

RELAZIONE FINALE

DELLA GIURIA

scelte; queste scelte sono collegate a delle ipotesi. La prima scelta è relativa al mantenimento del porto commerciale al Tronchetto o al suo trasferimento in terraferma; ogni altro problema è secondario rispetto a questo. Ma assumendo subito dopo, come ipotesi di lavoro, i dati e le argomentazioni che parlano in favore della necessità di un aumento dei servizi, risulta che solo l'area di terraferma è adatta per questo. Fondamentale risulta dunque lo spostamento del porto commerciale dall'isola.

In secondo luogo, si pone il problema di un centro interprovinciale; questo non può che essere collegato a Mestre, che necessita di un elemento ordinatore delle parti degenerate della conurbazione.

All'interno di questo sistema si pone il problema dei trasporti; si tratta di realizzare una linea, che corrisponda all'optimum tecnologico, tra Mestre e Venezia, secante Mestre, il porto commerciale, e una attrezzatura fortemente specializzata al Tronchetto che, continuando il tracciato del Canal Grande, dovrebbe costituire un elemento di caratterizzazione a livello direzionale di quelle attività terziarie che per modernità di processi non trovano coerente sfogo nei palazzi veneziani.

Venezia riscopre la sua forma e nella sua forma ritrova gli elementi non solo per una vita possibile, ma per una positiva dinamica del suo processo urbano.

Le linee direttive del progetto sono tutte qui. Ed è moltissimo. Perché al centro del progetto vi è il concetto, tenuto fermissimo, dell'arresto del processo di accrescimento.

Questo è un principio che, a mio avviso, indica da solo l'alta qualità di questo studio. Si tratta dell'individuazione, basata sul terreno della morfologia urbana, della struttura della città; e della conseguente affermazione che « non esistono costanti di tipo funzionale nella città ».

Si vedano, a questo riguardo, alcune aperture per una ricerca sulla città storica che la relazione del gruppo Samonà prospetta: a partire dalla interruzione dell'accrescimento coincidente con l'eliminazione delle zone di superfetazione, che sono comunque un momento patologico nella struttura urbana, al « ripristino di grandi vuoti nella città al di là del recupero di carattere conservativo della struttura originaria e della valorizzazione funzionale che esse vengono ad assumere, è legato ad una interpretazione della città come elemento chiuso verso i grandi spazi esterni e tuttavia visibile, al didentro come dal di fuori attraverso grandi spazi liberi, grandi panorami nei quali i canali e la scelta di arredamento urbano rimangono come unico margine di integrazione e di completamento della originaria struttura ». Sono ancora proposte di studio, elementi per una più vasta ricerca su Venezia nel caso specifico, sulla città in generale.

Ma questa ricerca risulta già impostata. E su questo vorrei fare ancora una osservazione.

A conclusione del progetto si scrive:

In effetto la genesi e la stringente correlazione delle linee di intervento proposte con l'organizzazione generale di un nuovo discorso spaziale su Venezia confermano, nello stretto ambito morfologico, la logica del progetto ». Resta il progetto architettonico. Ma il progetto esiste già, definito; è questo grande volume emergente sull'acqua come una solida linea orizzontale che conclude la forma della città esaltando il paesaggio lagunare.

Una teoria urbana

L'approfondimento di questa nuova visione darà luogo, sono convinto, a una fondata teoria urbana. Alcuni studi condotti su Milano, che ci hanno permesso di vedere un poco meglio il ruolo essenziale giocato dalla forma e da alcune caratteristiche invarianti nei processi di trasformazione della città; il materiale enorme e prezioso raccolto su città come Parigi da generazioni di studiosi; una serie di studi e di tentativi che si vanno compiendo — e che trovano nell'Università di Venezia un centro importante — confortano sullo sviluppo di questa teoria.

Ho letto recentemente una memoria presentata al Convegno sui Centri Storici tenuto questa estate a Venezia, della prof. Trincanato — la quale non casualmente fa parte degli autori del progetto « Novissime » — che è di straordinario interesse in questo senso; ivi si pone, sulla base di dati empirici raccolti di prima mano, il problema dei rapporti tra la forma e le funzioni a cui essa assolve e a cui dovrebbe assolvere.

Questo è un problema che capovolge l'impostazione dei nostri studi di architettura e il rapporto ormai congelato e rivelatosi inefficace ai fini analitici del rapporto biunivoco forma-funzione. La ricchezza di prospettive che studi di questo tipo comportano si rende evidente, a mio avviso, quando cerchiamo con essi di illuminare alcuni problemi urbani.

In questo modo, come dicevo all'inizio, il processo dell'intervento spaziale è un fatto continuo; tra studio e progettazione, tra analisi e proposta non vi è salto logico, ma unità.

Possiamo benissimo parlare di volumi, di profili, di sagome limite quando l'architettura è tutta contenuta in una idea; essa si traduce necessariamente in uno stile.

Resta ora la necessità di fondare questa idea dell'architettura, di portare avanti una teoria che possa coerentemente rimuovere gli impacci e le bizze di tanta architettura moderna. E' necessario cercare i fondamenti di questa teoria nel seno stesso delle nostre città.

Aldo Rossi

NOTE

(1) Carlo Aymonino, « Le origini dell'urbanistica moderna » in *Critica marxista* n. 2, 1964, Roma.

I volumi di Benevolo a cui ci si riferisce sono: *Storia dell'architettura moderna*, Bari, 1960 e *Le origini dell'urbanistica moderna*, Bari, 1963.

Prima dell'intervento di Aymonino un analogo giudizio negativo, a proposito della *Storia dell'architettura moderna*, era stato dato da Silvano Tintori. S. T., « Benevolo tra la Storia e il Manifesto », in *Casabella* n. 247, 1961.

I membri della Giuria desiderano esprimere le loro felicitazioni agli Amministratori del Comune di Venezia che hanno preso l'iniziativa d'un concorso internazionale, giustificato dal valore incomparabile della loro città e dall'interesse che le porta il mondo intero.

Con questa decisione l'Amministrazione Comunale ha ritenuto di poter trarre partito da uno stato di fatto in cui l'ordine logico era stato rovesciato, dato che il confronto delle idee avrebbe dovuto precedere la costruzione dell'isola del Tronchetto.

Per questo motivo il Consiglio Comunale, cosciente dei suoi doveri, ha giudicato necessario aprire ai concorrenti la possibilità di portare delle modificazioni all'elenco e all'entità relativa delle utilizzazioni previste nel bando e di non precisare dei limiti finanziari che avrebbero potuto impacciare l'invenzione dei concorrenti.

Esso ha pure precisato, molto saggiamente, che non si impegnava ad eseguire il progetto primo classificato, riservandosi così di riflettere ancora dopo il Concorso.

Ne è però risultata un'inevitabile ambiguità fra un Concorso su di un programma preciso e un Concorso di idee, che costringe la Giuria a prendere in considerazione tanto la coscienziosità dei concorrenti, che hanno interpretato in senso stretto e in forma analitica il programma, quanto l'arditezza di quelli che lo hanno oltrepassato poco o molto.

E' certo infatti che tutte le utilizzazioni previste per la superficie del Tronchetto possono essere in qualche maniera messe in discussione sia perché le indagini statistiche sono ancora incomplete, sia perché l'attuale rivoluzione della tecnica, in particolare dei mezzi di trasporto, costringe a rivedere molte idee.

Ma l'idea che dovrà animare tutti coloro che parteciperanno alle decisioni sarà indubbiamente la vocazione di Venezia, una città che è prossima a divenire il cervello di un grande complesso regionale e che offre lo spettacolo permanente di una necessaria integrazione del passato col futuro e per questo è così cara agli uomini di cultura di ogni paese.

I membri della Giuria hanno voluto

che il loro giudizio fosse l'espressione del loro sentimento profondo, e hanno seguito così anche la via aperta dall'Amministrazione Comunale; una nuova approfondita riflessione permetterà, partendo dai suggerimenti apportati dal Concorso, di formulare le direttive di una visione anticipatrice a lungo termine.

In relazione a quanto precede, dopo una discussione molto vivace sulle qualità relative a tutti i progetti in esame, che ha portato la Giuria a delle successive eliminazioni, è stato deciso che la cosa più giusta, in funzione di come si è svolta la partecipazione al Concorso, fosse di raggruppare il monte premi offerto dal Comune di Venezia e di distribuirlo nel modo seguente:

L. 2.800.000 a ognuno dei 5 progetti sottoelencati, considerati ex-aequo:

« Pentamar »

« 44444 »

« Ultima parete del Canal Grande »

« V n »

« La seconda fondazione ».

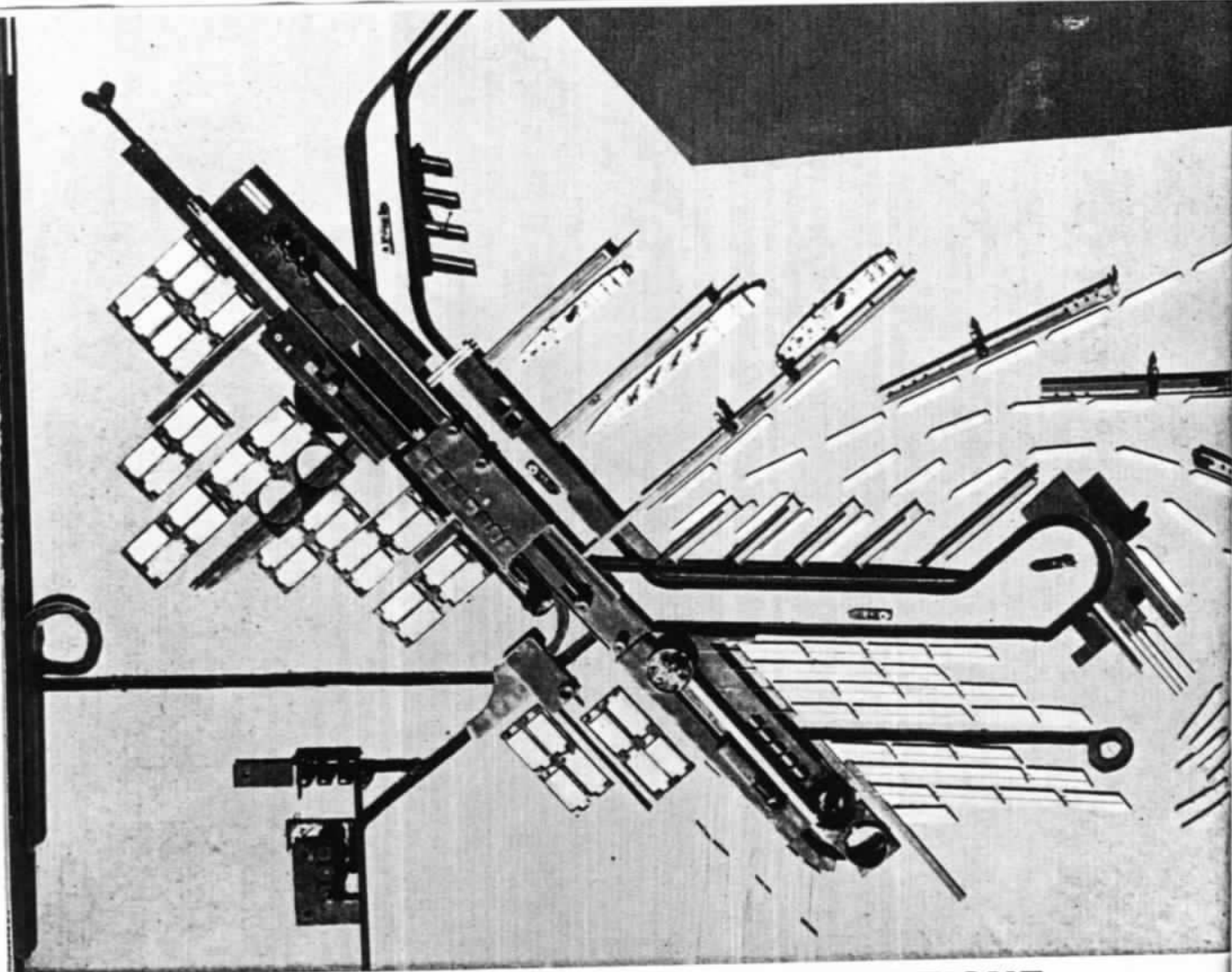
L. 1.000.000 al progetto: « Novissime ». Inoltre la Giuria ha ritenuto meritevoli di segnalazione i sottoelencati progetti:

« Ulisse »: per l'interesse della relazione;

« Inno »: per l'originalità del contributo;

« Arca Nuova » e « Asti »: per il valore della loro concezione architettonica. Si precisa che i seguenti membri della Giuria: il Sindaco, Ing. Giovanni Favaretto Fisca, in possesso anche di una delega dell'Assessore ai Lavori Pubblici, Comm. Ezio Giglioli, il Prof. Costas Kitslis, il Prof. Eugenio Fuselli hanno indicato nella rosa dei soli primi cinque i progetti da premiare. Il Prof. Agostino Zanon Dal Bo, che dapprima si era astenuto su questo punto per ragioni differenti, si è poi unito al voto della maggioranza.

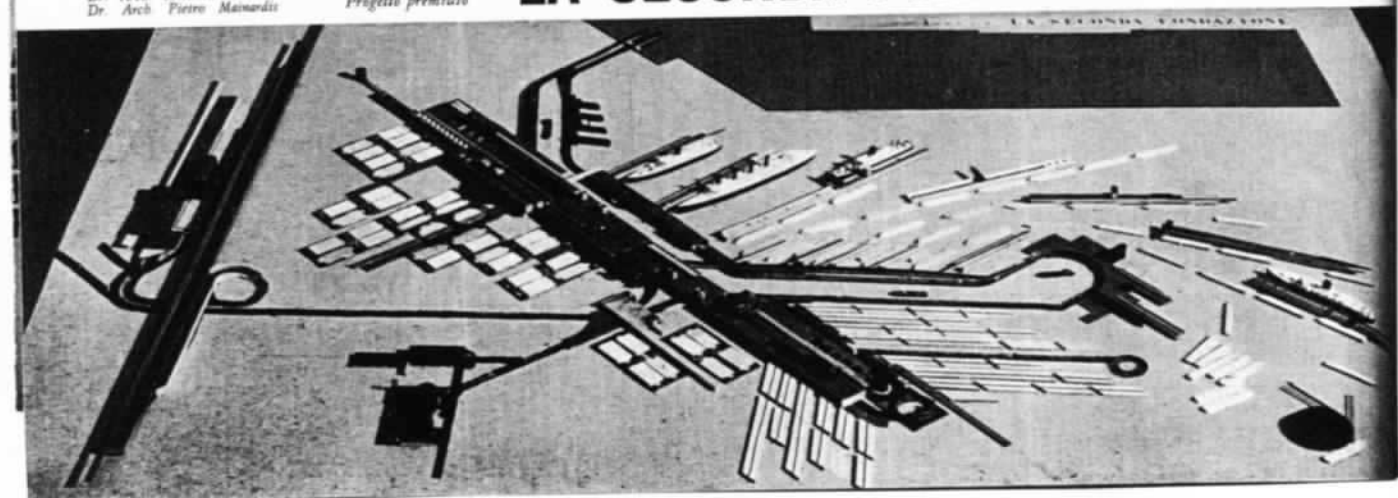
Si procede quindi all'apertura dei plichi sigillati relativi ai progetti premiati. Autori dei progetti stessi figurano i Signori nominati nell'allegato elenco. La Giuria decide di non procedere alla apertura delle buste riguardanti gli altri progetti pervenuti. Quelle relative ai progetti segnalati potranno essere aperte — a richiesta dell'autore — in sede di esposizione dei progetti.



LA SECONDA FONDAZIONE

Dr. Arch. Igino Cappel
Dr. Arch. Antonio Fossari
Dr. Arch. Pietro Mainardi

Progetto premiato



stabilità economica ai larghi investimenti richiesti dalle installazioni del Terminal.

A3) Esigenze volumetriche

Il nuovo insediamento urbano deve essere condizionato dalla esigenza di non turbare il tradizionale profilo della Laguna Veneta.

La composizione volumetrica, quindi, darà enfasi alla semplice, anonima linea orizzontale. Sul lato dell'Isola che fronteggia la direzione di arrivo alla Città dal Ponte Translagunare, sarà creata una barriera di verde che schiererà gli sviluppi edilizi retrostanti.

B) Zonizzazione

I cinque elementi fondamentali

Il Programma si articola naturalmente in 5 Elementi Fondamentali.

1) Terminal Automobilistico e Stazione approdo del Ferry Boat al Lido.

2) Stazione Marittima per traffico misto passeggeri e merci.

3) Porto Fluviale.

4) Centro degli Uffici Pubblici.

5) Strutture Flessibili per attività culturali e ricreative.

Ciascun elemento deve essere posto in relazione con una ben determinata riva dell'isola. Nella tavola che segue sono riassunte, in uno schema, le scelte operate ed i motivi che le hanno determinate.

ENTI FONDAMENTALI

quei connessi	Riva prescelta Cause determinanti la scelta
vaporetti e trasporto passeggeri, al Giudecca ed al Lido.	riva Sud-Est. Cause: 1) La più corta linea circolare tra il Canal Grande, il Canale della Giudecca, il Lido e l'isola del Tronchetto. 2) La riva più protetta per un grande movimento passeggeri in un ampio canale di evoluzione.
commerciali e attività con tutto	riva Sud-Ovest. Cause: Prossimità all'esistente canale profondo tra l'Adriatico, Mestre ed il Canale della Giudecca.
distribuzione Città.	riva Nord-Est. Cause: 1) Protezione dall'onda di urto provocata dai rapidi mezzi acquei per passeggeri. 2) Vicinanza per via acqua al Gran Canale ed alle Rive Nord di Venezia. 3) Vicinanza per via mare e via terra agli scali esistenti ed al Ponte Translagunare.
abitazioni private, gli uffici con portuali ed il giardiniere.	riva Sud (canale molo ponente). Cause: 1) Accesso immediato alle esistenti attrezzature portuali. 2) Vicinanza al centro Commerciale portuale.
attività a vela, fuoribordo, perta laguna.	riva Nord-Ovest. Cause: 1) Creazione di una fascia di verde per migliorare la vista di arrivo a Venezia dal Ponte Translagunare. 2) Acque aperte per la navigazione da diporto (non interferente con altri traffici acquei). 3) Vista aperta verso la Laguna.

LA SECONDA FONDAZIONE

Al primo passo troviamo acqua e laguna. L'educazione che ci ha presentato Venezia solo come entità urbana chiusa, come contenitore di opere d'arte, ci nasconde la vitalità della laguna.

I costruttori di città la violentano interpretandola solo come «acqua fabbricabile», come un negativo da riempire; essi hanno imparato a pensare ogni cosa su un terreno ed imboniscono la laguna in modo da poterla spacciare per un piano di terra.

Noi rifiutiamo questa veduta perché constatiamo che molti diversi interessi dell'entroterra sfociano nella laguna e che questa è la struttura di saldatura che li unisce fra loro e li porta a contatto con l'economia marittima.

La laguna non è un vuoto geografico, ma è un terreno di vita, come la storia dimostra: eppure bisogna riconoscerne la natura perché non è né mare né terra, cioè né una distesa indifferente per il transito dei natanti né un suolo solido. Appunto questa sua fisionomia bastarda la rende duttile a servire le attività promiscue ed a fonderle.

Il nostro contributo, qui, vuole essere quello di dimostrare che si possono superare delle condizioni che la opinione corrente tende a mistificare, per poterle liquidare come un impedimento fastidioso.

Scafare questo pregiudizio può infrangere il disagio attuale ed offrire enormi possibilità alla conoscenza ed all'uso della laguna.

Il concorso del Tronchetto ci offre una occasione per affermare la vitalità del territorio lagunare.

Se, dal punto di vista burocratico usciamo dai termini del bando è per denunciare l'assenza di cultura che circonda questo territorio, assumendone il peso.

Siamo certi che anche il Tronchetto possa essere risolto se la qualità della soluzione traduce nella realtà le complesse esigenze di questo mondo.

Lo stesso vale per gli sviluppi del porto, per la navigazione fluviale, per i collegamenti stradali interni, per l'ospedale e San Giuliano.

Proponiamo tuttavia che — oltre il caso per caso — si laceri il vuoto mentale che, più dell'acqua circonda questi problemi e si stenda un piano della laguna per promuovere una «tempesta di idee», concepite con questo spirito.

Il primo risultato che presentiamo a questo Concorso è la convinzione che deve mettere a punto tale piano della laguna.

Per superare la paralisi che altrimenti proibirebbe ogni successiva elaborazione, abbiamo formulato delle ipotesi tecniche che consideriamo fondate, ma che certamente meritano una più accurata verifica.

Ne illustreremo alcune che possono creare delle immagini più stimolanti e favorire la lettura degli elaborati. Riprendiamo, ad esempio, il tema delle strade che abbiamo prima sfiorato.

Una strada in laguna deve essere conveniente e nello stesso tempo rispettare tutti gli scambi che intercorrono in una economia terrestre fluviale e marittima, legandosi con le caratteristiche dello stesso ambiente naturale e rifuggendo ogni seduzione avveniristica.

Esaminiamo l'ipotesi che la strada poggi sullo stesso fondale della laguna: 1) esso è in media a 50 cm. sotto il livello dell'acqua, quindi bastano dei bassi arginali (non riposti di terra e di pilastri) per isolare la strada dalla laguna; 2) se si incontra un canale di navigazione interna

conviene sottopassarlo piuttosto che scavarlo a 7 metri di quota: in tal modo essere al livello del suolo già ci avvantaggia; 3) la preoccupazione ambientale viene a scadere in gran parte: la strada può scorrere indifferente sui tracciati migliori.

Questa ipotesi ci consente quindi di stabilire dei collegamenti di natura terrestre sfruttando il fondo stesso della laguna. In altri settori invece useremo l'acqua che ci regala la possibilità di usufruire del galleggiamento, evitando ogni altra fondazione ai pesi.

I parcheggi ad esempio non possono essere su zattere? E così le cabine alberghiere?

Osserviamo inoltre che le strutture di deposito, in generale, per il loro stesso funzionamento ricercano la maggior flessibilità e non possono essere costrette in dimensioni fisse; pertanto esse trovano la massima elasticità su elementi flottanti.

Tali strutture di deposito — in laguna — possono essere facilmente dimensionate in relazione al carico d'uso cui sono soggette; sostenute dall'acqua si possono comporre e moltiplicare; possono essere trasportate altrove.

Gli elementi galleggianti sono usati anche in altre lagune e quindi non si tratta di una invenzione, quanto piuttosto di un ricupero perché a Venezia esse non sono state ancora adottate.

Speriamo che si avverta che la strada ed i depositi di cui abbiamo parlato abbiano una natura quasi anfibia.

Come saranno i moli idonei ai bassi fondali? Come fonderemo sul suolo della laguna gli impianti stessi? Come si svolgeranno le comunicazioni interne? Che vantaggi o inconvenienti interesseranno gli impianti tecnici?

Queste sono le domande del Bando. Noi per ora rispondiamo che ogni soluzione dovrà essere diversa in laguna da quella che conosciamo altrove; in realtà esiste una cultura appena sufficiente per formulare delle ipotesi per ogni pezzo.

Ma questa esigenza — come progettisti — ci propone degli stimoli che il plastico in parte riassume ed illustra meglio delle tavole.

Non accettiamo, a questo punto, che gli ettari desolati del Tronchetto possano esserci ricordati come un richiamo alla realtà: sono solo un documento dei pregiudizi più erronei. Il nostro atteggiamento di fronte a questi problemi ha una dose di realismo maggiore di quei riporti di terra, e la fantasia è uno strumento di ricerca, non una evasione.

Siamo convinti che la progettazione del Tronchetto, assunta come un impegno di tecnici responsabili, non possa risolversi in una composizione formale di elementi sconosciuti, né eludere l'attuale povertà di dati.

Non presentiamo un plastico in scala 1 : 500, né profili, né sezioni, per questo motivo. Il risultato che presentiamo è uno schema di ragionamento e di organizzazione che può mantenere la propria validità con tutte le premesse finora sviluppate.

Questo schema, per chi condivide l'impostazione che lo regge riassume il programma dei lavori futuri. Chi deve accettare che l'Isola del Tronchetto non possa essere modificata può esimersi dal prenderlo in considerazione: basta che giudichi l'aspirazione che abbiamo cercato di difendere fin qui, perché evidentemente si realizzerà altrove.

Tutti però dovrebbero concedere in questo caso una intrinseca validità agli schemi, ricordando la complessa natura dei problemi veneziani e confrontandola alle forme ignote che potranno soddisfarle.

Uno degli elementi fondamentali dello schema è la distinzione fra gli impianti fissi e le attrezzature di deposito...

Ebbene gli impianti fissi si radicheranno al suolo mentre le attrezzature di deposito saranno galleggianti.

Questa scelta iniziale ripercuote le sue conseguenze nei tre settori di attività che caratterizzano il Tronchetto: terminal automobilistico, struttura di ricezione alberghiera, stazione della navigazione fluviale e del trasporto marittimo dei passeggeri. Per le funzioni legate al traffico automobilistico riteniamo che debbano costituire impianto fisso; officine di riparazione, stazioni di rifornimento, manutenzione e smistamento dei veicoli; e che costituisca attrezzatura di deposito il parcheggio che avverrà su rimes e flottanti.

Per la ricezione alberghiera le due categorie interessano rispettivamente: la prima, albergo diurno, ristorante, ricreazione, smistamento; la seconda, le cabine letto che saranno pure flottanti.

Per la stazione marittima e fluviale la distinzione si ripete; impianti fissi: gli strumenti di scarica e di trasbordo meccanico; il deposito delle merci avviene invece su magazzini galleggianti o su zattere che di volta in volta costituiscono dei moli per i camions e i carri ferroviari.

Dal punto di vista distributivo gli impianti fissi devono essere serviti dalle strade e costituiranno la spina principale dell'intero insediamento, un asse di strutture specializzate.

Le funzioni di ricezione, in questa spina, servono contemporaneamente agli arrivi dei passeggeri delle navi e delle automobili. Eguale polivalenza avranno gli Uffici Amministrativi ed i servizi. Per ciascuna evidenza si dovranno definire i volumi tecnici necessari.

Ciascun sistema di attrezzature di deposito usufruisce di un bacino; di ciascuno conviene descrivere le caratteristiche principali.

Il bacino per unità alberghiera è servito da un sistema di percorsi pedonali in passerella e contiene diversi sistemi di cabine letto ciascuno dei quali ha una capienza massima di una cinquantina di persone; dei collettori di servizio (fissi) collegano questi sistemi alla spina centrale degli impianti fissi.

Il bacino delle rimesse flottanti, come dice il nome stesso, consente di comporre con delle zattere una superficie estensibile per il parcheggio coperto.

Il bacino per le attività marittime è servito da alcuni impianti fissi per la scarica delle merci e da alcuni collettori per lo sbarco dei passeggeri.

ULTIMA PARETE DEL CANAL GRANDE

Premesse

Quando, come nel caso nostro, più progettisti di formazione diversa decidono di lavorare insieme ad un unico progetto, occorre che un'idea di base sia condivisa da tutti, accettata in modo tale che il lavoro di ognuno sia volto all'applicazione di questa idea al progetto.

Quest'idea può essere uno schema distributivo, una forma, il vago ricordo di qualcosa già visto.

Nel caso nostro questa idea si è chiamata « integrazione » (e questo forse avrebbe dovuto essere il motto che contraddistingueva il nostro progetto).

Durante il lavoro di progettazione si è chiarito sotto tre diverse angolazioni il significato di questo concetto:

a) *Integrazione urbanistica*: l'isola, rigida piattaforma geometrica, estranea al tessuto della città e troppo vicina ad essa d'altronde per essere qualcosa di autonomo, doveva tornare ad integrarsi alla città. La nuova isola doveva inoltre essere l'occasione per una riqualificazione della zona disordinata e deprimente dell'arrivo dal ponte translagunare.

b) *Integrazione delle funzioni*: l'isola, a nostro avviso, non doveva essere divisa in lotti, ma studiata come un complesso architettonico unitario nel quale tutte le funzioni fossero integrate.

c) *Integrazione formale*: integrazione degli elementi (acqua, terra e costruzioni) che venivano a far parte della composizione; non più cioè una separazione netta tra le tre cose, ma compenetrazione di ciascuna nelle altre due fino a farle divenire un fatto unico. La strada e i piazzali dovevano diventare architettura, l'acqua penetrare fin sotto le costruzioni ed entrare nel gioco compositivo delle piazze, infine l'architettura doveva superare le dimensioni che le sono usuali per divenire un fatto urbanistico. Insomma, niente di nuovo!

Tutto era già stato sperimentato con successo da chi nel corso dei secoli aveva costruito Venezia.

La relazione che segue e i disegni spiegano il modo come si è mantenuto fede a queste premesse.

Relazione

1) *Idea della parete del Canal Grande*

Guardando una planimetria o una fotografia aerea della città, si nota che il lato a nord dell'isola del Tronchetto è il proseguimento di uno dei lati che limitano il Canal Grande.

Idealmente noi abbiamo continuato il movimento sinuoso della parete formata dai palazzi che si affacciano sul Canale; questo avendo notato quanto male si inseriscono, nel « design » della città, edifici rigidi di grandi dimensioni.

2) *Idea del vertice*

Venezia vista dalla laguna si può inscrivere in un triangolo isoscele con la base molto allungata; il Tronchetto visto dal ponte translagunare ne rappresenta l'angolo di destra.

Pertanto si è volutamente dato alla nostra isola un profilo che avesse il massimo dell'altezza a nord-ovest, cioè a sinistra guardando il Tronchetto all'arrivo dal ponte translagunare, e che diminuisse lentamente fino ad annullarsi sulla destra.

3) *Idea della scoperta*

Creare una forma la cui immagine vari continuamente, scoprendosi poco a poco, sia per chi arriva dal ponte translagunare, come per chi ne percorre il perimetro a poca distanza.

Questa lenta scoperta dell'architettura ci sembra uno dei lati più affascinanti e caratteristici del « town design » veneziano, tanto diverso dalla concezione barocca e rinascimentale, che pur seppe usare sapientemente la sorpresa nell'improvviso dilatarsi di spazi angusti.

In Venezia e in particolar modo nel Canal Grande, ciò che interviene è una continua curiosità, una spinta a scoprire nuovi incanti, a sapere la fine della storia. Mai città fu tradita tanto dalla fotografia che, immobilizzandone un'immagine, ha sempre presentato qualcosa di falso non corrispondente alla realtà. Venezia è un racconto, una storia e non un quadro da appendere alla parete.

Su scala architettonica il nostro « edificio-strada-ponte » vuole ricreare con linguaggio veneziano un particolare tipo di valori, e cioè solo quelli percepibili muovendosi dentro e fuori di un'architettura.

4) *Idea della integrazione*

Scavare nell'interno del Tronchetto e affacciarsi nella parte a nord con terrazze e corpi di fabbrica direttamente sull'acqua in modo da rompere l'eccessiva rigidità del disegno dell'isola.

Le terrazze e le piastre coperte di terra, disposte a forma di ventaglio, ricostruiscono nel loro insieme una curva che si ricollega ai larghi giri del Canal Grande. Le costruzioni così riprenderanno come nella città antica il loro diretto contatto con l'acqua: non costruzioni su un'isola ma costruzioni sull'acqua.

5) *Idea della macchina portuale*

Considerare l'intero complesso come una unica grande macchina di attrezzature portuali e non come un vero e proprio complesso architettonico.

Infatti mal si addice la concezione dinamica degli scambi ferroviari, dei movimenti perpendicolari delle gru, dei vari percorsi meccanizzati per autotreni con relative manovre di carico e scarico, con la staticità di un edificio tradizionale vero e proprio.

Per questo i progettisti l'hanno concepito più come una serie di strade sovrapposte, di ponti, di passaggi, piuttosto che spazi per stare.

Dove funzioni particolari lo richiedevano si è pensato di isolare in box gli spazi limitati che non prendono parte al discorso più generale destinato al flusso delle masse di persone e di cose in arrivo e in partenza; si è garantita così la continuità di spazio e la fluidità necessaria al volume notevole di scambi che si vengono a creare sull'isola.

6) *Idea del ponte coperto*

Abbiamo pensato l'intero complesso come un unico elemento, più ponte che edificio, organizzato in modo da smistare con il massimo della semplicità il più gran numero di passeggeri e merci.

Questo lo si è ottenuto:

a) immaginando l'intero complesso su pilotis, in modo che il piano terra, adibito al traffico pesante (treni, autotreni, gru, depositi, ecc.) possa risultare completamente libero e attraversabile in ogni senso;

b) creando una strada al primo piano, meccanizzata, che percorre l'edificio in tutta la sua lunghezza;

c) pensando di usare un sistema di « tapis roulants » capaci di smistare merci e passeggeri a pochi passi dalle navi.

7) *Idea dei moli a pettine inclinato*

Scostare i moli dal traffico principale in modo che treni e autotreni in sosta per il carico e lo scarico di una nave non intralcino altri eventuali movimenti di partenze e arrivi.

Abbiamo visto inoltre che la soluzione dei moli a pettine inclinato permette di ottenere le dimensioni necessarie per lo attracco delle navi senza dover quasi raddoppiare le dimensioni dell'isola.

Tale soluzione infatti consente un fronte utile per ogni nave di m 140 contro i m 116 dell'attuale stazione marittima (m 700 per 6 navi).

Infine la soluzione a pettine permette una successiva espansione dei moli qualora lo si ritenesse utile.

Anche l'arretramento del fronte est potrebbe permettere un eventuale attracco di altre quattro navi.

8) *Idea dei percorsi differenziati*

Sfruttare la soluzione adottata per i moli per semplificare i controlli doganali al massimo, riducendoli ai punti di attacco al corpo principale.

In seguito a ciò abbiamo potuto organizzare i magazzini al piano terra senza che intralcino la viabilità pesante generale.