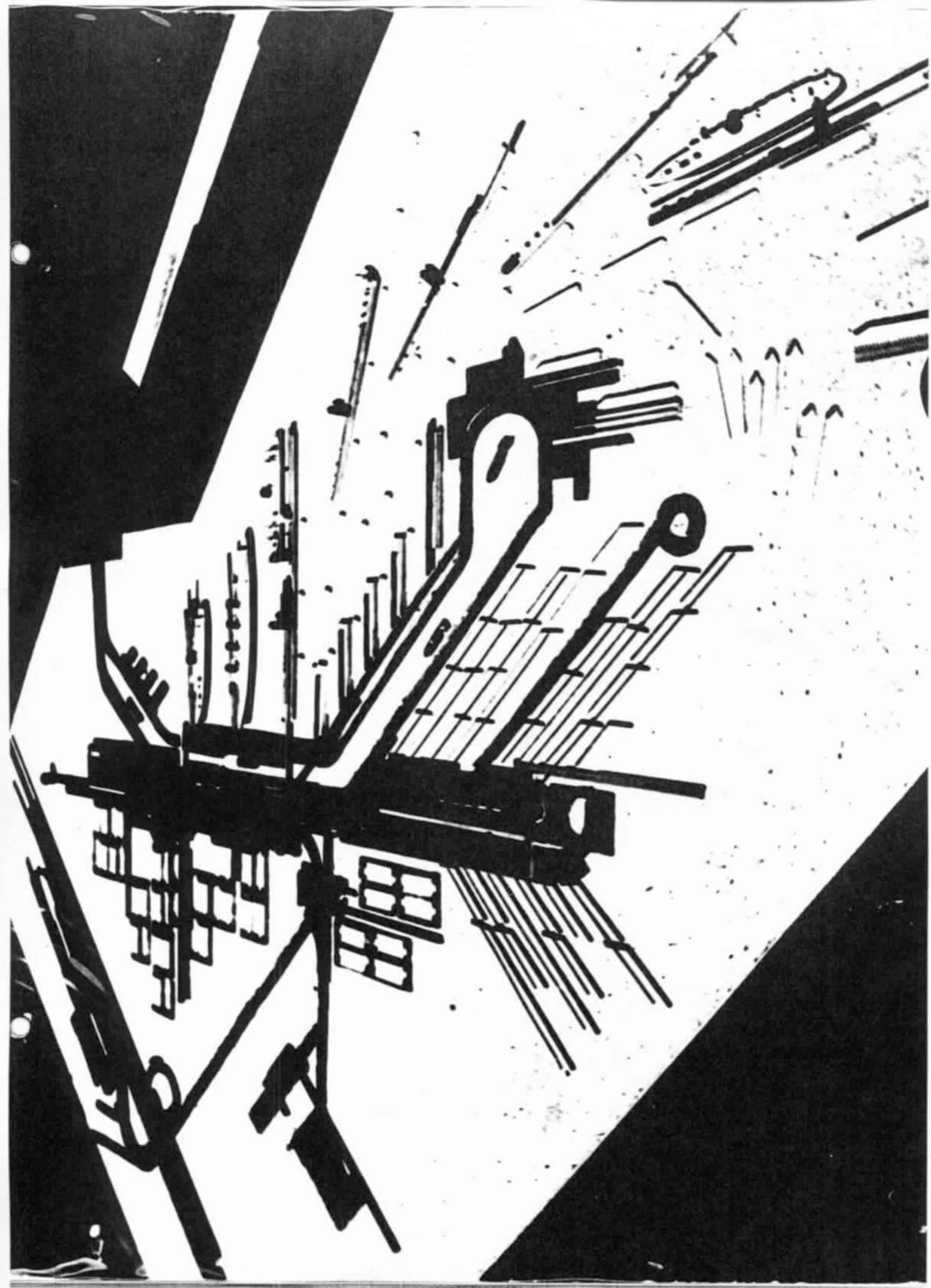


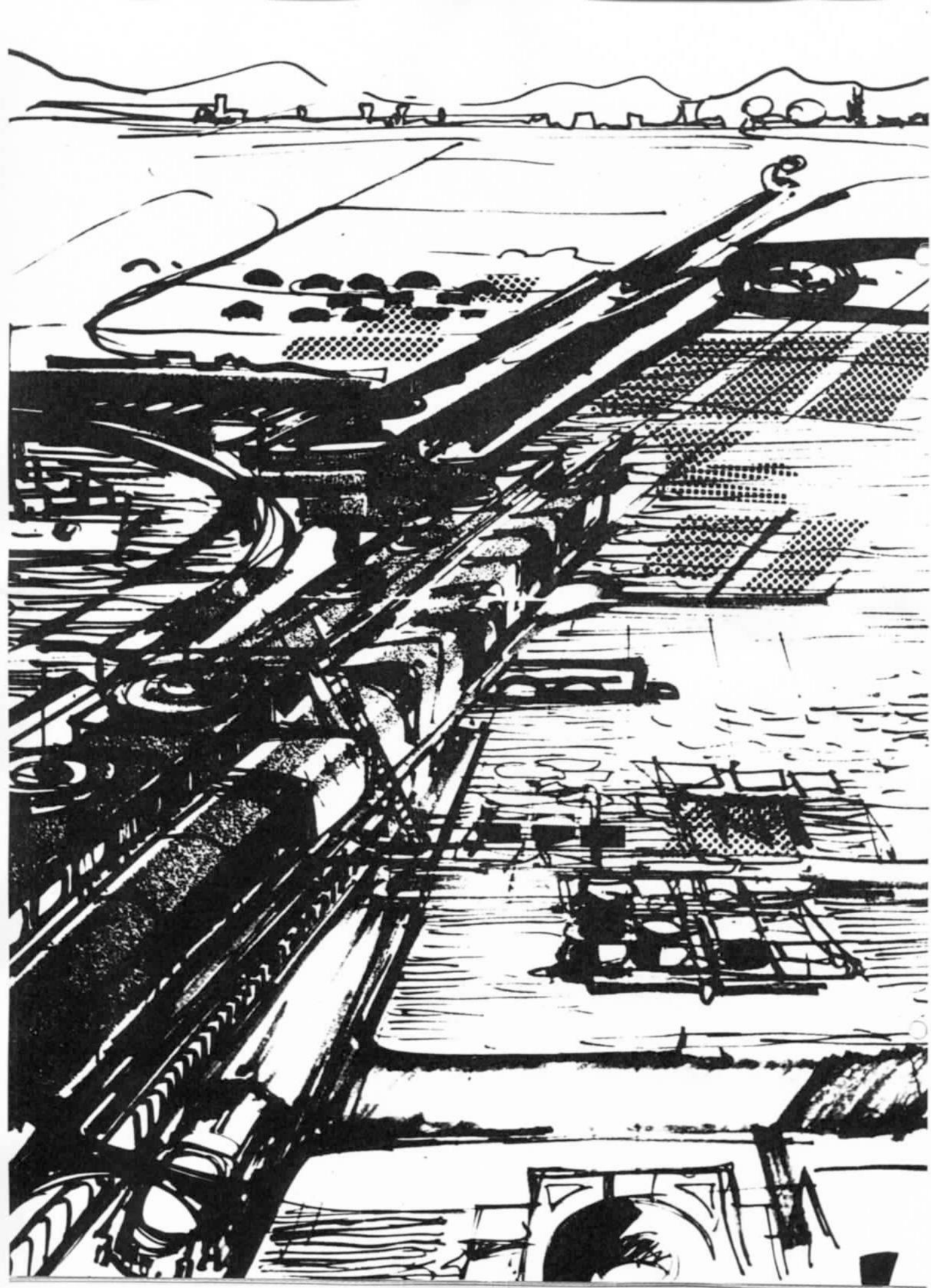
Antonio Foscari Widmann Rezzonico
in collaborazione con P. Mainardi e I. Cappai

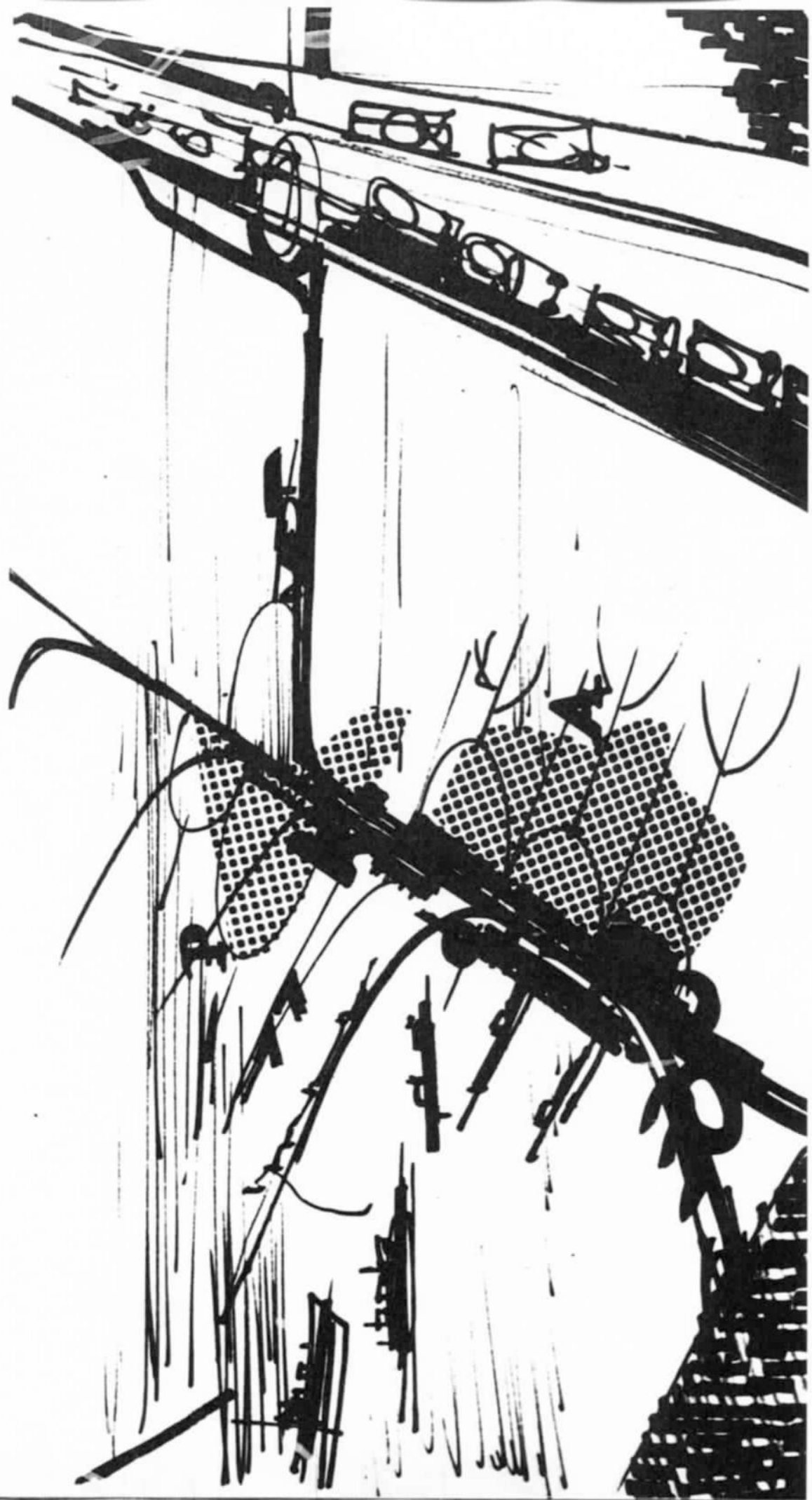
**CONCORSO INTERNAZIONALE
PER LA SISTEMAZIONE URBANISTICA
DEL TRONCHETTO IN VENEZIA**

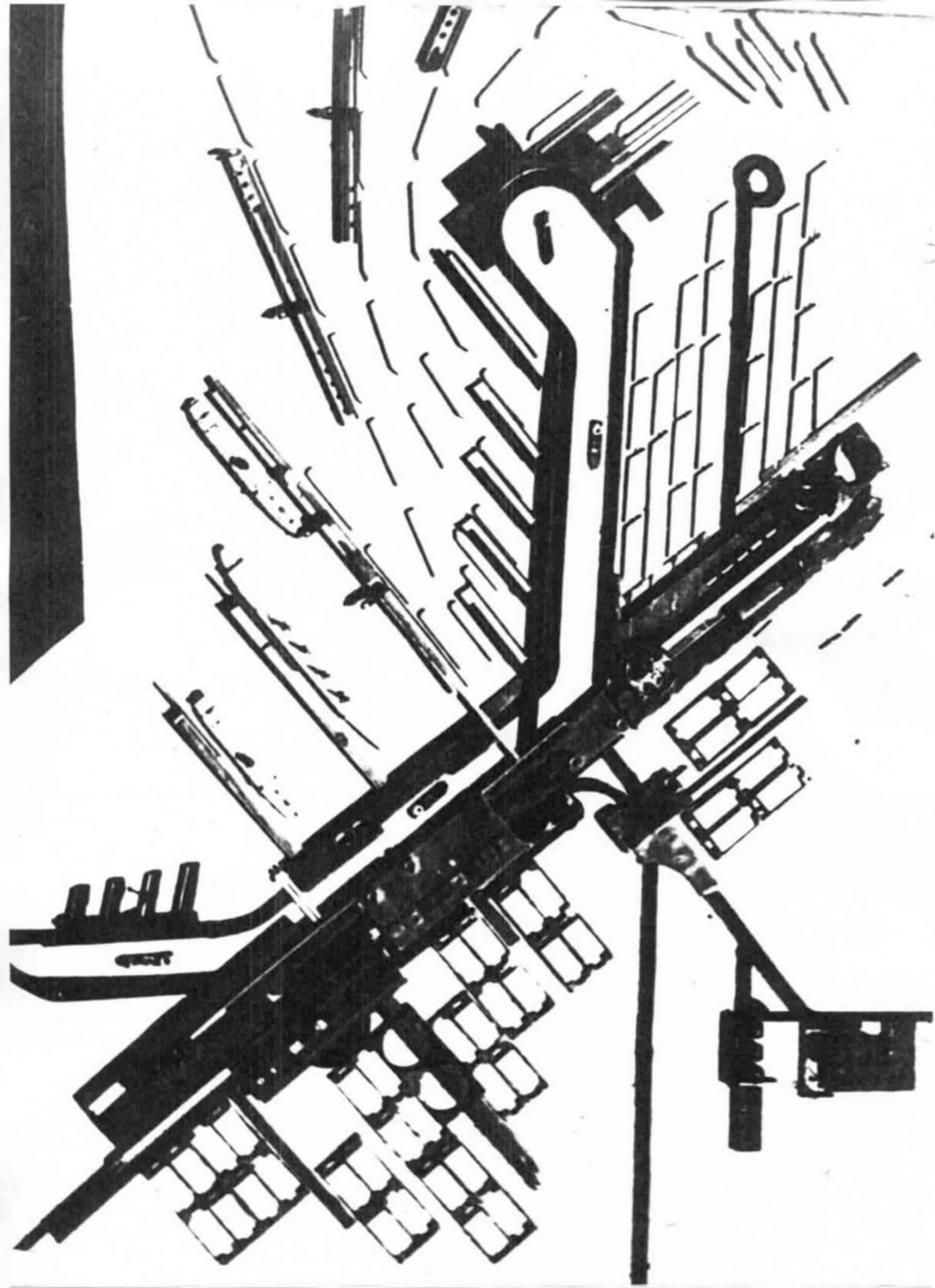
1964

Primo Premio ex-aequo









IL TRONCHETTO, BENE O MALE, POTEVA RISOLVERSI SPONTANEAMENTE, MA HA PRODOTTO UN CONCORSO INTERNAZIONALE.

LA PRIMA IPOTESI CHE PUÒ SPIEGARE LA STORIA DI QUESTA ISOLA SI FONDA SULL'INQUIETUDINE CHE LA SUA VICINANZA A VENEZIA POSSA TURBARE LA STESSA FISIONOMIA DELLA CITTÀ.

MA COSÌ SI ACCETTEREBBE DI FATTO IL RISCHIO DI ALTERARE UNA DELICATA STRUTTURA URBANISTICA, CON UNA CAUTELA FORMALE E TARDIVA.

MA IL PROBLEMA È PROPRIO QUELLO DI AGGIUNGERE UN ARTO AD UN CORPO GIÀ FORMATO? SAREBBE TROPPO SCORAGGIANTE INSEGUIRE GLI AVVENIMENTI, SPERANDO DI AVERLI RAGGIUNTI QUANDO IN REALTÀ SONO GIÀ COMPIUTI.

NOI PIUTTOSTO CREDIAMO CHE IL CONCORSO PONGA UNA DOMANDA PIÙ IMPEGNATIVA: QUALI ESIGENZE ABBIANO PRODOTTO IL TRONCHETTO. SE LE CONOSCESSIMO E SAPESSIMO VALUTARNE L'IMPORTANZA POTREMMO INTERVENIRE PIÙ ATTIVAMENTE.

SCOMPARIREBBE LO STUPORE DI VEDERE EMERGERE INSOSPETTATAMENTE DELLA TERRA IN LAGUNA; POTREMMO PROGETTARE DELLE STRUTTURE CHE RISPONDA-NO ALLE FUNZIONI CUI DOVREBBERO ESSERE DESTINATE.

TRONCHETTO OD OSPEDALE TERMINALS DI S. GIULIANO O STAZIONE MARITTIMA SONO STATI DIBATTUTI COME TEMI SEPARATI, EPPURE TUTTI LASCIANO LA MEDESIMA ESIGENZA E MOSTRANO — COME FENOMENI URBANISTICI — DELLE NOTEVOLI SOMIGLIANZE.

SI TRATTA SEMPRE DI ATTREZZATURE COLLETTIVE; PERCIÒ NESSUNO DI QUEI TEMI HA UNA FUNZIONE CITTADINA IN SENSO TRADIZIONALE PERCHÉ DOVREBBERO SERVIRE PIUTTOSTO UN TERRITORIO.

QUESTA CONSTATAZIONE CI HA AIUTATO AD IMMAGINARE LA FISIONOMIA CHE DOVREBBERO ASSUMERE LE ATTREZZATURE COLLETTIVE E GLI IMPIANTI URBANI PER IL TERRITORIO VENEZIANO. PRIMA DI ESCLUDERE PER SEMPRE CHE L'ISOLA DEL TRONCHETTO POSSA ESSERE UNA APPENDICE IN CONTINUAZIONE DEL CORPO DELLA CITTÀ DI VENEZIA, VORREMMO ANCORA SPIEGARE LA RAGIONE DI QUESTA SCELTA.

INNANZITUTTO NON È VEROSIMILE CHE IL PROGRAMMA CHE IL BANDO PROPONE PER L'ISOLA DEL TRONCHETTO RISOLVA, SIA PURE PER UN CERTO LASSO DI TEMPO, I PROBLEMI DI VENEZIA; ANZI NE APRE DEGLI ALTRI A CATENA, LÌ, DOVE QUESTA OPERAZIONE LASCIA LIBERI DEGLI SPAZI (L'AREA DEL GASOMETRO O DELL'ACQUEDOTTO PER FARE QUALCHE ESEMPIO) INTERNI ALLA CITTÀ. E NEPPURE SI PUÒ DIRE CHE SIA CONNATURATO ALLO SPIRITO DEL CENTRO STORICO CREARE UNA «ZONA» DI SERVIZI, E PRETENDERE POI DI FONDERLA AL TESSUTO

PREESISTENTE COSÌ COMPENETRATO ED ORGANICO O CON ACCORGIMENTI AMBIENTALI OPPURE CON DELLE OPERAZIONI RADICALI: QUESTE IPOTESI POSSONO RISULTARE SUGGERITIVE NEL DISEGNO MA PER FORTUNA — A NOSTRO AVVISO — LA SALDATURA NON AVVERRÀ MAI IN REALTÀ.

PIUTTOSTO DI CADERE IN QUESTE CONTRADDIZIONI SCEGLIAMO UNA VIA PIÙ LIBERA CHE CI INCORAGGIA E CI ENTUSIASMA MAGGIORMENTE.

AVVENTURA? IL PORTO DI MARGHERA È NATO DAL TRASFERIMENTO DELLE ATTIVITÀ PORTUALI ED INDUSTRIALI DOVE LA LAGUNA OFFRIVA DELLE OCCASIONI PIÙ IDONEE AGLI STABILIMENTI, ED HA COSÌ SALVATO VENEZIA DA UN LATO E PROMETTE CON I PROPRI SVILUPPI DI ARRICCHIRLA.

IL 1960 CORRISPONDE, PER LE ATTREZZATURE COLLETTIVE, AL 1920 PER L'INDUSTRIA: LE DIMENSIONI CRESCONO BRUSCAMENTE E IMPONGONO UNA DIVERSA VISIONE ORGANIZZATIVA.

IL SENSO DI ASPETTATIVA CHE CIRCONDA E RALLENTA LE DECISIONI DEL TRONCHETTO È QUINDI GIUSTIFICATO.

TUTTI AVVERTONO CHE NON SI TRATTA SOLO DELLA QUALITÀ FORMALE DELLA SOLUZIONE MA CHE DEVE MATURARE UNA COSCIENZA CHE DIA AGLI IMPIANTI ED ALLE ATTREZZATURE UNA STORIA NUOVA.

RIFLETTENDO SULLE ESIGENZE CHE HANNO SPINTO IL COMUNE DI VENEZIA A BANDIRE QUESTO CONCORSO, ABBIAMO CREDUTO E CREDIAMO CHE QUESTA SIA LA RISPOSTA PIÙ ESPlicita. PER FORZA, IN TAL MODO, SI È COMPLICATO IL COMPITO DELLA PROGETTAZIONE: MOLTI AVRANNO SENTITO LO STESSO DISAGIO, E NOI SPERIAMO CHE LE LORO RAGIONI DIANO CONFERMA ALLA NOSTRA SPIEGAZIONE.

CON CIÒ NON SI VUOL DIRE CHE GLI ELABORATI PRESENTATI SIANO GRATUITI, QUANTO PIUTTOSTO CHE ESSI PRESUPPONGONO UN INQUADRAMENTO PIÙ VASTO.

DESCRIVEREMO LO SPIRITO DELLE SOLUZIONI PIÙ AVANTI PERCHÉ ORA NON POSSIAMO LIMITARCI A COSTATARE CHE LE ATTREZZATURE E GLI IMPIANTI URBANI SIANO AD UNA SVOLTA DECISIVA DELLA LORO STORIA.

QUESTO FENOMENO È NOTO AGLI URBANISTI ED HA GIÀ PRODOTTO IN ALTRI PAESI COME IN ITALIA DELLE NOTEVOLI STRUTTURE; L'IMPAZIENZA DI VEDERE TALE RIVOLUZIONE ANCHE NEL TERRITORIO VENEZIANO PUÒ INDURRE MOLTI CONCORRENTI AD USCIRE DAI LIMITI POSTI DAL CONCORSO; A RIFIUTARSI DI COMPLETARE UNA STRUTTURA NATA IN MODO BUROCRATICO COME È LA NUOVA SACCA.

ANCHE NOI USCIREMO DALLE CONDIZIONI POSTE DAL BANDO, MA PER CERCARE NEL TERRITORIO E NEL PAESAGGIO CIRCOSTANTE LA VERA NATURA CHE DEVONO AVERE DEGLI IMPIANTI URBANI PER IL COMUNE DI VENEZIA.

AL PRIMO PASSO TROVIAMO ACQUA E LAGUNA.

LA 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 RICONOSCERE LA NATURA PERCHÉ NON È NE' MARE NE' TERRA, CIOÈ NE' UNA DISTESA INDIFFERENTE PER IL TRANSITO DEI NATANTI NE' UN SUOLO SOLIDO. APPUNTO QUESTA SUA FISIONOMIA BASTARDA LA RENDE DUTILE A SERVIRE LE ATTIVITÀ PROMISCUE ED A FONDERLE. IL NOSTRO CONTRIBUTO, QUI, VUOLE ESSERE QUELLO DI DIMOSTRARE CHE SI POSSONO SUPERARE DELLE CONDIZIONI CHE L'OPINIONE CORRENTE TENDE A MISTIFICARE PER POTERLE LIQUIDARE COME UN IMPEDIMENTO FASTIDIOSO.

SCAVALCARE QUESTO PREGIUDIZIO PUÒ INFRANGERE IL DISAGIO ATTUALE ED OFFRIRE ENORMI POSSIBILITÀ ALLA CONOSCENZA ED ALL'USO DELLA LAGUNA.

IL CONCORSO DEL TRONCHETTO CI OFFRE UN'OCCASIONE PER AFFERMARE LA VITALITÀ DEL TERRITORIO LAGUNARE.

SE, DAL PUNTO DI VISTA BUROCRATICO, USCIAMO DAI TERMINI DEL BANDO, E 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 S. 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 SI DEBBA METTERE A PUNTO TALE PIANO DELLA LAGUNA.

NON SI TRATTA DI DISEGNI SOLTANTO PERCHÉ LA MATITA È RIMASTA FINORA INERTE E BISOGNA EVITARE IL FASTIDIO DI SVILUPPARE SOLO DEI SOGNI. TRA I SOGNI VA INCLUSA ANCHE LA TENTAZIONE DI CANCELLARE OGNI INSERIMENTO MODERNO, RICOSTRUIRE IL VOLTO DELLA VENEZIA SETTECENTESCA, NEGARE LA URGENZA DI UNA RISPOSTA CON DIVAGAZIONI GRATUITE.

IL RITARDO ACCUMULATO È DETERMINATO SOPRATTUTTO DA CARENZE TECNOLOGICHE SU CUI BISOGNA RIFLETTERE IN VIA PRELIMINARE.

DA MESTRE A VENEZIA SI PUÒ ANDARE CAMMINANDO, SALVO BREVI TRATTI; MA IL PONTE CHE COLLEGA I DUE CENTRI È PREPOTENTE COME SE DOVESSE SCAVALCARE UN FIUME IN PIENA, E COSÌ NON OTTIENE CHE L'EFFETTO DI SPACCARE LE COMUNICAZIONI LAGUNARI TRA IL BACINO NORD E QUELLO SUD. PER BUFFO CHE SIA, L'UNICA ALTERNATIVA PROPOSTA È QUELLA DI ANDARE DA UN LATO ALL'ALTRO IN GALLERIA, CON EGUALE SPRECO DI ENERGIE, COME SI TRATTASSE DI FORARE MONTAGNE.

LE STRADE SONO STATE ASSUNTE COME ESEMPIO, NATURALMENTE, MA CI PA-RE CHE TALE ESEMPIO VALGA PER ANALOGIA IN ALTRI SETTORI.

UN CONCORSO DOVREBBE CHIEDERE: COME SI PUÒ CONDURRE UNA STRADA IN LAGUNA; COME SCEGLIERE E PROGETTARE LE STRUTTURE DA INSEDIARVICI?

QUESTO CONCORSO NON FORMULA QUESITI COSÌ PRECISI, O NE FORMULA TROPPI INSIEME LASCIANDO MOLTE VIE DI SCAPPATOIA ALLA CONSUETA PIGRIZIA MENTALE.

È PREGIUDIZIALE AD OGNI INIZIATIVA UNA REVISIONE TECNOLOGICA DEI SISTEMI COSTRUTTIVI CORRENTI PERCHÉ UNA ORGANIZZAZIONE URBANISTICA IN LAGUNA NON SIA UNA FANTASIA GROTTESCA CHE RACCOGLIE TUTTI I PREGIUDIZI E NON OSPITA NESSUN ELEMENTO DAVVERO EFFICIENTE PER QUESTA REALTÀ RICCA DI COMPONENTI PROMISCUE.

OGNI PEZZO DOVREBBE ESSERE STUDIATO NEI CRITERI STESSI DEL SUO FUNZIONAMENTO, ACQUISTARE UNA LOGICA SERRATA. IL RISULTATO È TUTTORA IMPREVEDIBILE, ANCHE FORMALMENTE, MA PROMETTE DI ESSERE ALTRETTANTO SORPRENDENTE COME LO È LA CITTÀ DI VENEZIA CHE È NATA CON QUESTO SPIRITO. LA PROPOSTA DI ORGANIZZARE I SERVIZI DEL TRONCHETTO QUANDO NON SE NE CONOSCE IL MECCANISMO È DAVVERO IMBARAZZANTE.

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 A 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 INTERCAMBI CHE INTERCORRONO IN UNA ECONOMIA TERRESTRE, FLUVIALE E MARITTIMA, LEGANDOSI CON LE CARATTERISTICHE DELLO STESSO AMBIENTE NATURALE E RIFUGGENDO OGNI SEDUZIONE AVVENIRISTICA.

ESAMINANDO 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 ARGINI (NON RIPORTI DI TERRA O DI PILASTRI) PER ISOLARE LA STRADA DALLA LAGUNA; 2) SE SI INCONTRA UN CANALE DI NAVIGAZIONE INTERNA CONVIENE SOTTOPASSARLO PIUTTOSTO CHE SCAVALCARLO A 7 METRI DI QUOTA: IN TAL MODO ESSERE AL LIVELLO DEL SUOLO È GIÀ UN VANTAGGIO; 3) LA PREOCCUPAZIONE AMBIENTALE VIENE A SCADERE IN GRAN PARTE: LA STRADA PUÒ SCORRERE INDIFFERENTEMENTE SUI TRACCIATI MIGLIORI.

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 OVUNQUE 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 RECUPERO PERCHÉ A VENEZIA NON SONO STATE ANCORA ADOTTATE.

SPERIAMO CHE SI AVVERTA CHE LA STRADA ED I DEPOSITI DI CUI ABBIAMO PARLATO HANNO 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 FOMULARE 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 UN'EVAZIONE.

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, RIASSU-

ME 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 GIUDICI L'ASPIRAZIONE CHE ABBIAMO CERCATO DI DIFENDERE FIN QUI, PERCHÉ EVIDENTEMENTE SI REALIZZA 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 LE ATTREZZATURE DI DEPOSITO E GLI IMPIANTI FISSI: GLI UNI, INFATTI, SARANNO DEFINITI RIGIDAMENTE DAL LORO STESSO MECCANISMO DI FUNZIONAMENTO, GLI ALTRI, INVECE, SONO TIPICAMENTE VARIABILI NELLE DIMENSIONI E NELLE CAPACITÀ DI CONTENIMENTO, IN RELAZIONE ALLA RICHIESTA. GLI UNI RICERCANO UNA ORGANIZZAZIONE CONCENTRATA, GLI ALTRI DEVONO DISPORRE DI UNA SUPERFICIE ESTENSIBILE. I PRIMI AVRANNO MOLTEPLICI FUNZIONI A TUTTE LE QUOTE DI SERVIZIO, PER ALLACCIARSI ALLE STRADE, AI CANALI, AI DEPOSITI; I SECONDI RIPETONO COSTANTEMENTE LA MEDESIMA FUNZIONE DI CONTENIMENTO.

EBBENE GLI IMPIANTI FISSI SI RADICHERANNO AL SUOLO MENTRE LE ATTREZZATURE DI DEPOSITO SARANNO GALLEGGIANTI.

QUESTA SCELTA INIZIALE RIPERQUOTE 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 RIFORMIMENTO, MANUTENZIONE E SMISTAMENTO DEI VEICOLI; E CHE COSTITUISCA ATTREZZATURA DI DEPOSITO IL PARCHEGGIO CHE AVVERRÀ SU RIMESSE 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 DISCARICA 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 CAMION 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 ESIGENZA 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 ALBERGHIERE 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 SERVIZI (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 DISCARICA DELLE MERCI E DA ALCUNI COLLETTORI PER LO SBARCO DEI PASSEGGERI. QUESTI COLLETTORI SONO STUDIATI COME UN SISTEMA DI RAMPE INCLINATE CHE CONSENTONO, CON OGNI LIVELLO DI MAREA, DI OTTENERE UN CONTATTO CON LA NAVE ALLE DIVERSE QUOTE DEI SUOI SERVIZI INTERNI. I MAGAZZINI FLOTTANTI VENGONO CARICATI DIRETTAMENTE DALLE NAVI. COSÌ PURE I TRENI E GLI AUTOTRENI CHE PERÒ SI ACCOSTANO ALLE NAVI SU ZATTERE; I PARCHI DI SOSTA ED I MOLI DI ORMEGGIO LASCIANO IL POSTO A QUESTO SISTEMA CHE EVITA MOLTI INCONVENIENTI OGGI PREOCCUPANTI. I TRASBORDI RECIPROCI FRA NAVE MARITTIMA, CAMION, TRENO, NAVE FLUVIALE, AVVENGONO CON QUESTE ATTREZZATURE CHE SI COMPONGONO E SI ESTENDONO IN RAPPORTO ALLA RICHIESTA. LA DISTRIBUZIONE DEI MOLI È A RAGGI TANGENTI UNA CURVA; CIÒ CONSENTE UNA MANOVRA FACILE PER LE NAVI, MA È DETTATA SOPRATTUTTO DALLE CONDIZIONI PREFERENZIALI DEL FONDO LAGUNARE (SINUOSO), IN FUNZIONE DELLE MAREE E DELL'ANDAMENTO DELLE CORRENTI. IN PIÙ, PER I SERVIZI PUBBLICI LAGUNARI DI TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI, SI ORGANIZZA UN CANALE DIFFERENZIATO CHE GODE DELLE MEDESIME ATTREZZATURE DEL BACINO ORA DESCRITTO ED È STRETTAMENTE COMPENETRATO CON LA SPINA DI SERVIZIO.

Concorso internazionale per il piano particolareggiato della nuova sacca del Tronchetto

Relazione della Giuria

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'inventiva 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.

È certo infatti che in tutte le utilizzazioni previste per la superficie del Tronchetto possono essere in qualche maniera messe in discussione 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, Vn, Ultima parete del Canal grande, La seconda fondazione. L. 1.000.000 al progetto Novissime.

Pentamar — *La Giuria apprezza le qualità tecniche e la funzionalità di questo progetto, specialmente nell'organizzazione delle comunicazioni e nell'adattamento del programma al terreno e al luogo. Esso presenta tuttavia una certa sproporzione tra i diversi elementi e un'eccessiva occupazione dell'isola.*

44444 — *La Giuria ha apprezzato l'equilibrio degli elementi del programma e la buona proporzione fra le aree edificate e gli spazi liberi, la varietà e l'elasticità del piano d'insieme. Essa rileva tuttavia l'importanza eccessiva data alle attrezzature alberghiere e sotto questo aspetto preferisce la variante.*

Vn — *Il grande interesse di questo progetto consiste nello studio dei mutamenti successivi di tutta la zona del Tronchetto in una prospettiva a lungo termine, suddivisa in una serie di fasi che si svolgono con una grande logica interna.*

Ultima parete del Canal grande — *La Giuria sottolinea il valore eccezionale della composizione architettonica bene adattata al carattere veneziano e — malgrado la modificazione dei contorni dell'isola — le qualità funzionali che rendono possibile l'adattamento a tecniche che rapidamente si evolvono.*

La seconda fondazione — *La qualità dominante di questo progetto consiste nella ricerca di mezzi specifici alla laguna veneziana, tendente a sostituire alla creazione di terreni artificiali quella di una infrastruttura limitata agli elementi permanenti, in servizio di un insieme galleggiante e mobile.*

Novissime — *La Giuria constata l'audacia di una proposta radicale che, malgrado i suoi limiti e anche le sue contraddizioni, appare tuttavia uno stimolante indispensabile d'una visione lontana del « problema di Venezia ».*

Commissione giudicatrice: ing. Giovanni Favaretto Fisca, sindaco, presidente della commissione; prof. Agostino Zanon Dal Bo, assessore; comm. Ezio Glioli, assessore; ing. Roberto Costa, designato dall'Ordine Nazionale degli Ingegneri; arch. Eugenio Fuselli, designato dall'Ordine Nazionale degli Architetti; arch. Giovanni Astengo, designato dall'Istituto Nazionale d'Urbanistica; i professori: Jean Canaux (Parigi), V. Bure (Bruxelles) e l'ing. J. W. Hollatz (Essen), designati dalla F.I.H.U.A.T.; gli architetti: Georges Candilis (Parigi) e Costas Kitsikis (Atene), designati dall'U.I.A.

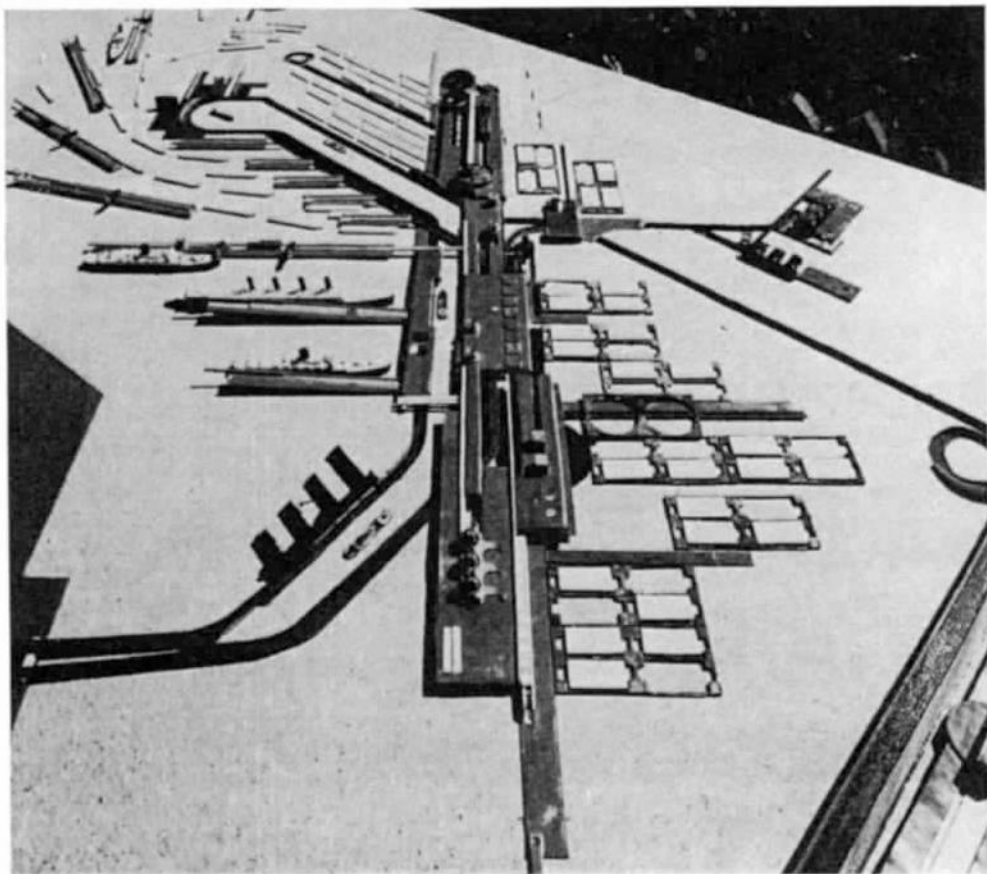
La seconda fondazione

di I. Cappai, A. Foscarini
P. Mainardis. Venezia

« La seconda fondazione » è stato presentato sulla base di un disegno, di un plastico e di una relazione. Questi pochi elaborati sono stati ritenuti sufficienti — tuttavia — perché la giuria riconoscesse che essi dimostravano l'inutilità di procedere alla lottizzazione e all'interrimento perché la laguna possa ospitare attrezzature urbane moderne.

Così la proposta de « La seconda fondazione » si inserisce nell'ambiente anfibio della laguna con soluzioni tecniche che ne riconoscono — e rispettano — i suoi caratteri senza sovvertirli (si noti la strada appoggiata sul fondo lagunare cioè 50-100 cm. sotto il livello dell'acqua; gli elementi flottanti ecc.). L'immagine finale è ricca di suggestioni formali, e realizza una composizione di impianti e di depositi mobili che riesce ad adeguarsi elasticamente al variare delle esigenze.

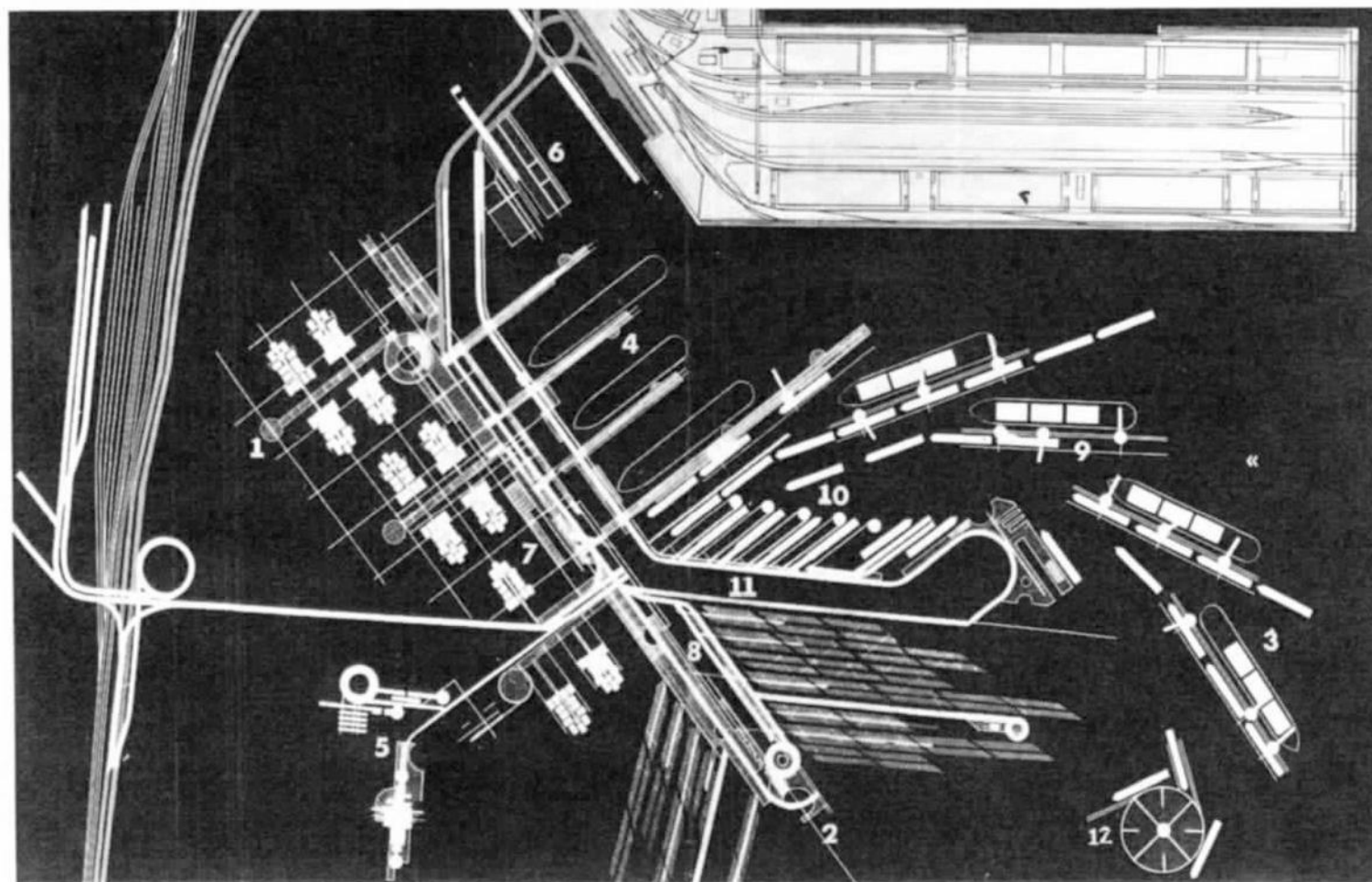
Ma il Concorso è stato evidentemente sfruttato dai progettisti come un pretesto: pretesto l'ubicazione, pretesto il tipo e la quantità di attrezzature richieste dal bando. Infatti la soluzione avanzata apre un problema più ampio che nella relazione è definito come « piano delle lagune ». Dimostrato cioè che l'ambiente lagunare è idoneo più d'ogni altro, e della stessa terra, ad ospitare certe attrezzature ed in particolare quelle promiscue fra mare e terra come quelle marittime e fluviali si conclude che esso non è un vuoto geografico, e neppure un negativo da riempire, ma un terreno di vita in cui la scienza urbanistica e la tecnica moderna possano produrre una forma urbana sorprendente come lo fu Venezia stessa. Su queste indicazioni — che non avrebbero potuto essere sviluppate più efficacemente nell'ambito del Concorso — s'impenna il contributo di questo progetto, che trasferisce nella laguna di Venezia i contributi più aggiornati dell'attuale cultura portuale.



stica e la tecnica moderna possano produrre una forma urbana sorprendente come lo fu Venezia stessa. Su queste indicazioni — che non avrebbero potuto essere sviluppate più efficacemente nel-

l'ambito del Concorso — s'impenna il contributo di questo progetto, che trasferisce nella laguna di Venezia i contributi più aggiornati dell'attuale cultura portuale.

Planimetria del progetto: 1 bacino di galleggiamento di unità alberghiera; 2 bacino di galleggiamento rimesse automezzi; 3 porto fluviale; 4 stazione marittima; 5 cabina elettrica acquedotto; 6 uffici amministrativi; 7 servizi alberghieri - ricezione marittima e stradale; 8 servizi d'autorimessa; 9 servizi di trasbordo; 10 servizi di discarica; 11 canale di navigazione interna - servizi pubblici; 12 silos flottante.



CONCORSO INTERNAZIONALE
PER LA REDAZIONE DEL PIANO
URBANISTICO PLANIVOLUMETRICO
PER LA NUOVA SACCA DEL TRONCHETTO

ALDO ROSSI

CONSIDERAZIONI SUL CONCORSO

Il concorso del Tronchetto

Lo scopo di queste considerazioni è quello di cercare di affrontare alla luce di un'esperienza concreta — il concorso per la sacca del Tronchetto a Venezia — alcune posizioni che vanno prendendo sempre più consistenza. Dirò subito che i risultati di questo concorso mi sembrano in gran parte negativi, soprattutto per le loro implicazioni metodologiche (che conducono naturalmente a soluzioni errate e formalistiche) e per la loro ignoranza della realtà urbana di Venezia; mentre concordo con alcuni progetti e principalmente con il progetto «Novissime» che, a mio parere e per i motivi che cercherò di spiegare, tengono conto di questa realtà e rappresentano, in linea più generale, un interessante contributo per una teoria delle trasformazioni urbane.

Il giudizio della giuria

Circa il concorso mi interessa dire, per prima cosa, che non ritengo sussista quella «inevitabile ambiguità fra un concorso su un programma preciso e un concorso di idee» come dichiara la Giuria, salvo le doverose perplessità che, in sede di assegnazione dei premi, possono essere sorte. L'ambiguità non sussiste in quanto ogni proposta di urbanizzazione del Tronchetto, fosse solo la sua accettazione, è un'idea sul problema di Venezia; ed escono vincitori del concorso, a mio parere, coloro che, senza nessuna ambiguità, esprimono chiaramente questa idea. Inoltre non credo sia possibile assumere un compito come quello posto da questo concorso senza impostare una serie di questioni che riguardano

la città di Venezia; si potranno impostare queste questioni nel modo più diverso ma in ogni modo esse riguarderanno un'idea della città.

Due progetti

Sostengo che coloro che hanno espresso questa idea chiaramente, e con argomenti legittimi e sufficienti, sono il gruppo Manfredi Nicoletti e il gruppo Samonà; non mi riferisco al carattere dei due progetti, che è opposto fino a radicalizzare in senso contrario i motivi del concorso, ma alla loro coerenza. Sostengo questo in base a due argomenti: il primo, come si è detto, è che entrambi offrono una chiara idea di Venezia; il secondo è che entrambi si occupano della trasformazione della città riferendosi alla sua forma urbana. Evidentemente i due progetti si riferiscono a una struttura urbana diversa: il primo, accettando la situazione contingente, riconoscendo ai dati offerti oggi dalla città il valore di realtà e quindi cercando di risolverli nella loro data immediatezza, accettando (e sia detto senza implicazioni moralistiche) la portata speculativa dell'operazione. E' cioè evidente che — se si tratta di costruire sul Tronchetto — l'unica operazione logica è quella di costruire al massimo e nel modo più razionale ed efficiente possibile. (Naturalmente resta il dubbio dell'utilità del concorso in una operazione di questo genere; cioè, se il Comune ha fondati motivi per ritenere valida un'operazione di questo tipo, poteva dare l'incarico tout-court a un buon tecnico.) Il secondo, che parte dall'analisi della struttura urbana di Venezia per risalire a una conoscenza reale di questa al cui interno soltanto si proponga, per

conseguenza logica, una certa soluzione.

Intendo analizzare più avanti questo progetto per l'interesse che esso presenta in questo senso (metodologico) e per i risultati concreti a cui giunge nella conoscenza della città. Mi interessa, per ora, ripetere perché ritengo nettamente staccati dagli altri progetti questi due: perché essi si propongono il problema come problema di struttura urbana, cercando di ricavare nuove indicazioni dalla forma esistente e riconoscendo alla struttura urbana la qualità specifica (urbana) a cui riferirsi.

La struttura urbana

Non è ancora certamente del tutto chiaro cosa intendiamo quando parliamo di struttura urbana come campo di studio specifico; siamo però in grado di offrire delle esplicitazioni di questa ricerca a cui da molte parti si va lavorando.

Abbiamo, per esempio, affermato altre volte che la possibilità di inventare nuove soluzioni spaziali può avvenire coerentemente solo partendo da una precisa conoscenza degli aspetti pertinenti alla ricerca; che le proposte operate da un artista come Le Corbusier sono decise in quanto basate sulla chiarezza logica del processo architettonico; che alcuni suoi progetti, come la maison-domino, sono modelli di una ricerca condotta nel campo della struttura del processo architettonico e che hanno in questa la loro base di sviluppo indipendentemente da qualsivoglia giudizio di valore o riferimento esterno alla ricerca stessa.

Si è proposta la complessità della forma urbana come termine di studio reale: con fenomeni di permanenza, di trasformazione, di caratterizzazione molto più complessi di quanto la semplice teoria funzionalista abbia presupposto. E risulta che anche coloro il cui interesse specifico verte principalmente sugli aspetti politici, sociologici, economici della città accettano questa complessità dei processi della forma per ricavare un campo, in qualche modo continuo, dei processi urbani.

L'urbanistica semplificata

Ma questo tipo di ricerca sembra essere indifferente alla maggior parte degli architetti.

In molte proposte attuali (e in questo momento non mi riferisco solo al concorso del Tronchetto ma a quanto in generale si offre al mio giudizio), sembra di veder prevalere o un'impostazione del tutto formalistica, o l'urbanistica semplificata di Leonardo Benevolo.

E' noto che questo Autore, dopo aver semplificato in due volumi la storia dell'architettura moderna (che a noi, invece, sembra sempre più complessa) ha semplificato la struttura del processo urbanistico, questa volta in un volumetto più economico. Assunta la tesi, peraltro molto interessante, dei rapporti tra politica e urbanistica, questo Autore ha concluso che l'urbanistica non c'è; essa è semplicemente una parte della politica. Non interessa qui discutere questa tesi — anche perché essa è stata smentita proprio su una rivista dove la politica si tratta sul-

serio e in modo molto circostanziato (1) — ma ricordare come posizioni di questo tipo — anche se non formulate al modo del nostro Autore — costringano a un salto logico tutte le volte che si tratta, veramente, di risolvere un problema spaziale.

Così capita che gli architetti « impegnati » a furia di essere impegnati in qualcos'altro, piuttosto che nell'architettura, ci lasciano perplessi quando ci mostrano i loro progetti.

E allora ci tocca leggere pagine di statistiche, di previsioni economiche e politiche della cui giustezza non siamo in grado di giudicare; escursione nei campi più disparati — sociologia, trasporti, produzione industriale e così via — che stanno a testimoniare l'impegno di chi li compie: impegno tuttavia, a mio parere, generico e del tutto pari all'impegno di chi fa molte prospettive.

Mi chiedo: premesse di questo tipo si riflettono sul progetto in modo concreto? Questo è da escludere, a giudicare dai risultati che finiscono poi sempre per rifarsi a soluzioni formali che hanno tutt'altra genesi.

Questa frattura, ad esempio, è evidente nel progetto Ulisse — del gruppo Canella — che ripete qui lo studio di certi elementi architettonici di tipo espressionistico già proposti a Torino e che in questo caso, come in quello, non hanno niente a che vedere con quanto ci tocca leggere sulla relazione. Nel contempo ci troviamo di fronte a una ricerca nel campo della forma che, pur non condividendola personalmente, ritengo ricca di motivi interessanti. Quindi mi chiedo di nuovo: perché gli autori non ci danno ragione di questo operare invece di porci di fronte a due termini del discorso che non si possono in alcun modo collegare tra loro?

Il formalismo e un progetto a sorpresa

Dall'altra parte — si è detto — vi è la corrente formalistica.

Devo dire che questa, occupandosi in qualche modo delle forme, è nonostante le apparenze più pertinente; essa almeno si occupa delle forme, cioè dei modi con cui, nello spazio, si configura il progetto.

Ma come se ne occupa? Con tale disinvoltura da farci rimpiangere tabelle e previsioni demografiche.

Un progetto che in questo senso merita di essere considerato è quello recante il motto « Ultima parete del Canal Grande ».

Questo gruppo ignora le suggestioni delle scienze sociali ma, in compenso, tiene saldo l'elemento « sorpresa ».

In primo luogo per l'architettura veneziana « che pur seppe usare la sorpresa nell'improvviso dilatarsi di spazi angusti »; poi, per il « racconto » che spinge a scoprire, con sorpresa si intende, « sempre nuovi incanti ».

E di sorpresa in sorpresa arriviamo al giudizio della Giuria che riscontra nel progetto « il valore eccezionale della composizione architettonica, bene adatta al carattere veneziano ». E questo è stupefacente.

Ci chiediamo infatti: ma quale carattere? Il carattere veneziano — in questo caso — sarebbe infatti nel movi-

mento sinuoso del progetto che, a detta degli autori, nasce da alcune loro notazioni su Venezia: « ... questo — essi dicono — avendo notato — ma dove? — quanto male si inseriscono nel "design" della città, edifici rigidi di grandi dimensioni ».

E palazzo ducale, e piazza S. Marco, e i volumi precisi dei palazzi veneziani?

Ma sono considerazioni che, in ogni caso, non hanno nulla a che fare col progetto: che è un progetto di maniera aaltiana, dell'ultimo Aalto che fa progetti sinuosissimi — ma non per questo meno uguali e monotoni — per tutte le città tedesche.

Non voglio comunque entrare nel merito di questo progetto, a cui non sono estranee delle doti notevoli di mestiere e di abilità e che presenta senz'altro un impegno lodevole.

Ma perché tirare fuori il carattere veneziano, « gli incanti » ecc. che non c'entrano un bel niente?

Gli altri progetti

La generalità dei progetti — quello del gruppo « Ulisse » e del gruppo « Ultima parete del Canal Grande » di cui si è detto sono rappresentanti esemplari delle due tendenze presenti — raffigura abbastanza bene una certa situazione di oggi nel dominio dei nostri studi: da un lato, interessi culturali vasti e aggiornati, ma non sempre ordinati, che costringono a compiere continui salti logici quando ci si occupa della progettazione; dall'altro, una sensibilità assai vaga che non si vede proprio come possa dar luogo a un qualche fondamento teorico della architettura.

Non mi occuperò particolarmente degli altri progetti: anche se sarebbe interessante analizzare i motti « Aschenbach » e « Asti » — di cui purtroppo non ho potuto leggere la relazione ma che offrono risultati interessanti — o il progetto del gruppo Ostrowski, da considerarsi fra i peggiori, con tutta la simpatia per la nuova cultura polacca qui veramente mal rappresentata.

Due proposte interessanti

Si tratta, a mio parere, dei progetti del gruppo Foscari e del gruppo Mancuso.

Il progetto del gruppo Foscari, da una idea che poteva essere notevole, non ha saputo portare avanti una proposta che doveva essere più radicale per uscire dai limiti di genericità in cui invece è rimasta costretta. Infatti una volta impostata la tesi delle « zattere » si doveva dire quale era la forma che si voleva raggiungere con queste zattere; perché è evidente che — con questo, come con qualsiasi altro mezzo tecnico — si possono fare città stupende ma anche le attrezzature balneari sul Ticino o le bidonvilles orientali.

Vi è però in questo progetto una intuizione — che presumo nata su una ricerca più approfondita — dell'elemento lagunare, cioè del costruire in laguna, che meriterebbe di essere portata avanti e che è più sottile — mi sembra — di quanto la critica, colpita dall'idea delle zattere e trovandosi forse un certo folclorismo, abbia lodato e deformato. Ma questa interpretazio-

ne e questo sviluppo spettano, comunque, agli autori del progetto.

Il progetto del gruppo Mancuso presenta una relazione, scritta tra l'altro in modo ottimo, che ci offre un quadro convincente della città; e in questo quadro inserisce una precisa proposta di sviluppo.

Non mi è qui possibile riassumere questo studio che peraltro meriterebbe di essere pubblicato; accenno solo alla identificazione della struttura della città con il porto, così che questo si presenta con una configurazione totalmente urbana nell'epoca d'oro della Serenissima fino allo specializzarsi e al concentrarsi in epoca contemporanea provocando effetti di irrigidimento e di svuotamento nel resto della città. Presentando poi ciascun elemento del sistema attraverso la modificazione del proprio assetto, lo studio fa un'analisi dettagliata del problema di Venezia. Da questa il progetto imposta una ristrutturazione completa della situazione di oggi, particolarmente interessante, che ha il suo fulcro nella costituzione di un sistema portuale complesso facente capo a tre insediamenti specifici: quello insulare, quello tra le due prime zone industriali ed il nuovo a sud di Fusina, « efficacemente collegati, tra di loro e con il mare aperto, dalla bocca di S. Nicolò e dalla penetrazione attraverso il bacino di San Marco (da destinare esclusivamente a traffico passeggeri), dal successivo canale navigabile fino a Marghera, e dal nuovo canale, in direzione verticale, da Marghera alla bocca di Malamocco, destinato ad assumersi il peso più rilevante del traffico mercantile ».

Negativa, trovo, è la presentazione del progetto; mi riferisco al plastico dove sono indicate delle costruzioni con una definizione formale troppo vaga e di maniera che probabilmente non interessa nemmeno gli stessi Autori.

Anche qui ritengo che una soluzione completa del problema che ci si è posti debba investire tutto l'arco della proposta spaziale, a costo di essere schematici, e non introdurre dei suggerimenti — o degli accomodamenti — che tolgono valore alle idee (si vedano certi richiami ai giapponesi per il gruppo Foscari o alla maniera aaltiana in questo).

Novissime

Esaminerò ora il progetto del gruppo Samonà.

Per prima cosa questo progetto non riporta, come è malcostume diffuso, pagine di dati sul tema del concorso, ma dà per noto tutto questo da parte della Giuria (che è formata nel caso specifico dai tecnici del Comune di Venezia e da persone di rara competenza come il prof. Astengo, tra gli altri).

La relazione di questo progetto è legata intrinsecamente al progetto stesso tanto che i disegni non possono essere giudicati senza questa e viceversa; e questo è importante perché implica una nuova dimensione nel lavoro dell'architetto.

Davanti a un problema come quello del Tronchetto esiste, in primo luogo, la necessità di operare una serie

di 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.

RELAZIONE FINALE DELLA GIURIA

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 al concorso 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'innovazione 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 scienziosità 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:

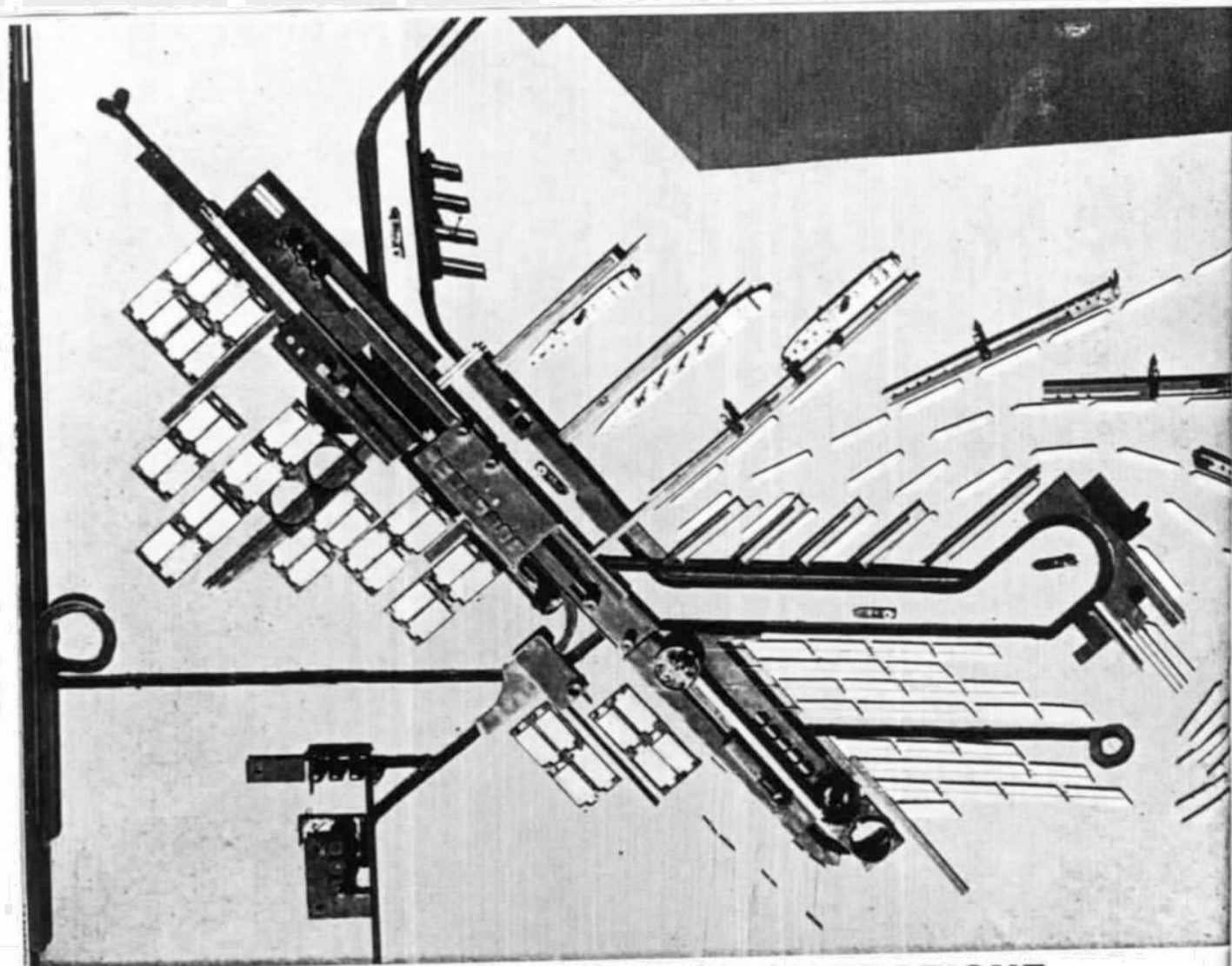
« Ulisse »: per l'interesse della relazione;

« Inoo »: 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 Kitellis, 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.

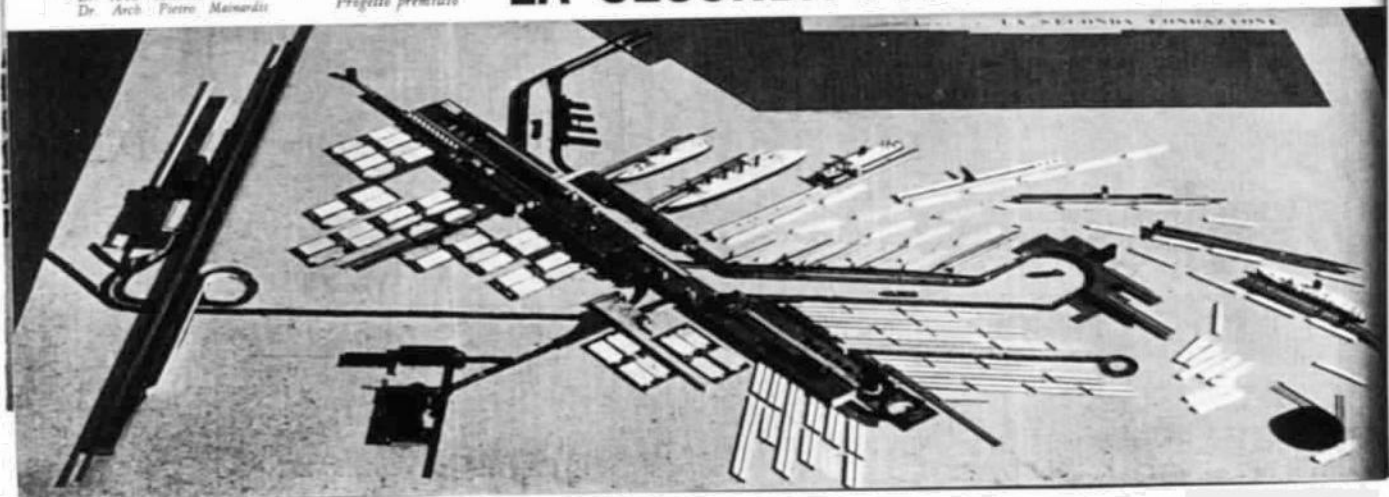
Si procede quindi all'apertura dei plichi sigillati relativi ai progetti premiati. Autori dei progetti stessi figurano i Signori nominati nell'allegato elenco. La Giuria decide di non procedere alla apertura delle buste riguardanti gli altri progetti pervenuti. Quelle relative ai progetti segnalati potranno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



Dr. Arch. Ignazio Cappai,
 Dr. Arch. Antonio Fucini,
 Dr. Arch. Pietro Minardi

Progetto premiato

LA SECONDA FONDAZIONE



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.

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.

Scavalcare 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 interscambi 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 ideali ai bassi fondali? Come fonderemo sul suolo della laguna gli impianti stessi? Come si svilupperanno 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...

ENTI FONDAMENTALI

quei connessi	Riva prescelta Cause determinanti la scelta
vaporetti e trasporto passeggeri, al Canal Grande, 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 industriali con tutto il porto	riva Sud-Ovest. Cause: Prossimità all'esistente canale profondo tra l'Adriatico, Mestre ed il Canale della Giudecca.
distribuzione della 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.
attività private, gli uffici con portuali ed il porto.	riva Sud (canale molo portuale). Cause: 1) Accesso immediato alle esistenti attrezzature portuali. 2) Vicinanza al centro Commerciale portuale.
attività a vela, fuoriporta 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.

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 camion 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.

Venice: Tronchetto Island international competition

Teodora Olga Sammartini

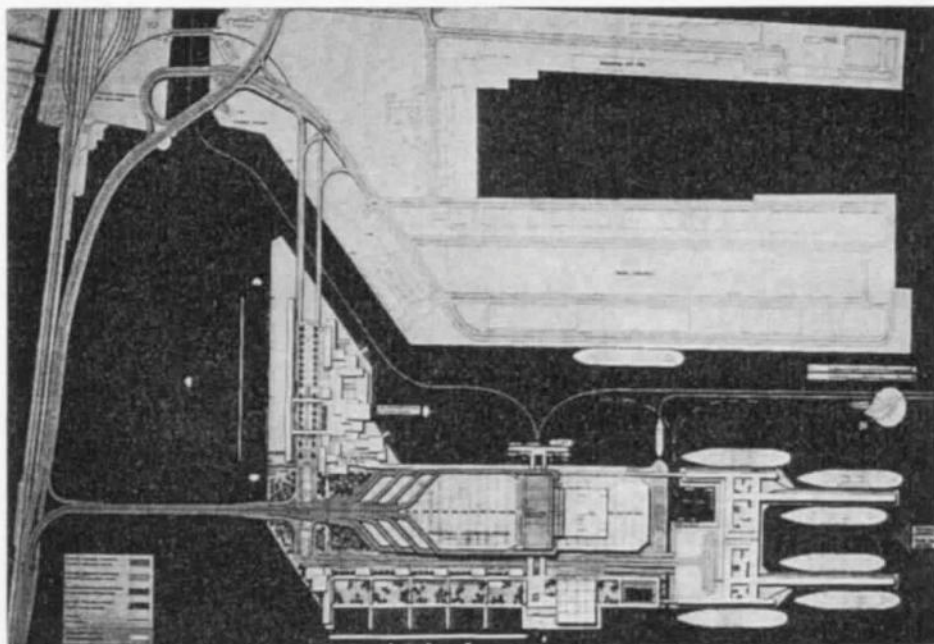
The town plan of Venice, after the vicissitudes that we previously observed in these columns*, was approved in April 1962. One of the controversial points was the creation of an Administrative Centre in the area between the present bridge-end, the Giudecca Canal and the new Tronchetto Island. This proposal was at first rejected by the Superior Council of Public Works and approved after it had been reduced in size and limited in function, changing its name to 'Port and Commercial Centre'. The plans have to be submitted to the Ministry of Public Works for approval, the area of the island must cover no more than 15 hectares, and the constructions to do with parking areas, traffic squares, garages and hotels have to be moved to the mainland at San Giulliano. All the private and public buildings connected with the public and economic life of the city are provided in the approved Centre project.

On October 29th, 1963, the Municipality of Venice held an international competition for the design of the 'Urban Planivolumetric Plan' for the new Tronchetto Island that caused protests on the part of the UIA because it violated many provisions of the regulations adopted by the UNESCO members. On March 27th, 1964, the Municipality held a new competition (postponement of the final date of expiry to August 10th, 1964, and modifications to the articles 3, 6, 7, 8 and 9) that amended the provisions of the UNESCO Regulations and, in fact, changed the substance of the first one. (In this, precise questions were posed as to a garage for cars and coaches with parking areas, a workshop and lodging for drivers, a parking area and hotel or hotels for tourist groups, transport services for passengers and goods, warehouses and deposit for goods in transit and the organization of the water-road-railway traffic requirements.) In the second announcement, the greatest freedom was given to competitors, because the Administration felt itself entitled 'to extract from the competition the elements for possible variation in the General Urban Plan', and because particular attention was to be given 'to the organization of the infrastructures network in the area indicated on the General Urban Plan as Port and Commercial Centre, even if this implied a change in the Plan itself'. The competitors were, consequently, free to propose solutions in opposition to the town plan.

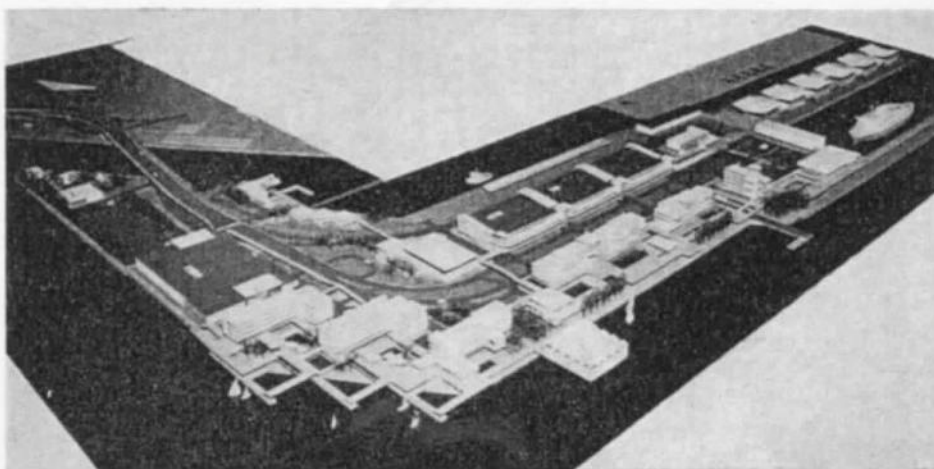
The Municipality of Venice seems not to have given up the original Administrative Centre at the bridge-end; only its name, in fact, has been changed. The Venice administrators think that the widening and development of the present bridge-end will assure the future of Venice as commercial, administrative and politic capital of the region, and meanwhile will reduce the discomfort of the crowds of people arriving by train, car and boat. This means that it is absurd to try to resolve the Tronchetto Island problem independently.

The jury, after remarking that the logical order had been reversed because the judging of ideas had to precede the construction of the island, awarded five first prizes.

* See AD, October 1961, February 1962 and December 1962.



1



2



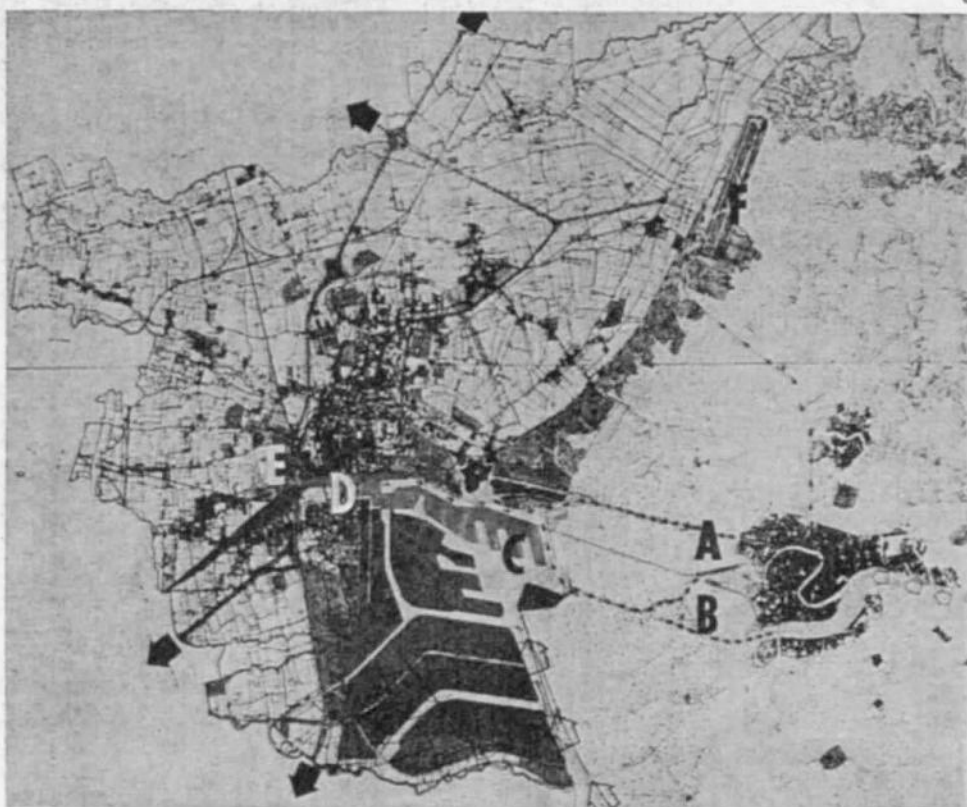
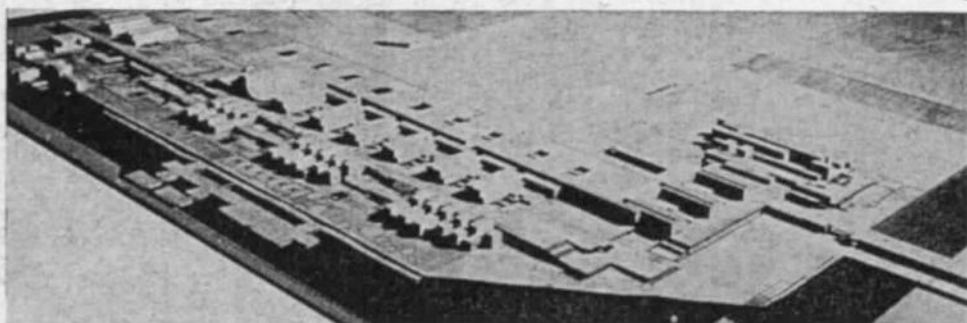
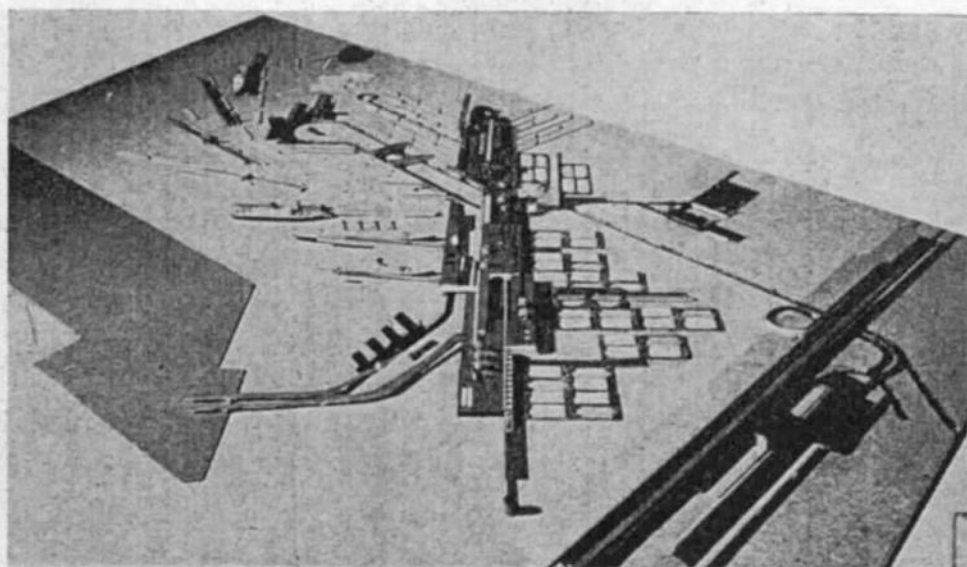
3

The project of the architects, Manfredi Nicoletti and Morandi of Rome, 1 gives a functional distribution to all the requested services with a rigorous system of circulation. The project of the group headed by Prof. Ostrowski of Warsaw 2 develops especially the lodging function and proposes a longitudinal separation between the commercial and tourist quarters. The project presented by the group headed by R. Maestro of Florence 3, free from the terms of the competition, foresees the extension of the Grand Canal with a long sinuous wing opening with four fingers onto the lagoon. At the interior of this snake there are parking areas on different levels, while pedestrians circulate with ease by moving pavements. The project of the Venetian architects, Cappai, Foscari and Mainardis 4, reduces the present island to a spine with fixed installations, at the sides of which can be placed, according to the season, large floating elements assigned for parking, hotels, etc. According to all four projects, the utilization of Tronchetto Island would only aggravate the discomfort of the present bridge-end of Piazzale Roma. These projects bring a concentration of activities to the area and create building contrasting in size with the traffic density on the pre-existing buildings.

The fifth winning project 5 came from a group headed by Prof. E. Ravnikar of Ljubljana and presents a solution in realistic terms: elimination of the existing reception structures, included the translagoon bridge, in three different phases of seven-ten years each; reconstruction of a Grand Canal extension with low buildings and gardens. The final phase foresees the elimination of the railway structures and the construction of an International University of Arts at the Piazzale. These planners think that Tronchetto traffic centre is an obstacle, and that it is necessary to bring back Venice to her original state, an island instead of the present hybrid mixture of island mainland.

The jury gave a special second prize to the group headed by Prof. G. Samonà 6, who, having established the advantage of moving the commercial port to the mainland, and the uselessness of the car and railway bridges, cancels all the post-eighteenth century incrustations of Venice's terminal; cancels the Tronchetto, Piazzale Roma, the boat station, the railway station and the translagoon bridge. The only connection with the mainland is a suspended monorail. We agree with this Samonà proposal, since we already said in these columns in October 1961 that the planning problem of Venice began in 1846 with the construction of the railway bridge. We are glad that today such a proposal comes from Prof. Samonà, who has backed the town plan from the beginning, and who has been the architectural adviser for the new housing scheme at Sacca Fisola island planned with the features of a mainland town. The report of the jury ends: 'It is clear that all the uses proposed for the Tronchetto area can be considered because the statistical inquiries are not yet complete and because the present technical revolution, particularly to do with transport, demands discussion of ideas.' The town administration (so authoritatively represented on the jury) knew very well that realizing the programme for Tronchetto was not easy, whether because of the conditions imposed by the approved town plan, or because only a third of the new island belongs to the Municipality. At present a private company is building three circular garages (600 cars each) on this land with a three-year renewable lease.

So what was the aim of the competition?





Concorso internazionale per la sistemazione dell'Isola del Tronchetto

▼ Twelve years ago, the artificial island of Tronchetto was built at the end of the Venice-Mainland Bridge. After endless arguments, the City has held an international competition for the utilisation of this land; it was so ineptly formulated (L'a, No. 110) that it had to be corrected and extended. Five ex aequo first prizes and one second prize were awarded. Among the former, the first illustrated here develops the highly original idea of building floating structures which can be altered at will; the second, third and fourth are, technologically, well studied solutions; the fifth shows an excellent formal intuition. But the project by Giuseppe Samonà calls for the elimination of the Island, of the railroad bridge and station, and restores the City to its XVII-Century appearance. It is the most controversial, the most radical, culturally the most brilliant.

▼ Depuis une dizaine d'années, à l'extrémité du pont reliant Venise à la terre, l'île du Tronchetto est née. Après de très longues discussions la Commune a ouvert un concours international pour son aménagement; il était tellement mal rédigé (L'a, No. 110) qu'on a dû le corriger et le proroger. Il y a cinq premiers prix ex aequo et un deuxième prix. Parmi les prix ex aequo, le premier présente-développe l'idée très originale d'aménager des équipements flottants variables à discrétion; le deuxième, le troisième et le quatrième sont des solutions bien étudiées au point de vue technologique; le cinquième naît d'une excellente intuition formelle. Mais le projet de Giuseppe Samonà enlève l'île, le pont du chemin de fer et la gare et redonne à la ville son caractère du dix-huitième siècle. Il est le plus discuté, le plus radical, le plus génial au point de vue culturel.

▼ Seit etwa zehn Jahren ist die künstlich angelegte Insel, «Tronchetto», am Ende der Brücke Venedig-terraferma entstanden. Nach langen Diskussionen hat die Gemeinde einen internationalen Wettbewerb für die Nutzverwertung der Insel herausgegeben, der so schlecht formuliert war (L'a, Nr. 110) dass man ihn korrigieren und verlängern musste. Man hat fünf erste Preise ex-aequo und einen zweiten Preis entschieden. Zwischen den fünf ersten Preisen zeigt der erste, hier illustrierte, eine sehr originell entwickelte Idee, schwimmende, beliebig verschiebbare Gerüste zu bauen. Der 2., 3. und 4. Entwurf sind technologisch sehr gut studiert, der fünfte wird aus einer exzellenten formalen Intuition geboren. Aber der Gruppenplan von Giuseppe Samonà, beseitigt die Insel, die Eisenbahnbrücke und die Stationen und gibt so der Stadt ihren antiken Aspekt des 18. Jhdts zurück. Der letzte Entwurf ist der am meisten diskutierte und radikalste und kulturmäßig der genialste Entwurf.

▼ Hace aproximadamente diez años se creó la isla artificial del «Tronchetto» al extremo del puente tendido entre Venecia y la tierra firme. Bastante tiempo después, y tras larguissimas discusiones, el Ayuntamiento de la ciudad se decidió a convocar un concurso internacional para su utilización, pero lo hizo en términos tan mal formulados (vid. L'a, n.º 110) que las bases debieron ser corregidas y el plazo de la convocatoria prorrogado. En el fallo se han proclamado cinco primeros premios ex aequo y un segundo premio. Entre los premios ex aequo, el ilustrado en primer lugar desarrolla la originalísima idea de construir instalaciones flotantes alterables según las necesidades; el segundo, el tercero y el cuarto son soluciones bien estudiadas desde el punto de vista tecnológico; el quinto nace de una excelente intuición formal. El proyecto de Giuseppe Samonà en cambio elimina la isla, el puente ferroviario y la estación, devolviendo a la ciudad el aspecto que tenía en el siglo XVII. Es el más discutible, el más radical y, culturalmente, el de más «genio».



La storia del concorso del Tronchetto è anzitutto una storia di costume. Il primo bando, promulgato il 29 ottobre 1963, aveva due difetti fondamentali: anzitutto, dava per scontata un'operazione costruttiva che avrebbe avuto fatali sviluppi speculativi, e circa la quale la cultura italiana aveva preso netta posizione da quindici anni; in secondo luogo, era gravemente lesivo delle norme di regolamento internazionale, accettate da tutti gli stati membri dell'UNESCO. In seguito alle vivissime proteste, in Italia ed all'estero, determinate da tale violazione, il Comune bandiva il 27 febbraio scorso un testo notevolmente modificato, rispondente alle norme internazionali, prorogante i termini e riportante la significativa variante, che l'area avrebbe «potuto», non «dovuto» come si diceva in precedenza, ospitare un'autorimessa, alberghi, servizi per l'azienda di navigazione lagunare, magazzini e depositi, cabine elettriche e serbatoi. Come osservava «L'Espresso» del 7 ottobre commentando i risultati del concorso, i partecipanti venivano in tal modo posti nelle condizioni di operare una scelta di fondo, proponendo soluzioni anche in aperto contrasto con l'infelice voto espresso dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, sul quale il bando stesso sostanzialmente si fondava.

I risultati, che pubblichiamo in queste pagine limitatamente ai progetti premiati, sono del più alto interesse. Si scontrano diverse impostazioni: costruire l'isola; configurare l'isola tenendo conto di Venezia e dei suoi caratteri figurativi; distruggere l'isola e affrontare il problema dell'intera regione lagunare e dell'entroterra.

Su questo progetto (uno dei cinque premiati ex æquo) la Giuria ha osservato: «La sua qualità dominante consiste nella ricerca di mezzi specifici alla laguna veneziana, tendenti a sostituire alla creazione di terreni artificiali quella di una infrastruttura, limitata agli elementi permanenti, in servizio di un insieme galleggiante e mobile». È un'idea ardita e affascinante, un progetto «anfibo». «Sarebbe troppo scoraggiante inseguire gli avvenimenti, sperando di averli raggiunti quando in realtà sono già compiuti», osservano gli autori. «Noi piuttosto crediamo che il concorso ponga una domanda più impegnativa: quali esigenze abbiano prodotto il Tronchetto». «I costruttori di città violentano la laguna interpretandola come «acqua fabbricabile», come un negativo da riempire; noi rifiutiamo questa veduta perché constatiamo che molti diversi interessi dell'entroterra sfociano nella laguna.... che non è un vuoto geografico, ma un terreno di vita: eppure bisogna riconoscerne la natura perché non è né mare né terra... appunto questa sua fisionomia la rende duttile a servire le attività promiscue ed a fonderle». Su queste premesse hanno elaborato lo loro ardita proposta.

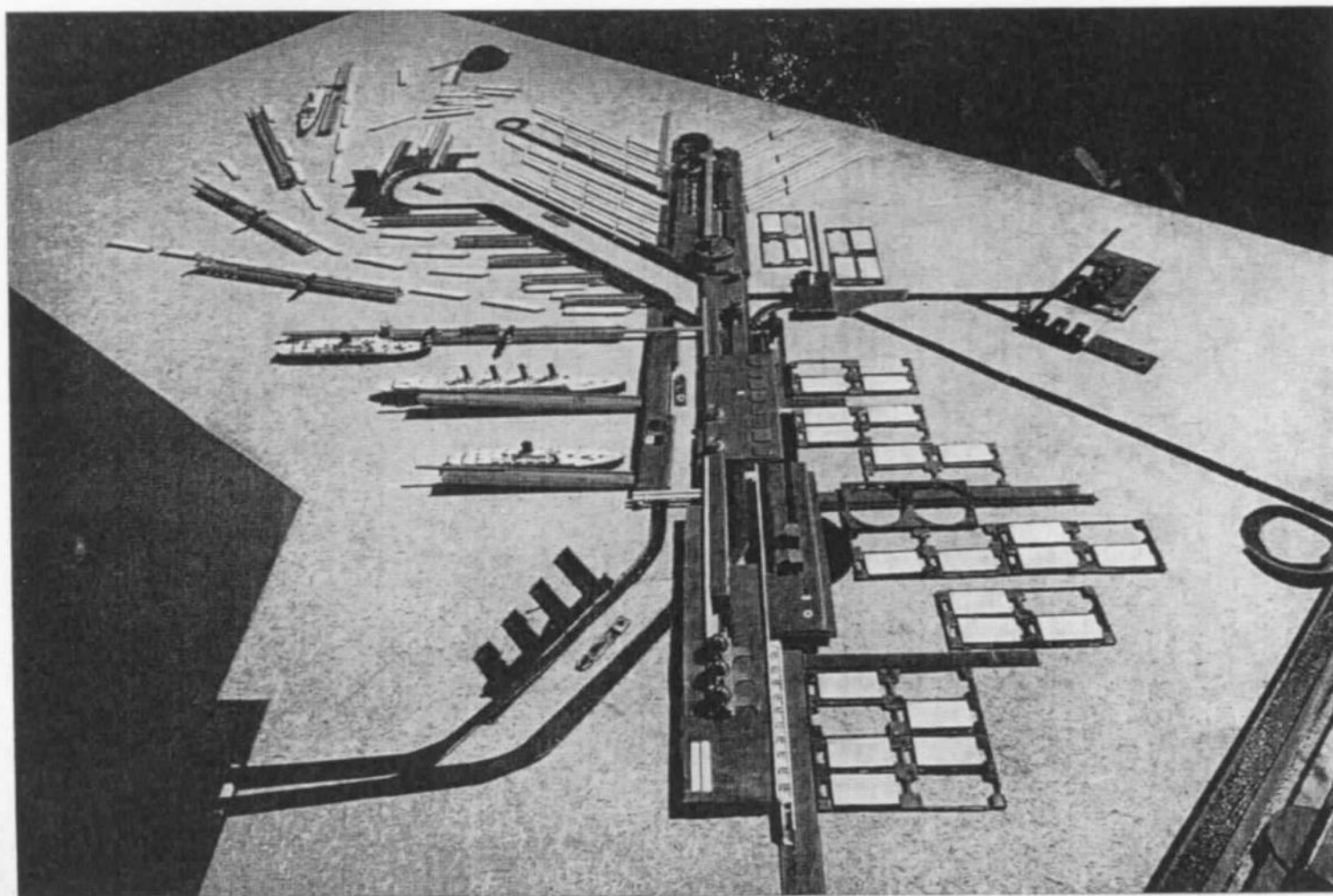


premio ex æquo

architetti Iginio Cappai, Antonio Foscari, Pietro Mainardis

Pertanto il progetto prevede una spina per gli impianti fissi, cui si attraccano liberamente, a raggera, su elementi flottanti moltiplicabili ed eliminabili, i parcheggi, le cabine alberghiere, i depositi. «È pregiudiziale ad ogni iniziativa una revisione tecnologica dei sistemi costruttivi correnti.... ogni pezzo dovrebbe essere studiato nei criteri stessi del suo funzionamento, acquistare una logica serrata». Perciò, una strada poggiate sul fondo stesso della laguna (ba-

stano argini di poco più di un metro); sottopassaggi ovunque si incontri un canale di navigazione interna; strutture, come si è detto, galleggianti (già usate in altre lagune). La difficoltà dei problemi tecnici connessi non è elusa. Solo «esiste una cultura appena sufficiente per formulare ipotesi»: la complessa natura dei problemi veneziani è tale che solo forme «ignote», invenzioni radicali, proposte eteronome potranno risolverli.



L'oro di Venezia

"Venezia città dell'architettura contemporanea"

Modelli e disegni dalle Collezioni dell'Archivio Progetti

a cura di **Serena Maffioletti, Riccardo Domenichini,**
Teresita Scalco (Archivio Progetti Iuav)

Città dell'architettura antica e della sua conservazione, Venezia è in realtà un inesauribile cantiere di progetti, di opere costruite e immaginate, di riflessioni infinite sulla natura stessa dell'architettura, sui suoi materiali essenziali, la pietra, il legno, il mattone, ma soprattutto la luce e l'acqua, lo spazio pubblico e privato, laico e religioso, costruito e naturale.

Forse nessuna città al mondo rappresenta a un così alto livello insieme la ricchezza del suo essere e del suo porsi come origine: così, dietro l'apparente conservazione, la città rinnova sempre se stessa ed il suo posto di crocevia mondiale, il suo ruolo di città dell'architettura.

Tratta dall'acqua, più bella e ricca di ogni altra, si offre come un teatro senza tempo al divenire delle arti e dell'architettura.

Apri la mostra un grande modello di Venezia realizzato nel 1961 che, evidenziando quanto fu costruito nei cento anni precedenti per infrastrutturare e industrializzare la città, racconta della sua dinamicità e della sua continua contemporaneità. Da quella "fotografia urbana" si snoda il filo di un racconto che attraverso venti modelli e disegni di opere realizzate o immaginate narra come Venezia sia un luogo e una materia inesauribile, cangiante e mobile della ricerca architettonica internazionale.

inaugurazione

lunedì 21 settembre ore 12
aula Magna, Tolentini

apertura

21 settembre > 1 ottobre 2015
ore 9 > 18 dal lunedì al venerdì





