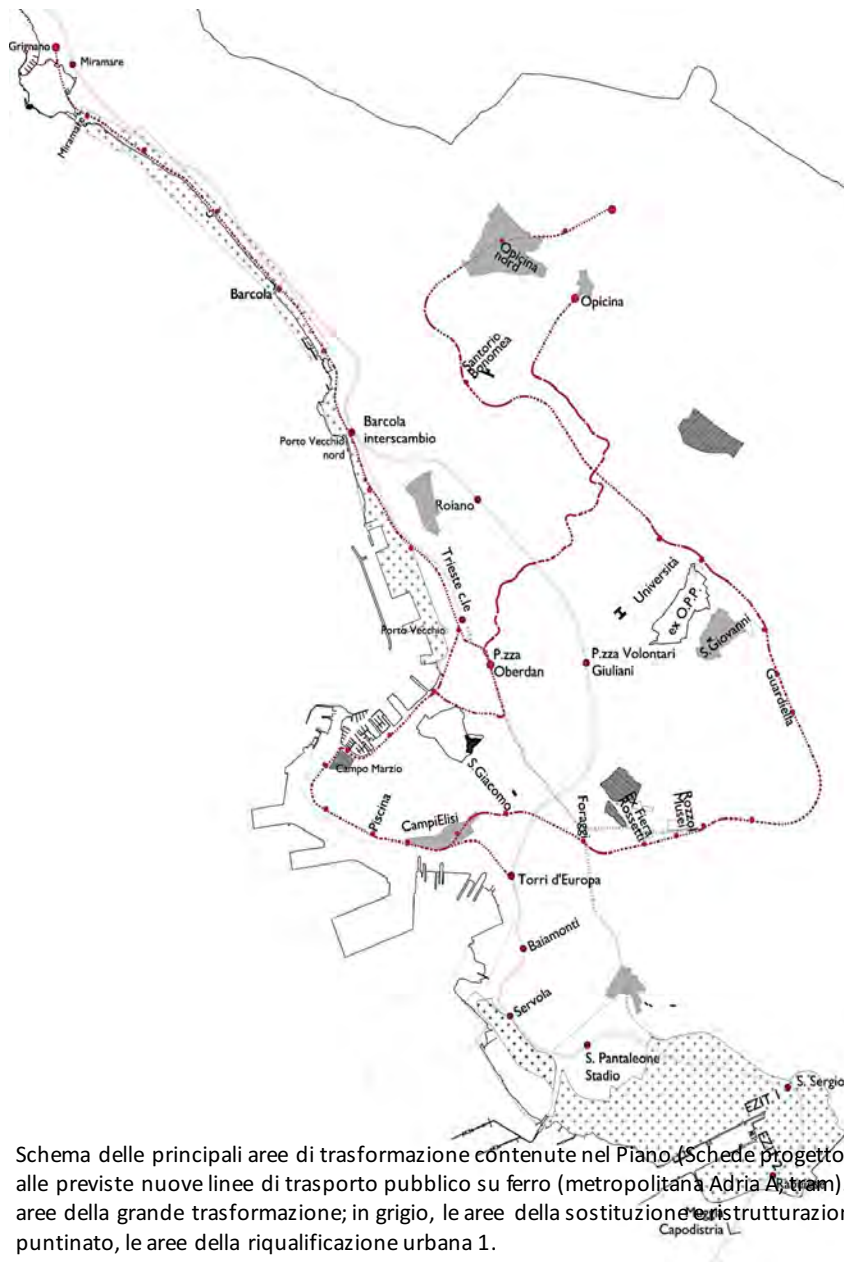
Barcola, Porto Vecchio e Via Flavia

Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica (ecoquartieri)

Opicina 1, Opicina 2, Roiano – Gretta, San Giovanni, Campi Elisi e Via Valmaura

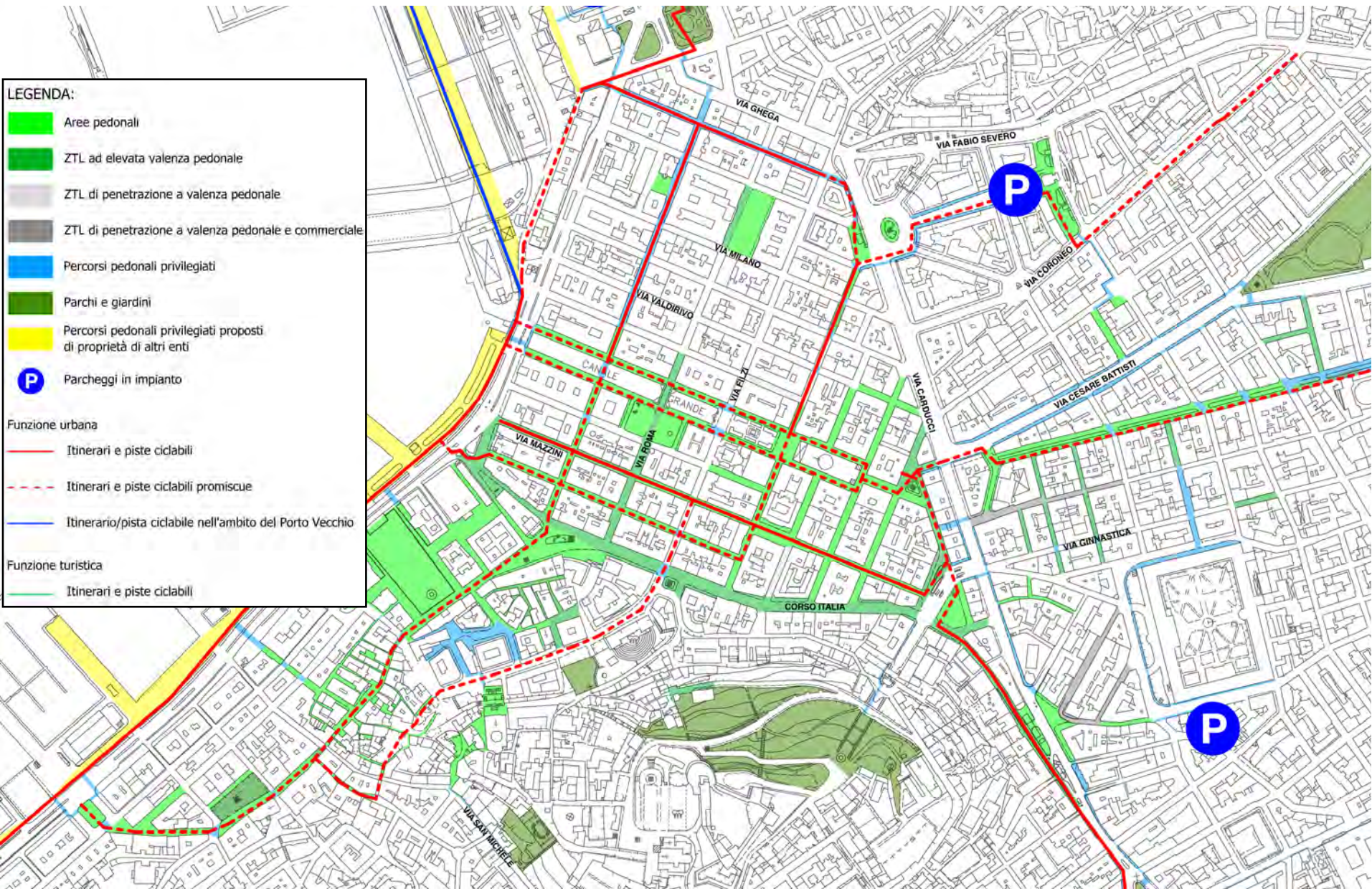
Zone C: “nuova città dei giardini”

Ambiti di riqualificazione urbana 2 “Centri di Quartiere”.



Schema delle principali aree di trasformazione contenute nel Piano (Schede progetto, PO3) in relazione alle previste nuove linee di trasporto pubblico su ferro (metropolitana Adria Tram). In rigato nero, le aree della grande trasformazione; in grigio, le aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica; in puntinato, le aree della riqualificazione urbana 1.

Il Piano generale del traffico urbano : pedonalità e ciclabilità al centro



Un nuovo lessico per un approccio di ordinaria riqualificazione

Un nuovo *lessico* per un approccio di ordinaria riqualificazione
(la prospettiva "culturale")

Lo spazio e gli interventi nello spazio contano

Gradi di pedonalità (non solo pedonalizzazione)

Strade come spazi pubblici (non semplici "tubi" per il traffico motorizzato)

Mobilità come opportunità di riqualificazione e di rivitalizzazione economica
(non solo gestione del traffico)

Usi integrati e co-esistenti, nel rispetto degli utenti più deboli
(spesso separare non è possibile!)

Co-progettazione e co-gestione

(lo spazio pubblico è di/per tutti)



Pianificare è un processo

(dalla definizione delle scelte alla loro attuazione)

Empowerment = imparare insieme a partecipare e a fare partecipare
(l'approccio "interattivo")

Non solo presentazioni pubbliche, incontri tematici e revisioni a seguito di una fase intermedia di pubblico dibattito, ma anche usi temporanei dello spazio come test

Ascoltare

Sensibilizzare e "aiutare a vedere"

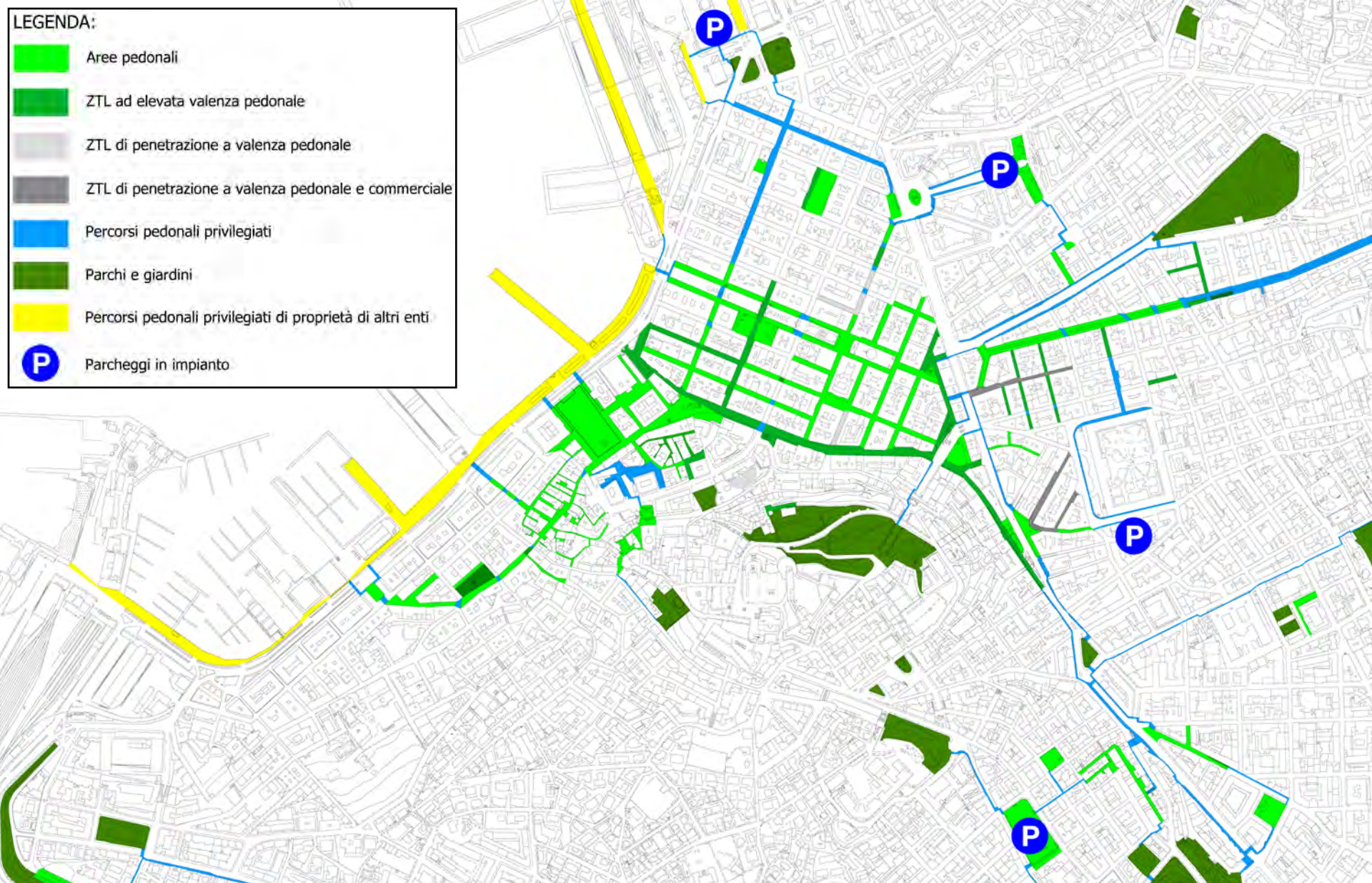
**Condividere le decisioni con i cittadini, accettando mediazioni (riflessive)
e conflitti come regole del gioco**



La Pedonalità

Muoversi a piedi, in sicurezza





Il Piano generale del traffico urbano è stato approvato nel 2013 e si è proceduto alla sua attuazione attraverso tanti e diversi interventi



Notte dei Saldi - 6 luglio 2013



Riattivare l'uso pedonale attraverso eventi co-organizzati con i commercianti

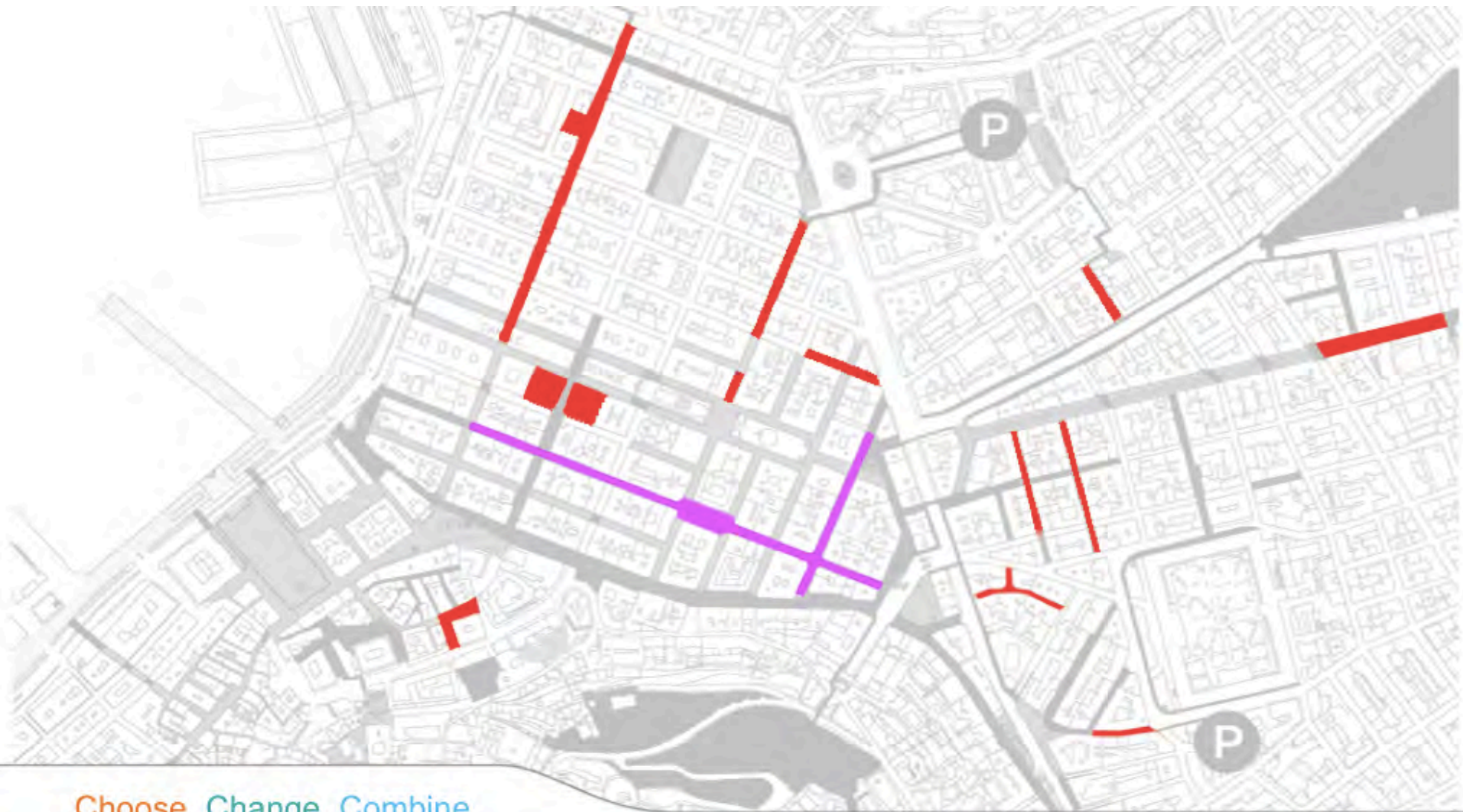


Performance di arte pubblica
Eventi co-organizzati con scuole e ricreatori



L'avvio dei pdays, luglio 2014

Le nuove aree pedonali e ad elevata pedonalità



Choose. Change. Combine.

- + **6.590 mq** di nuove aree pedonali + **7.960 mq** nei pdays
- + **3.076 mq** di nuove zone ad elevata pedonalità
- + **400 m** di percorsi ad elevata pedonalità (via Trento)



Riqualificare integrando politiche e risorse: insieme al commercio





BB
diners
BARI

HOFER

La nuova area pedonale in via Foschiatti



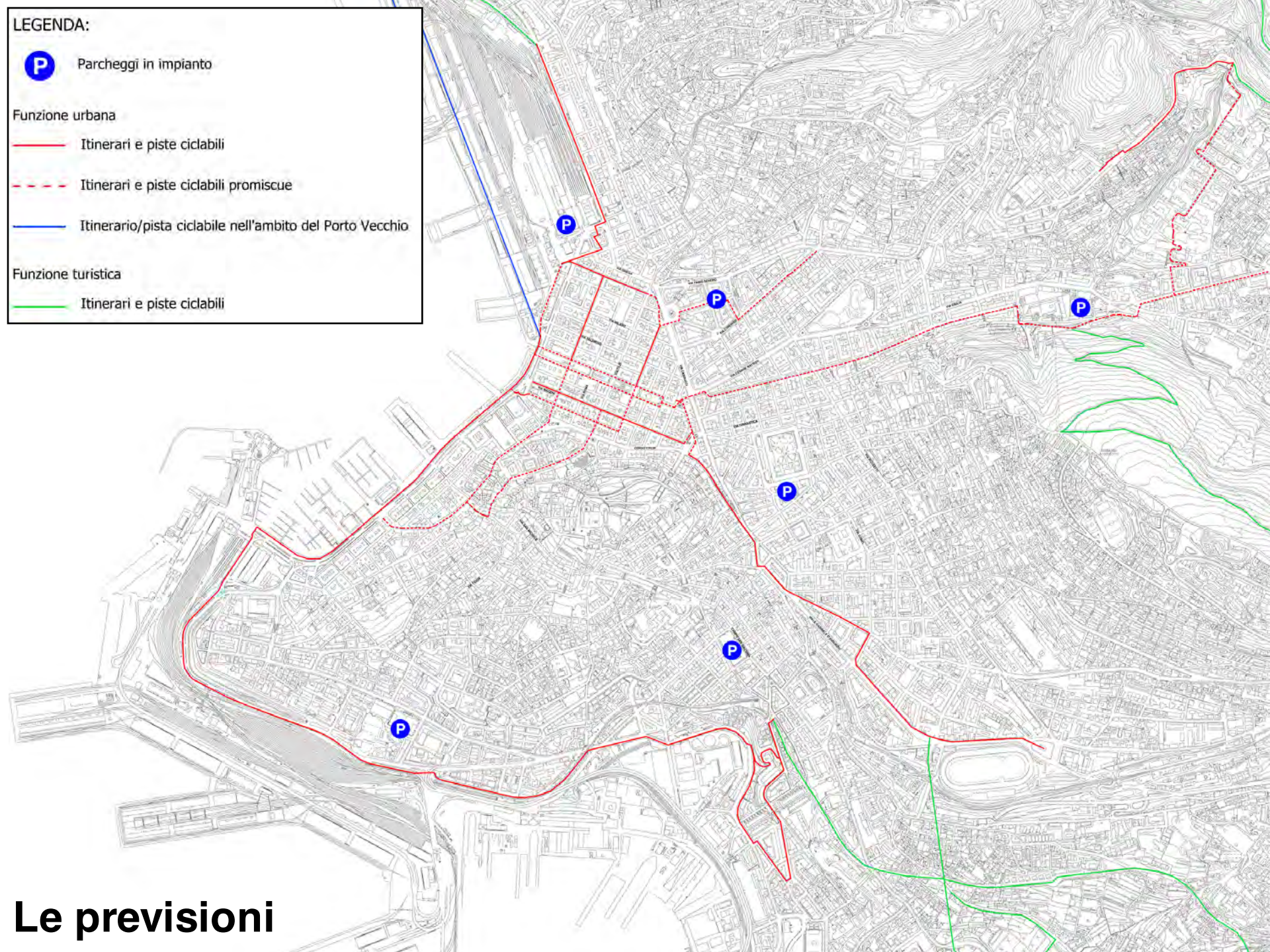
Lavorare sui marciapiedi, per una migliore fruibilità di tutti

A large group of cyclists is riding in a city square, likely during a mass cycling event. The cyclists are wearing various colored clothing and helmets. The square is paved with cobblestones and is surrounded by historic buildings. A tall, ornate lamppost stands in the center of the square. The sky is clear and blue.

La Ciclabilità e la Mobilità dolce
Per una riqualificazione diffusa e per
una mobilità più “dolce”, tra aree centrali
e “periferie”, e

LEGENDA:

- P** Parcheggi in impianto
- Funzione urbana**
 - Itinerari e piste ciclabili
 - Itinerari e piste ciclabili promiscue
 - Itinerario/pista ciclabile nell'ambito del Porto Vecchio
- Funzione turistica**
 - Itinerari e piste ciclabili



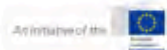
Le previsioni



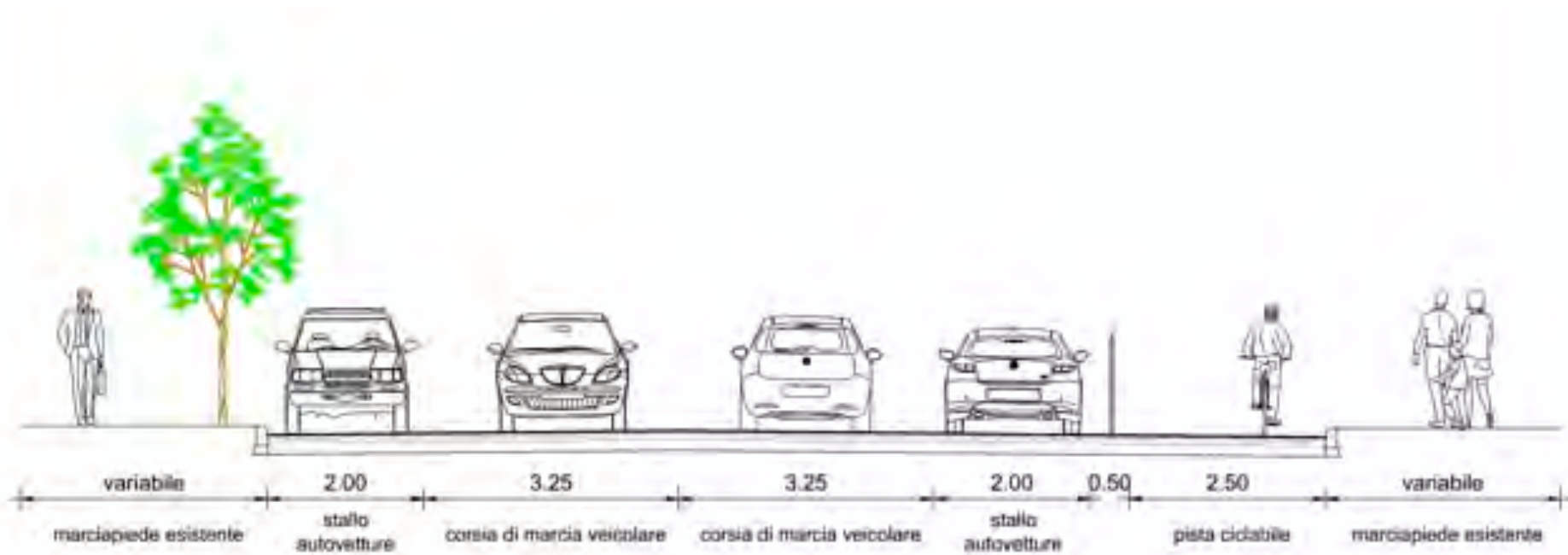


Choose. Change. Combine.

Realizzazione di **1,2 km** di pista-corsia-itinerario ciclabile da Rotonda Boschetto alle Rive – Dettaglio del progetto di ridisegno di **via Giulia**, avvio lavori 2016













Riqualificare per trasformare le strade e le città in contesti educanti: lavorare sui progetti integrati insieme alle scuole

Sicurezza si fa in strada!

Dai percorsi sicuri casa-scuola alla rigenerazione dello spazio pubblico

PEDIBUS - tutti a scuola da soli



cos'è: si tratta di "autobus a piedi", progetti che incentivano i bambini a muoversi a piedi per effettuare il **tragitto casa-scuola**



come/1: mettendo in sicurezza il tragitto



come/2: riorganizzando lo spazio strada per renderlo più confortevole per l'utenza più debole e di conseguenza per tutti i pedoni

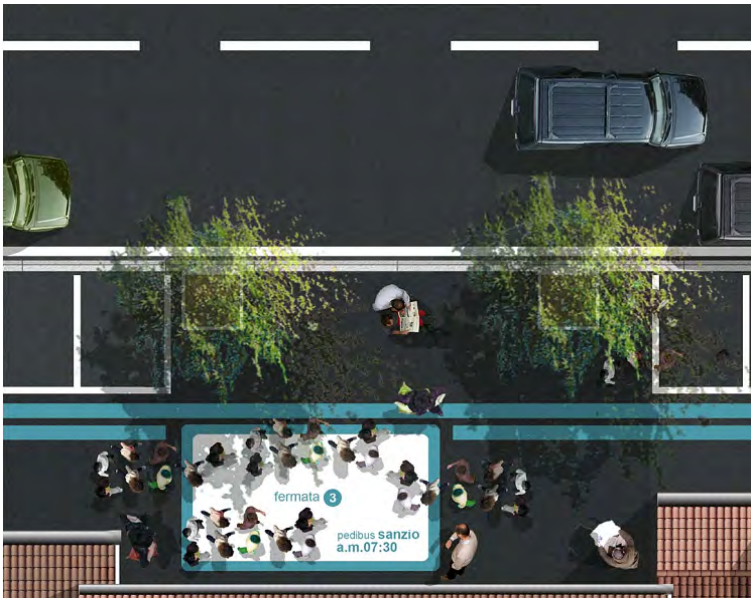
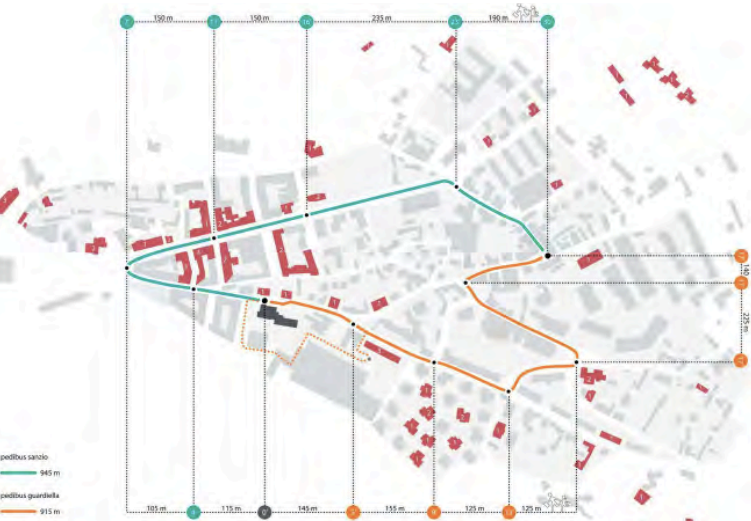


obiettivo/1: disincentivare l'uso dell'auto



obiettivo/2: fare in modo che i bambini si muovano di più favorendo la socializzazione

I "pedibus"



Le zone 30: progettare strade più vivibili

Legenda

-  Perimetro di intervento

- Viabilità**
-  Senso unico esistente (inizio/continua/fine)
-  Nuovo senso unico (inizio/continua/fine)
-  Nuova rotatoria

- Percorsi pedonali lineari**
-  Marciapiede esistente
-  Nuovo marciapiede (bitume)
-  Nuovo marciapiede drenante
-  Nuovo attraversamento pedonale

-  Spazio stradale ad alta definizione
-  Dispositivo di restringimento
-  Porta
-  Tipologia di porta (numerazione abaco)



Area Città, Territorio e Ambiente
 Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica, Mobilità e Traffico

REALIZZAZIONE DI UNA ZONA 30 NEL BORGO CARSICO DI OPICINA PROPOSTA DI INTEVENTO

DIRETTORE DEL SERVIZIO E RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO	
arch. Ave Furlan	
PROGETTISTI	
Ing. Sara Borgogna	
Ing. Silvia Panzeri	
dott. Massimo Pegani	
REDAZIONE	
geom. Fabio Guarniero	
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE	
geom. Edgardo Reggente	
CONSULENTI	
in materia di educazione stradale:	marecchiaio Sabrina Colombian
in materia di viabilità:	Ing. Paola Capon
	Ing. Nicola Falconetti
rapporto di stage:	Enrico Michelazzi

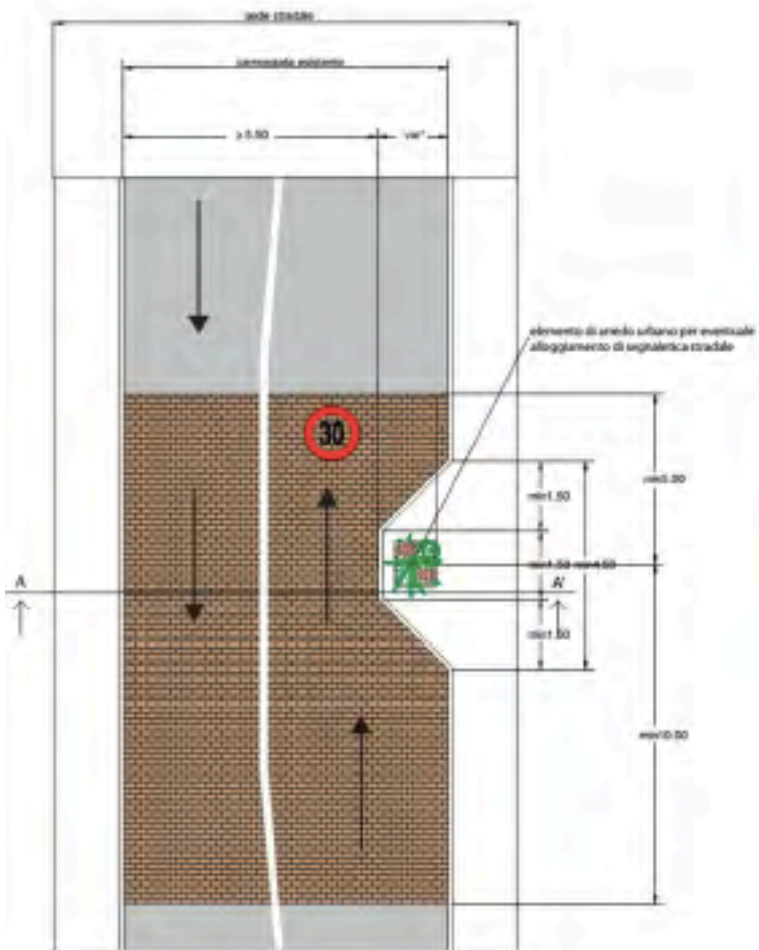
PLANIMETRIA DI PROGETTO		
TAVOLA	SCALA	DATA
2	1:2000	luglio 2015

Per nuove convivenze e condizioni di abitabilità





Arredi e nuove superfici



pianella scala 1:500



sezione A-A' scala 1:100



NOTE

In corrispondenza della porta è prevista una pavimentazione colorata della carreggiata stradale. Se necessario potrà essere prevista una tessitura specifica per la pavimentazione stradale che sarà realizzata mediante stampaggio a caldo del manto di usura.

* la dimensione è variabile in funzione della larghezza della sezione stradale

**Porte d'accesso alla Zona 30
Tipo 1A**











Wijzenstraat























A partire dalle periferie: spazi, pratiche, paesaggi

Progetti di nuovi “spazi del pubblico” nella “città pubblica”

Spazi della mobilità e delle connessioni (micro e macro) come nuovi spazi del pubblico e come ingrediente strategico di politiche e progetti integrati di rigenerazione e welfare urbano

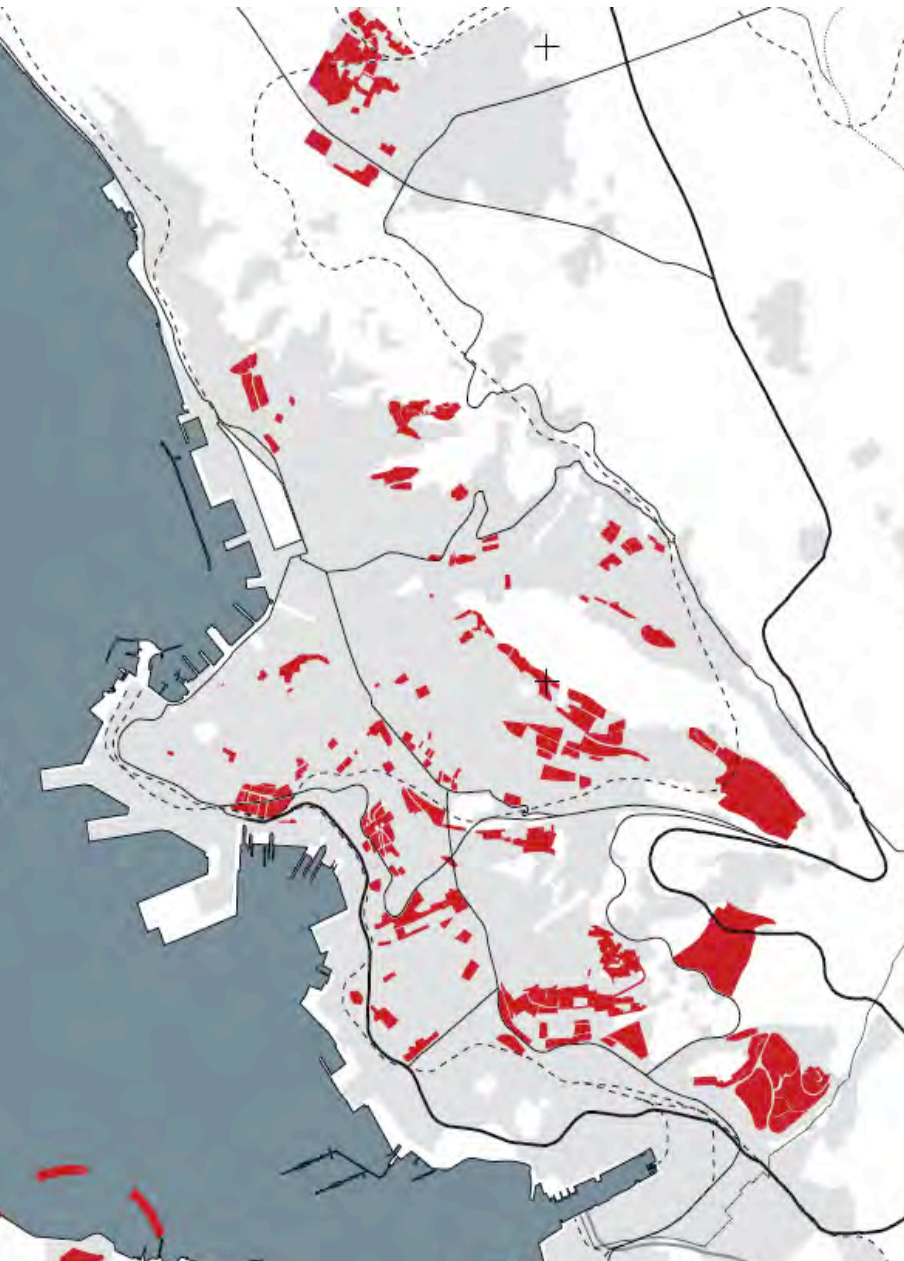
Territorializzare non significa solo avvicinare i servizi agli utenti, dislocandoli sul territorio; significa ripensare i contesti spaziali in cui tali servizi hanno luogo

Gli spazi e le strutture dedicate ai servizi devono essere raggiungibili senza difficoltà. Questo significa ridare centralità e qualità al **progetto delle sequenze di spazi che disegnano una spesso difficile transizione** dall'alloggio, alle attrezzature e agli spazi di uso collettivo.

Dai luoghi della cura alla cura dei luoghi dell'abitare:
per superare condizioni di esclusione e segregazione, e immagini stigmatizzanti



Tante e diverse vulnerabilità



11% delle abitazioni in provincia

(**93%** nel capoluogo)

8% della popolazione residente in provincia

(**13%** dei nuclei famigliari)

41% delle famiglie in affitto.

Ca **6.000** domande pendenti sul nuovo bando Ater.

In media il **35%** degli abitanti delle case Ater è **over 65** (media nazionale 22%)

11% **over 80** (media nazionale 6%)

47% **famiglie mononucleari** (media nazionale 32%)

61% fascia A di reddito (in media con **meno di 10.000 euro annui** per nucleo famigliare)

“**Rivoluzione demografica**”: cresce il **bisogno di servizi**; diminuiscono le capacità di **muoversi in autonomia**

Ripensare il welfare



Nelle periferie pubbliche oggi possono essere riconosciuti gli esiti di una sorta di **circolo vizioso del progetto di welfare**, laddove le scelte adottate per trattare questioni abitative e sociali, nel tempo, hanno contribuito a generare un ulteriore, profondo, **scollamento tra persone** (intese come destinatari passivi di un servizio) e **spazi** (ridotti a meri standard e quantità).

Uno scollamento che ci invita a mettere da parte azioni e progettualità calate dall'alto e interventi settoriali e predefiniti, per **tornare a progettare gli spazi dei servizi insieme a chi li fruisce ogni giorno.**

Una rete di servizi socio-assistenziali di prossimità ... senza spazi di connessione



A Trieste, obiettivo di Habitat-Microaree (Asuists, Ater, Comune) è **intervenire su *place e people***, mettendo insieme azioni: sociali, sanitarie, di riqualificazione delle abitazioni e degli spazi pubblici

I principi dell'Oms e le buone pratiche triestine

Vi è convergenza, dice Benedetto Saraceno, nella visione culturale, tecnica, organizzativa e nella concezione di salute e sanità pubblica

1. I vincoli e le interazioni fra **povertà, esclusione sociale e malattia** sono imprescindibili
2. Il massiccio e progressivo aumento delle **patologie croniche** sfida i sistemi sanitari concepiti esclusivamente per fornire esclusivamente risposte mediche e acute
3. La salute si mantiene o si riacquisisce non soltanto grazie ad interventi di natura medica ma ad interventi di sostegno psicologico, sociale e economico che aumentano il **potere complessivo degli individui** (...) La **partecipazione, la solidarietà, la dignità psicosociale** sono elementi costitutivi e determinanti di qualunque processo di mantenimento o riacquisizione della salute
4. La **comunità di vita quotidiana dei cittadini** è il luogo privilegiato della costruzione, mantenimento e riacquisizione della salute

Benedetto Saraceno

direttore del Dipartimento di salute mentale e abuso di sostanze dell'OMS (marzo 2010)

PONZIANA_ACCESSIBILITÀ = MIGLIORARE LA FRUIBILITÀ PEDONALE





Asse polifunzionale / sistema trasversale di connessione urbana

- Nuove abitazioni / Servizi
- Parco storico Burlo Garofolo
- Centro commerciale
- Corti

Asse delle quotidianità / sistema delle centralità quotidiane di quartiere

- Piazza del quartiere
- Area Playground
- Spazio della scuola
- Corti

Serbatoi serventi

- Parcheggio/ Spazio mercato

Asse degli spazi aperti verdi e della ciclabilità

- Parco del quartiere
- Parco storico del Burlo
- Spazi polifunzionali
- Orti didattici
- Parcheggi per gli abitanti
- Sedl microaree
- Fermate autobus
- Ciclopeditonale
- Zona 30

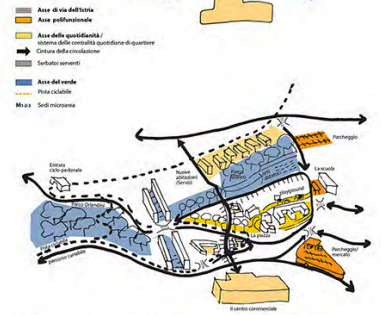
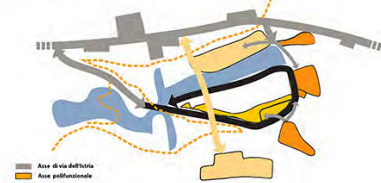
- E₁₋₂₋₃₋₄** Entrate zona 30
- Senso circolazione carrabile principale all'interno del quartiere

- Circolazione secondaria del quartiere

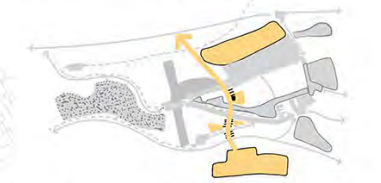
MASTERPLAN scala 1:2000



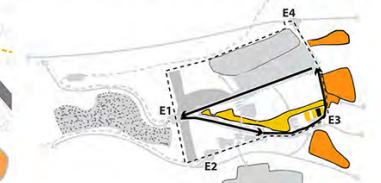
TEMI DI PROGETTO



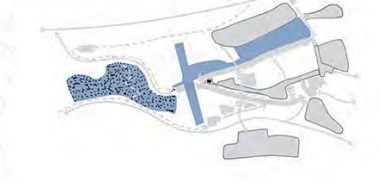
Asse polifunzionale / sistema trasversale di connessione urbana



Asse delle quotidianità / sistema delle centralità quotidiane di quartiere

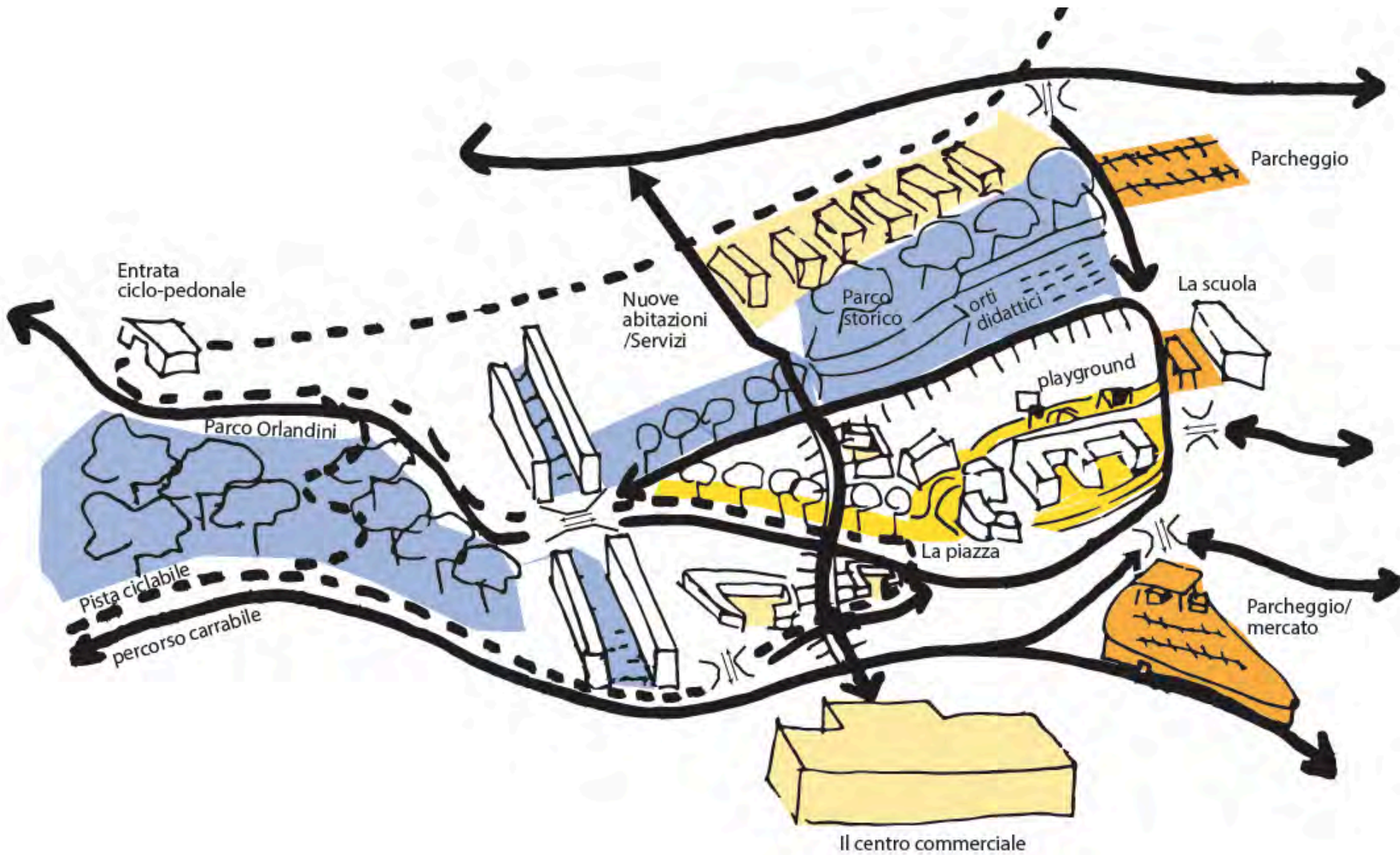


Asse degli spazi aperti verdi e della ciclabilità



B-B

Disvelare gerarchie

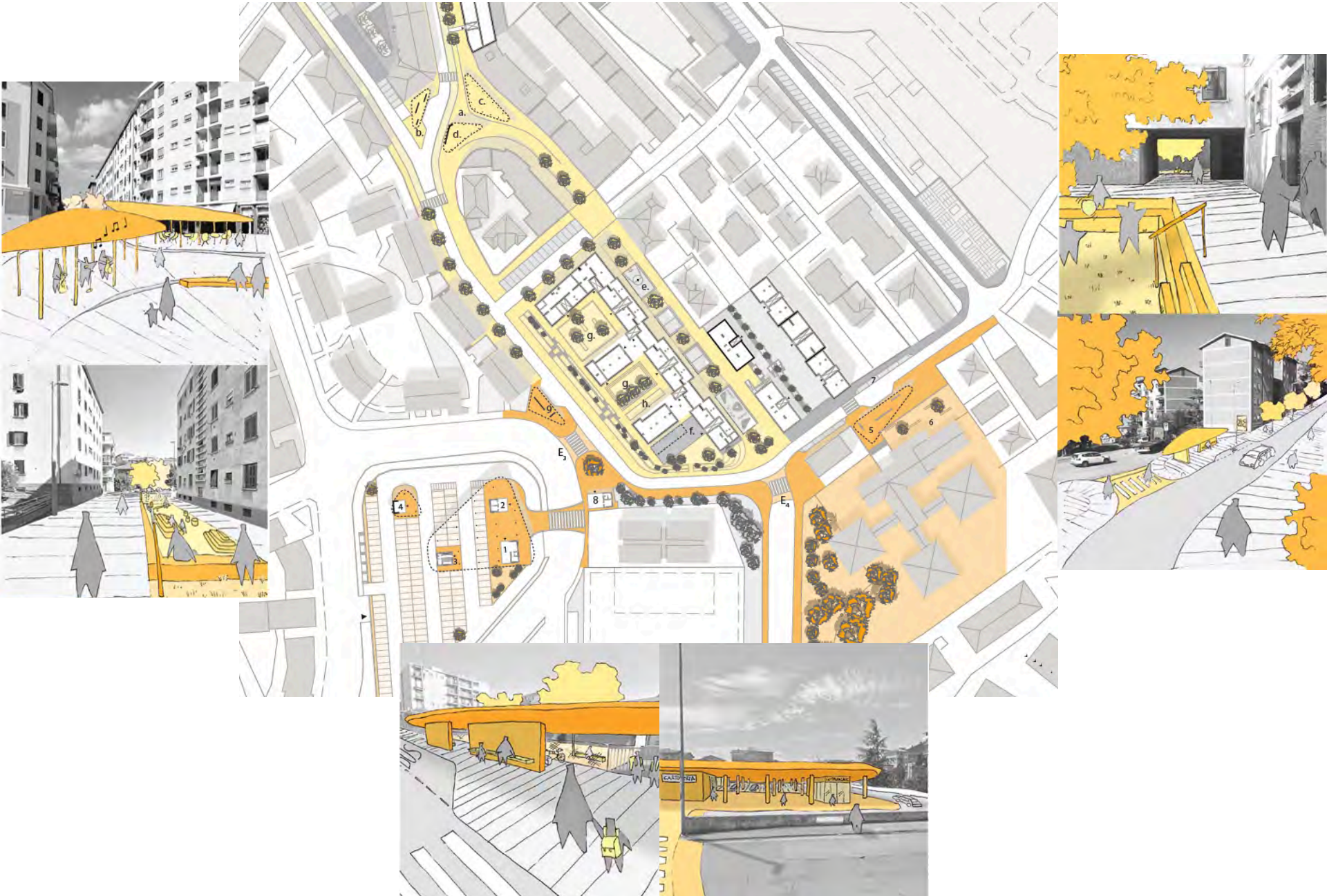


Laboratorio di Progettazione Urbanistica II, Università di Trieste, 2016-17

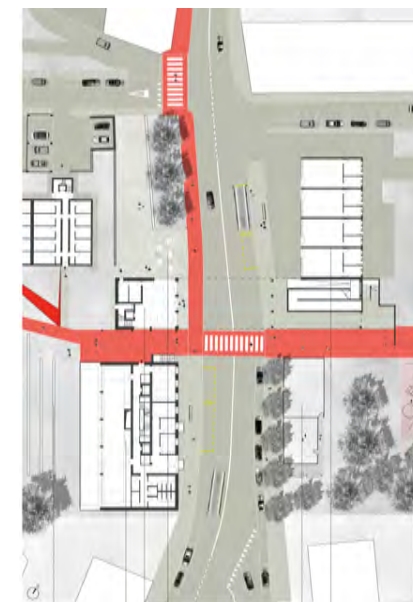
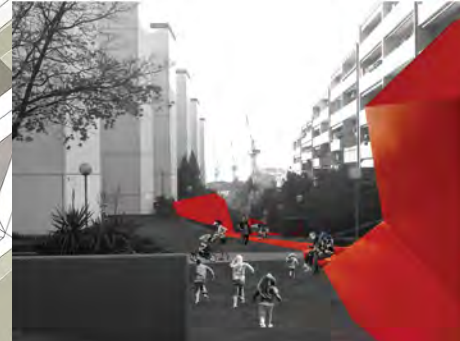
Docenti: Prof.ssa Marchigiani (coord.), Arch. Cigalotto, Arch. Pentassuglia;

studenti: Pacor, Fusaro, Trombetta

Una mobilità soft e piacevole

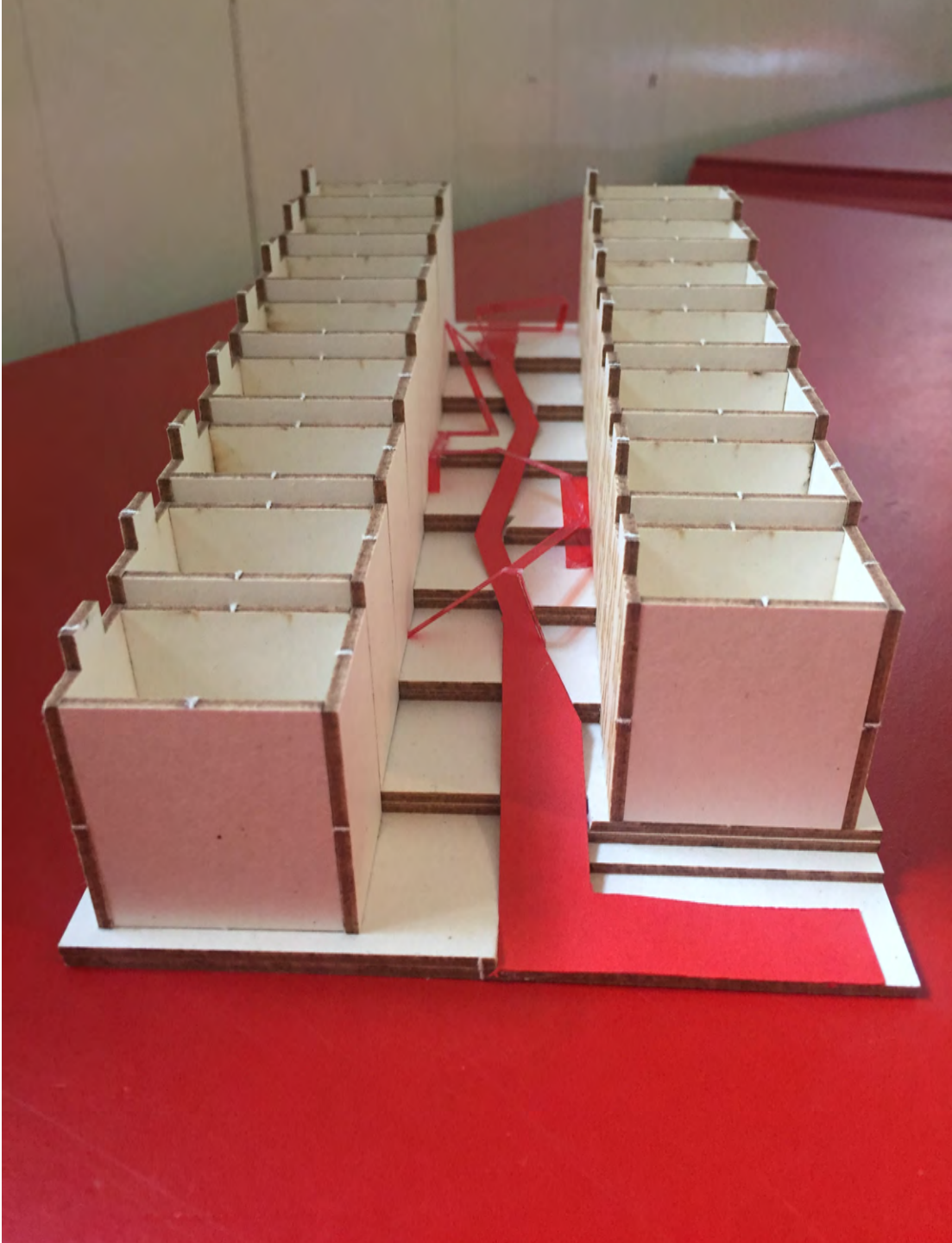






Progettazione urbanistica II _ a.a. 2016 - 2017 _ Prof.ssa E. Marchigiani, Prof.ssa P. Cigalotto, Dott. Arch. L. Pentassuglia
_ Delbello _ Montico

studenti: Cannas, Delbello,
Montico



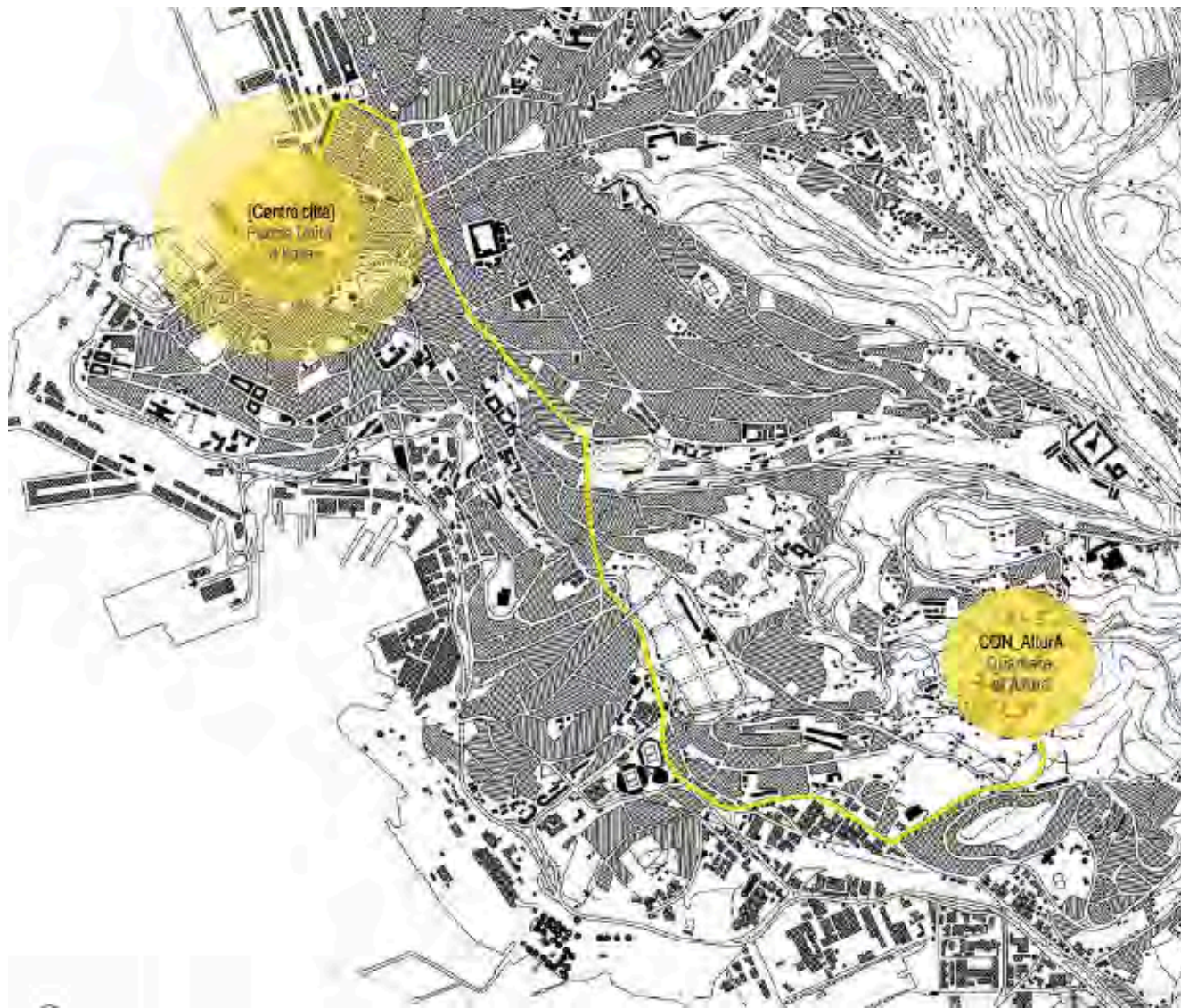
TRA ALTURA E BORGO_ACCESSIBILITÀ = COSTRUIRE RELAZIONI CON IL PAESAGGIO PERIURBANO

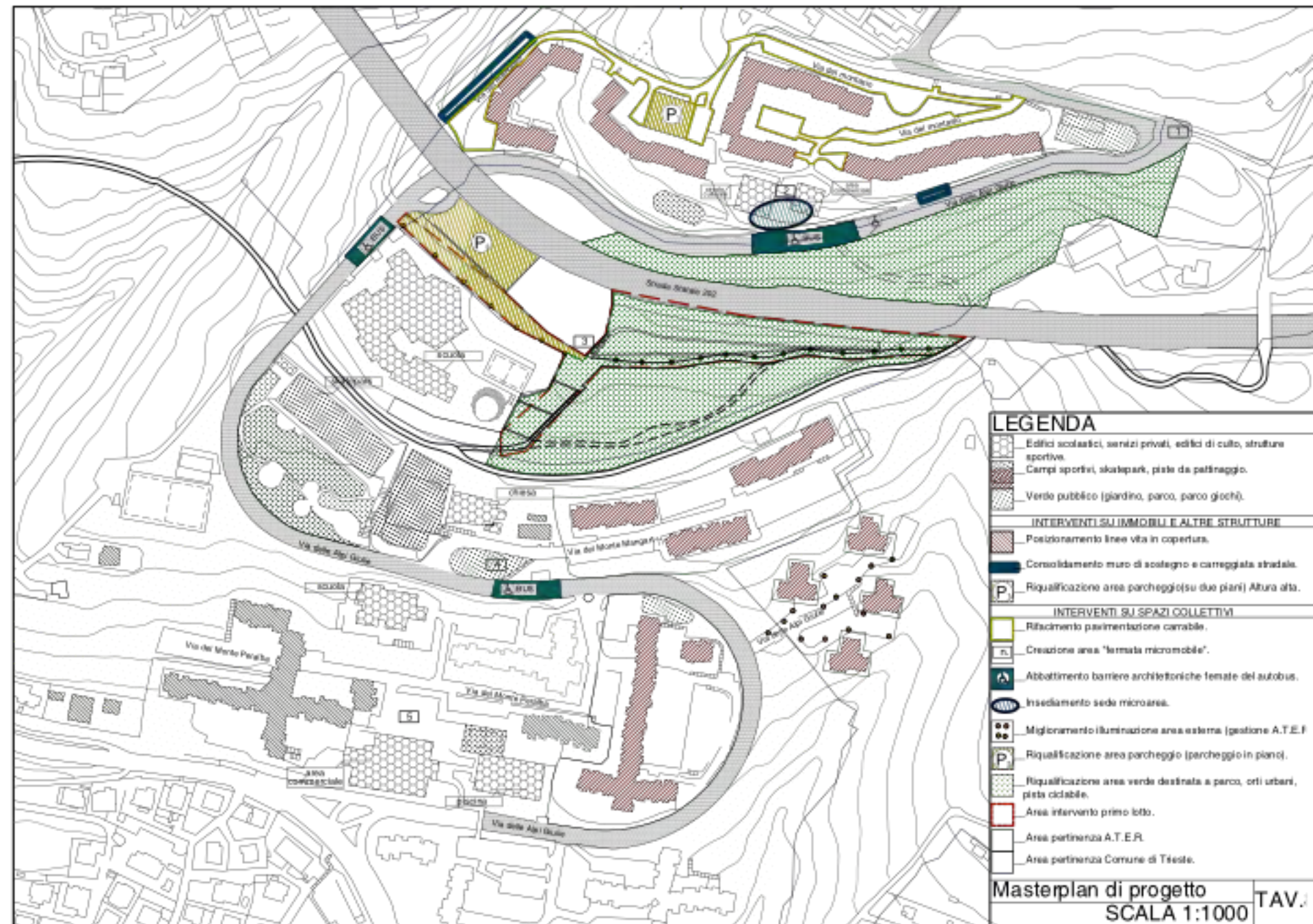






**Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle
aree urbane degradate “CON_AlturA - COnnetti / iNcludi /
Attiva / innovA” , 2016 (Ministero-Regione-Comune-Asuits-Ater)**



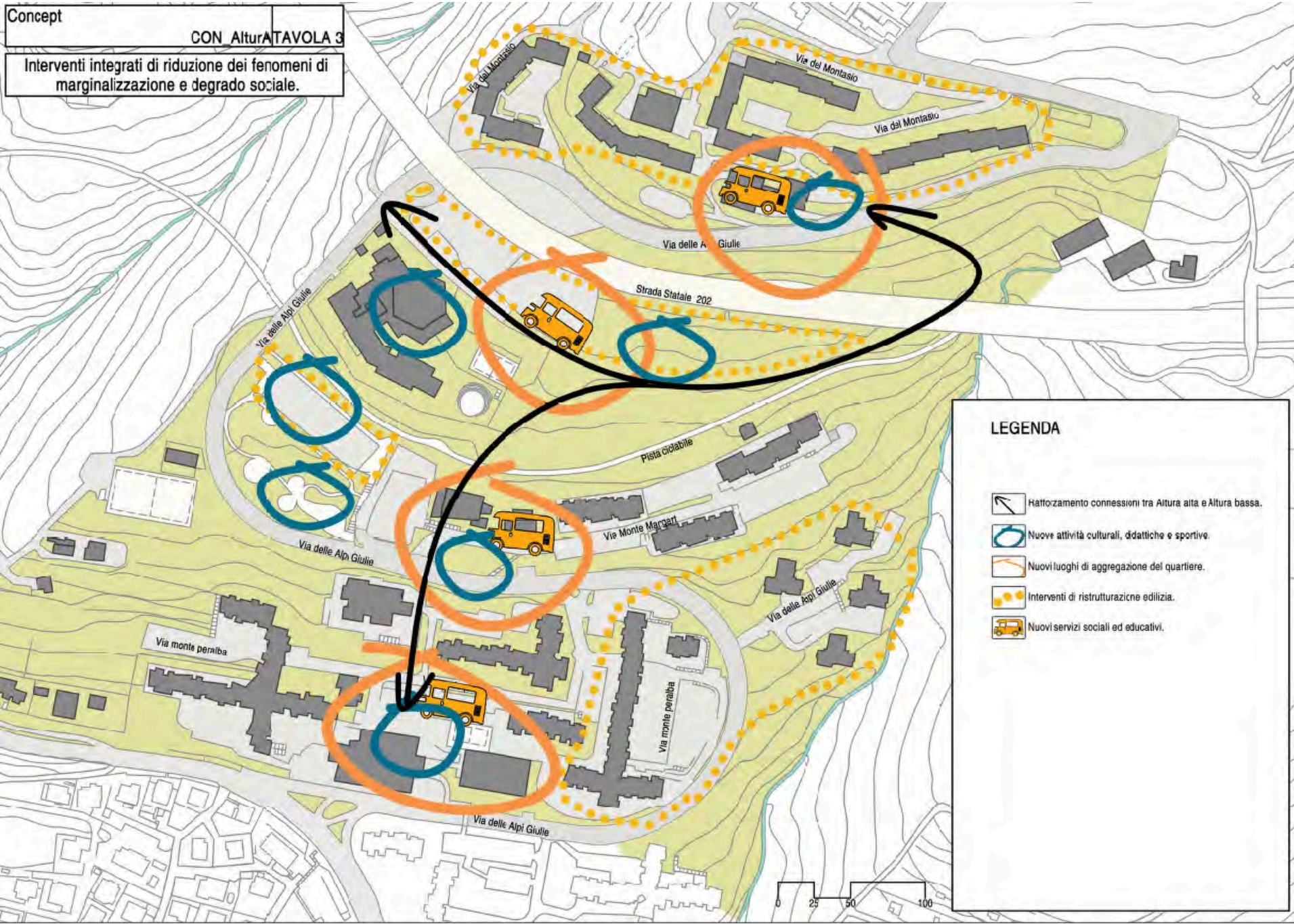


LEGENDA






- Edifici scolastici, servizi privati, edifici di culto, strutture sportive.
- Campi sportivi, skatepark, piste da pattinaggio.
- Verde pubblico (giardino, parco, parco giochi).
- INTERVENTI SU IMMOBILI E ALTRE STRUTTURE**
- Posizionamento linee vita in copertura.
- Consolidamento muro di sostegno e carreggiata stradale.
- Riquilibrare area parcheggio (su due piani) Altra alta.
- INTERVENTI SU SPAZI COLLETTIVI**
- Rifiutamento pavimentazione carabile.
- Creazione area "fermata micromobile".
- Abbattimento barriere architettoniche fermate del autobus.
- Inseadimento sede microarea.
- Miglioramento illuminazione area esterna (gestione A.T.E.F).
- Riquilibrare area parcheggio (parcheggio in piano).
- Riquilibrare area verde destinata a parco, orti urbani, pista ciclabile.
- Area intervento primo lotto.
- Area pertinenza A.T.E.F.
- Area pertinenza Comune di Trieste.

Concept
CON AlturATAVOLA 3

Interventi integrati di riduzione dei fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale.



LEGENDA

-  Rafforzamento connessioni tra Altura alta e Altura bassa.
-  Nuove attività culturali, didattiche e sportive.
-  Nuovi luoghi di aggregazione del quartiere.
-  Interventi di ristrutturazione edilizia.
-  Nuovi servizi sociali ed educativi.

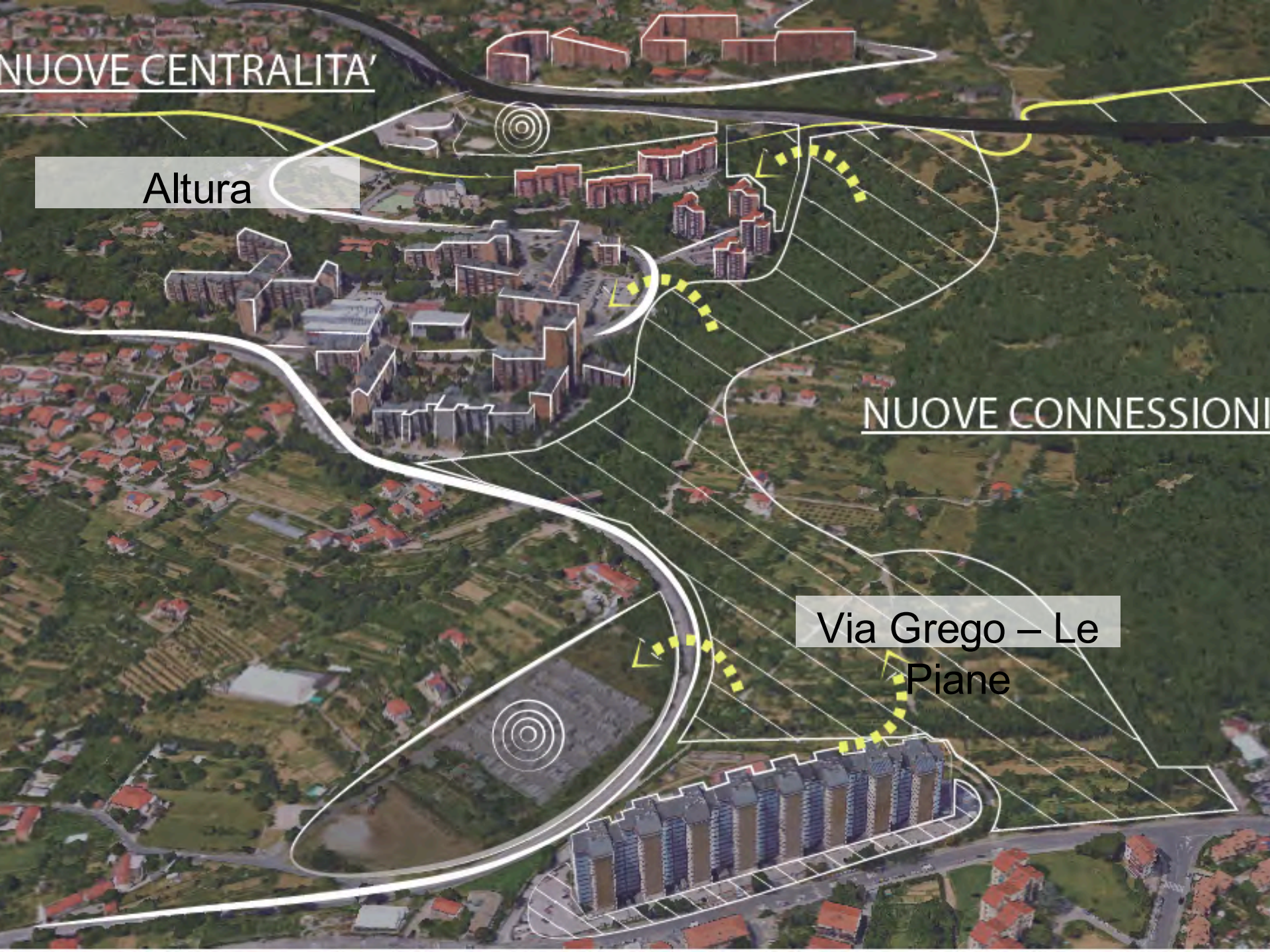


NUOVE CENTRALITÀ

Altura

NUOVE CONNESSIONI

Via Grego – Le
Piane



Trame di paesaggio



Workshop di Progettazione, Università di Trieste, Comune di Trieste

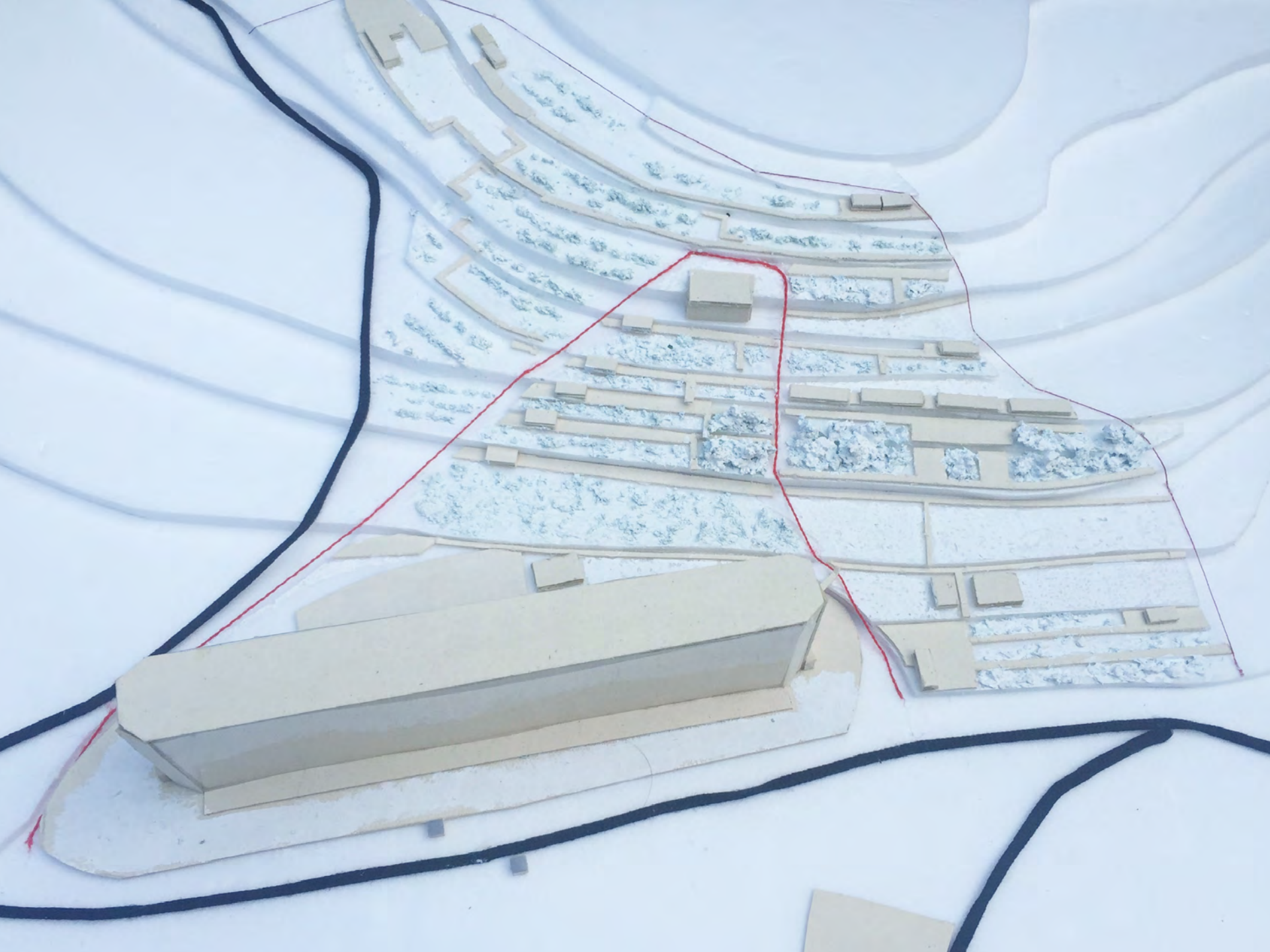
Docenti: Arch. Cigalotto, Arch. Pentassuglia

I quartieri: porte al parco, accessi alla pista ciclabile



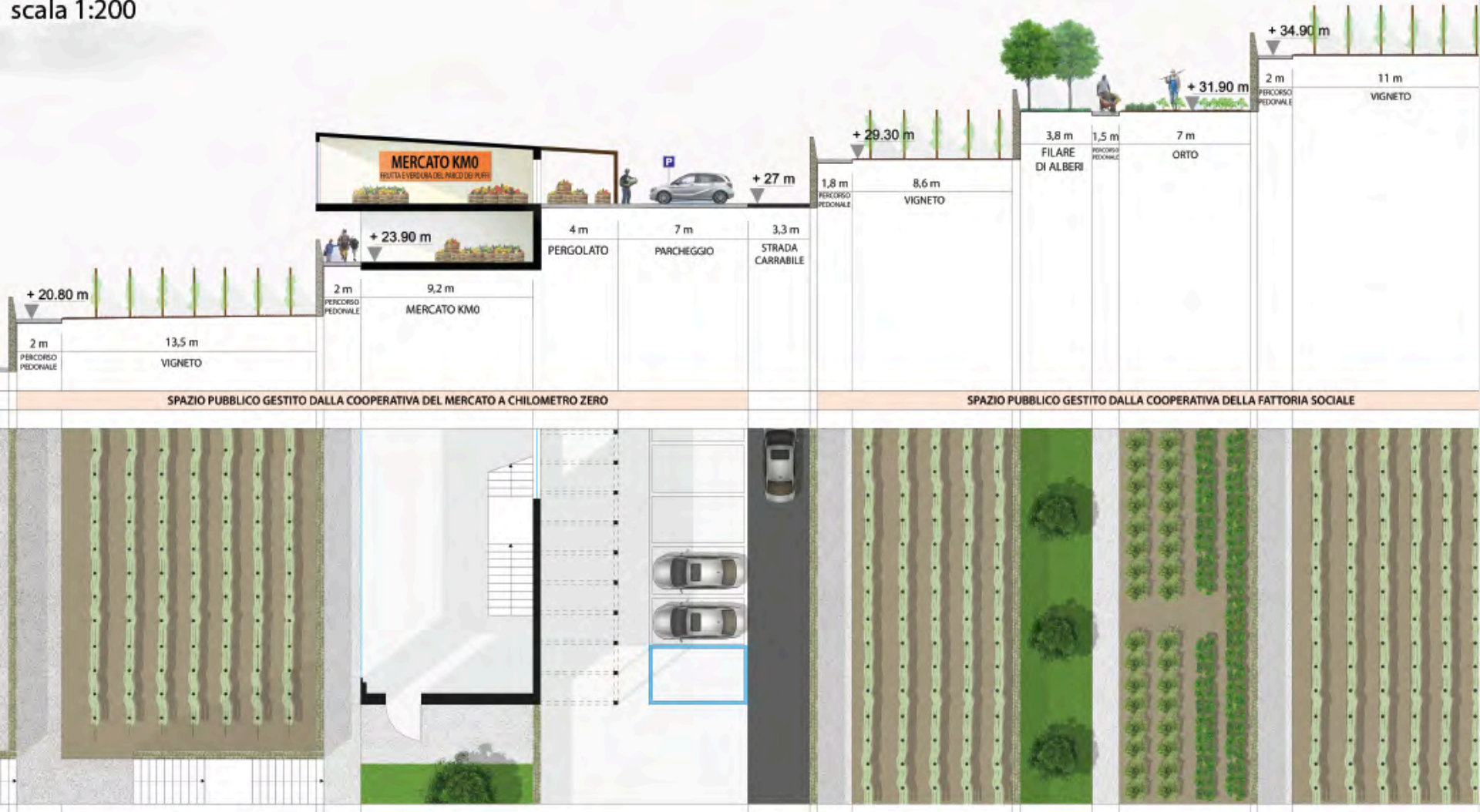
Oltre l'edificio-diga, nel parco urbano agricolo





Tra i dislivelli: i materiali di un progetto ordinario ma complesso

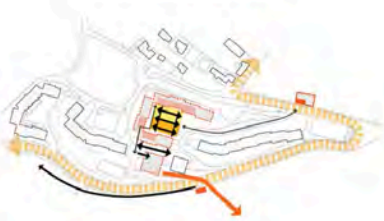
SEZIONE FF
scala 1:200



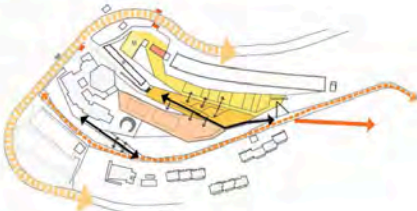
studenti: Maitan, Muzzolini

Disvelare porosità, mettere a sistema spazi verdi e attrezzature di prossimità

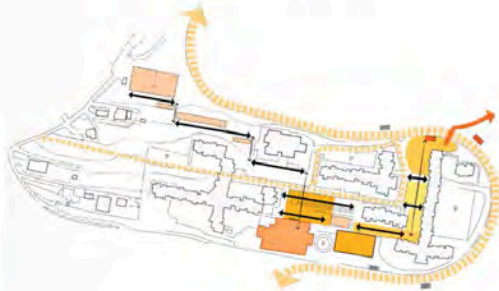
Spazi di riferimento per la comunità



Spazi verdi attrezzati per diversi usi



Centro attrezzato del rione





Ricuciture



INGRANDIMENTO SCALA 1:1000 DELLA NUOVA PIAZZA DEL QUARTIERE
 Grazie alla riqualificazione della ex COOP si è potuto ad un suo prolungamento estremo verso la piazza, creando così uno spazio coperto dedicato ad eventi di diversa tipologia in base alle fasce orarie ed al periodo dell'anno (ad esempio, mercato coperto durante il giorno e stand per eventi la sera). Questo spazio, che viene a trovarsi vicino alla piazza "trapezoidale" ed allargata ed anche alle tribune generate da rampe ed a un impianto sportivo. Questo articolato insieme determina nuove opportunità di vivere lo spazio, diventando così il nuovo centro del quartiere, dove sono gli abitanti ad essere protagonisti rispetto alle automobili.

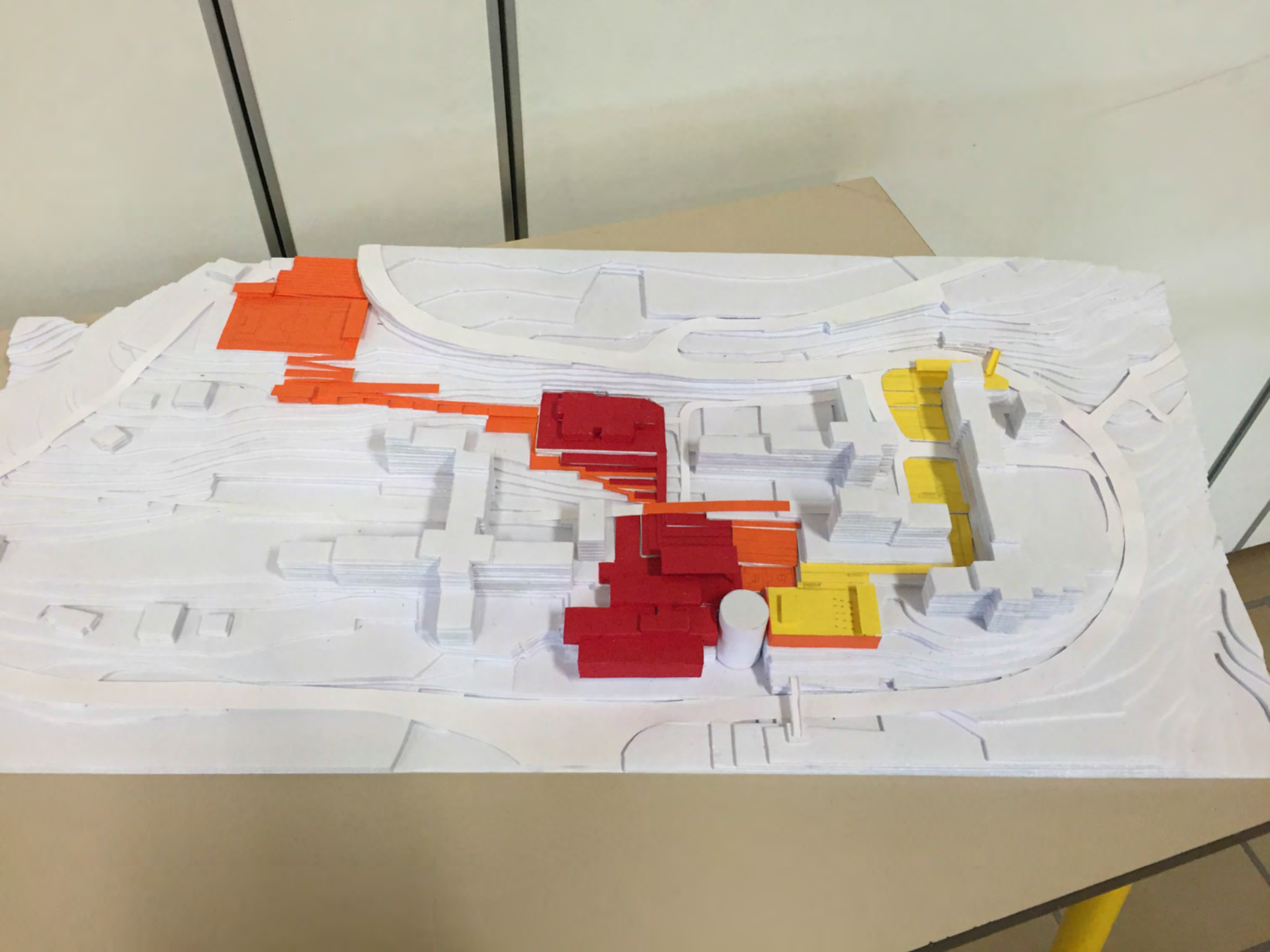


INGRANDIMENTO SCALA 1:1000 DELLA NUOVA FERMATA DELL'AUTOBUS - la "Fermata Verde"
 Fermata, caratterizzata da pareti "vive" che prevede all'interno un servizio abitato alla vendita di biglietti del autobus e l'affitto di piccoli appartamenti di terreno dedicati agli orti urbani. Sono anche annessi dei servizi igienici.

- TIPOLOGIE DI RIVESTIMENTI PRINCIPALI**
-  Rivestimento in legno di Faggio per il pavimento dell'area pedonale.
 -  Pavimentazione in asfalto con pedana in legno per il parcheggio.
 -  Pavimentazione in travertino di Carrara per il marciapiede.
 -  Pavimentazione in ghiaia verde per il giardino.



studenti: Tombolato, Vizzi





Sequenze di spazi e di usi urbani e periurbani

planivolumetrico 1:500

deposito mercato km0
spazio polifunzionale e bar
bike-sharing

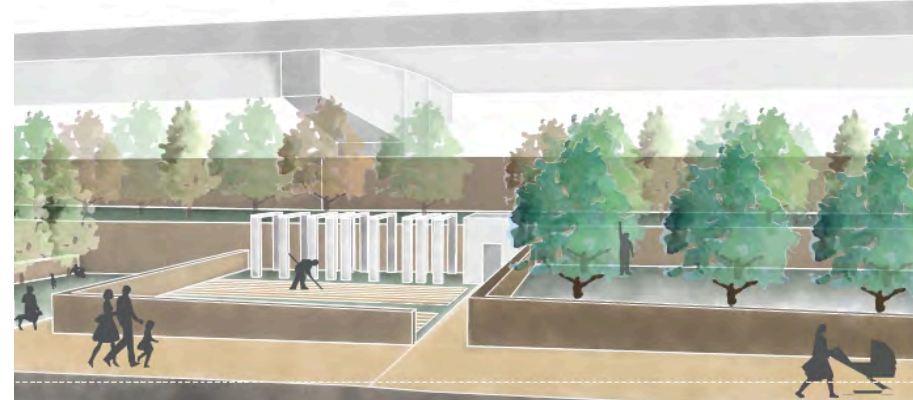
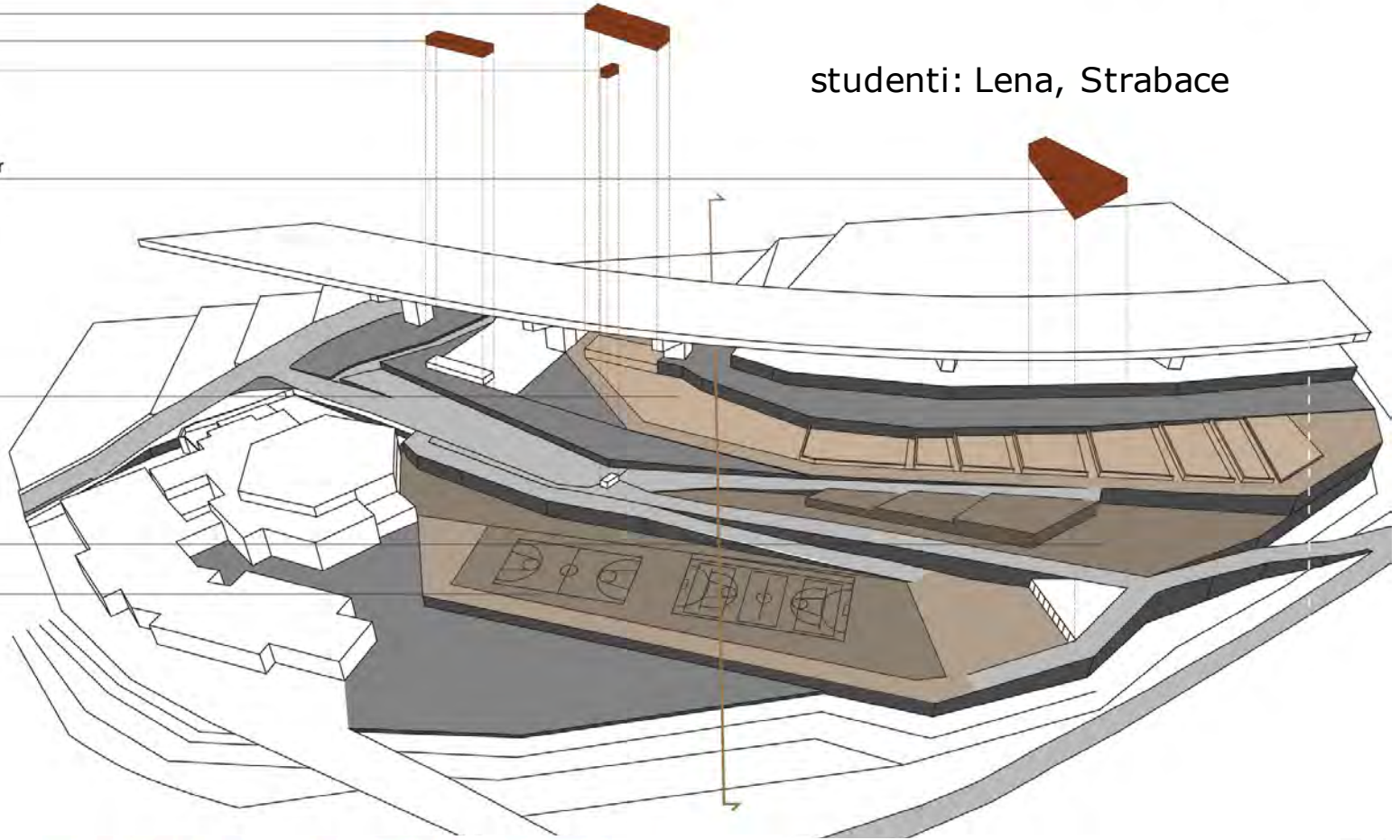
attrezzature per lo sport e bar

fascia agricola

fascia del loisir

fascia sportiva

studenti: Lena, Strabace



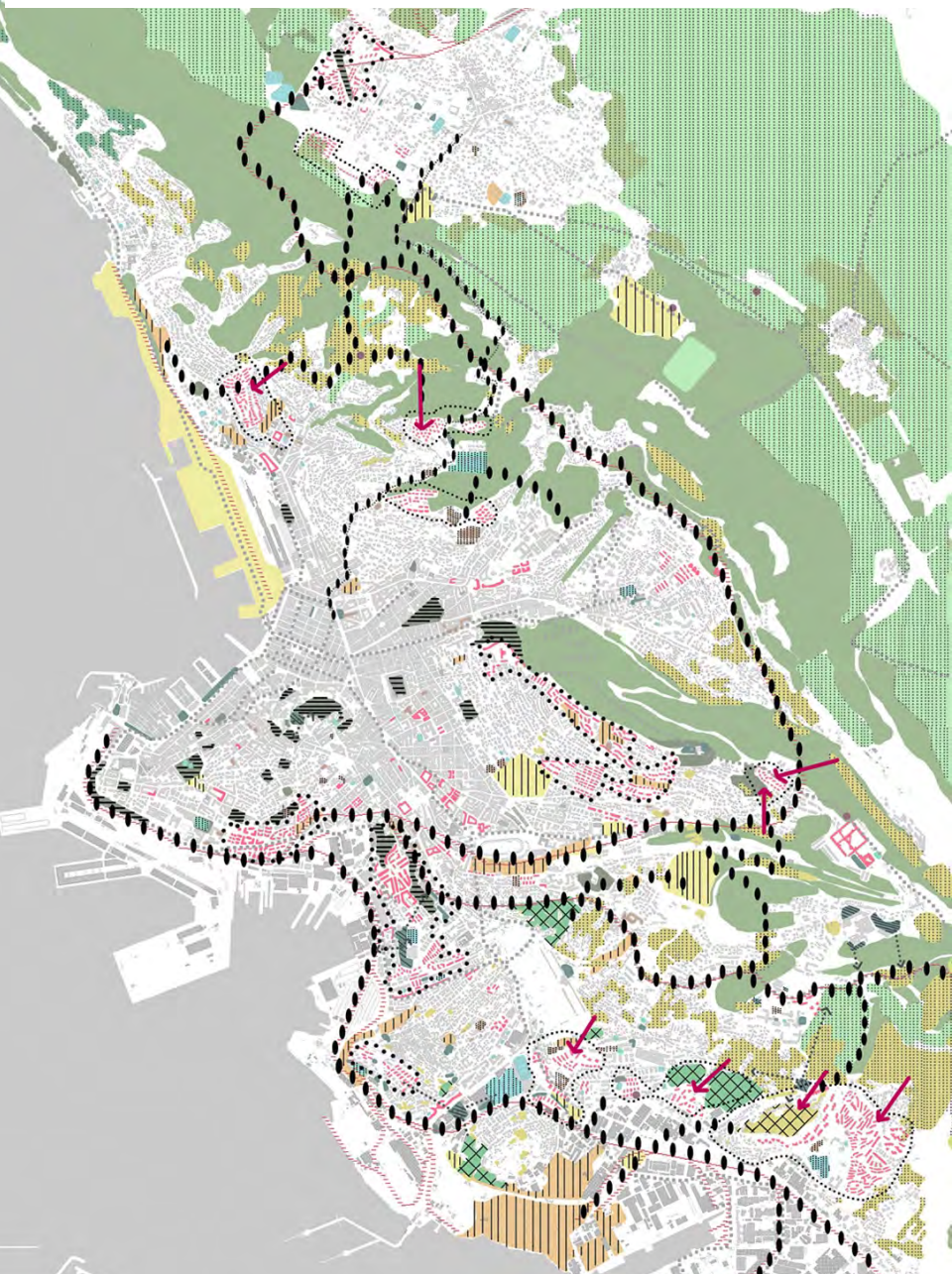


Ai piedi delle case, servizi e spazi pubblici





Tornando a una scala ampia: accessibilità + agricoltura sociale = rigenerazione urbana e diverso welfare



— verde urbano che, se attrezzato, può diventare luogo del consumo di cibo e della socialità

||| vuoti urbani destinabili alla vendita e al consumo di cibo

⊙ quartieri "mercato"

⊙ quartieri porosi produttivi

⋯ aree già produttive da tutelare e valorizzare (inserimento di elementi vegetali di filtro; percorsi; ...)

⊗ orti esistenti da meglio attrezzare (inserimenti di capanni e depositi; infrastrutturazione idrica anche soft; ...)

▧ aree destinate/da destinare a parcheggio (nodi della rete dell'accessibilità)

■ zone agricole forestali

■ zone agricole del Carso

■ verde di margine, prevalentemente boschivo

■ zone agricole periurbane

■ verde urbano, giardini pubblici, parchi

■ orti urbani

■ vuoti urbani

■ città pubblica

■ ambiti industriali

■ aree per lo sport

■ parcheggi in superficie

■ aree dismesse

STRATEGIE

➔ portare la produzione all'interno della città negli spazi "in between"

●● potenziare la rete di connessioni esistenti, per creare un'infrastruttura urbana della produzione e del consumo di cibo

Il cibo come risorsa per la rigenerazione urbana. Politiche, strategie e progetti per la città di Trieste

Tesi di Laurea in Architettura, 2016-17

Laureanda: Piazza

Relatori: Prof.sse Basso, Di Biagi, con Arch. Crupi, Prof.ssa Marchigiani

Questioni aperte

- Ha ancora senso di parlare di grandi e piccoli progetti? Di grandi e piccole trasformazioni? Cosa è oggi un progetto complesso?
- Non solo spazi: la necessità di tornare a prestare attenzione a esigenze e modi d'uso reali e concreti dei luoghi
- Cosa ha imparato (e deve ancora imparare) la pubblica amministrazione? Come deve riorganizzarsi al suo interno e nel rapporto con i cittadini?
- Quale partnership pubblico-privato? Oltre la ricerca di consenso, estendere le pratiche di collaborazione: ma come supportarle?