

Serie City Lab

Voci: echi: laguna

n.0

Voci
Echi
Laguna

Colophon:

Voci: echi: laguna

N.0

Serie City Lab

Cluster City Lab

Università Iuav di Venezia

A CURA DI

Lorenzo Fabian, Marta De Marchi, Luca Iuorio, Maria Chiara Tosi

Revisione e progetto grafico N.0

Marta De Marchi, Luca Iuorio

ISBN 979-12-5953-012-7

Editore

Anteferma Edizioni Srl

via Asolo 12, Conegliano, TV

edizioni@anteferma.it

Prima edizione: dicembre 2021

Copyright



Quest'opera è distribuita sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Contenuti:

Introduzione 007

ROBERTA ALBIERO
Il tempo sommerso 011

LUDOVICO CENTIS
Dove è Venezia 016

LORENZO FABIAN, LUCA IUORIO
Acqua e terra 021

**Una modernità che non ha bisogno
dell'architettura moderna** 028
Intervista a Guido Zucconi

GIANNANDREA MENCINI
La legislazione speciale 038

SILVIO TESTA
Una rondine non fa primavera 044

ANDREA GRIGOLETTO
Nuove espansioni 050

**La laguna è un sistema complesso
e interagente** 062
Intervista a Paolo Rosa Salva

Figure 072 > 127

LUCA VELO
Progettualità, governance e occasioni mancate 130

LORENZO FABIAN, GIACOMO MANTELLI
Venice Hyper-tourism 135

MATTEO BASSO
Il futuro delle isole minori 145

151	CORINNA NICOSIA Quale metropoli per Venezia?
156	ELISA BRUSEGAN Un progetto di limiti
162	Non parleremo più di ‘chiusura’ ma di ‘apertura’ del Mose... Intervista a Davide Tagliapietra e Georg Umgiesser
172	CAMILLA CANGIOTTI, GIACOMO MANTELLI Progetti di ieri, scenari di domani
181	LAURA CIPRIANI La metamorfosi può nascere anche da qui
190	GIANNANDREA MENCINI L’utopia del Parco
197	Forse gli ingegneri sono malvagi, sicuramente non tutti! Intervista a Luigi D’Alpaos
210	MICHELA PACE Simply amazing lagoon
218	VIVIANA FERRARIO Paesaggi reciproci dell’energia
228	RICCARDO COSTANTINI La vertigine dell’uomo
237	FRANCESCO ZUCCONI Rotte nel cinema di laguna
246	LUCA PES Il documentario mancante
252	<i>AUTORI</i>

Dove è Venezia

Affermare – o chiedersi – dove sia Venezia può apparire banale, o addirittura provocatorio. Eppure, la questione è oggetto dell’interesse e degli studi di specialisti e di figure pubbliche che attorno alla definizione di dove sia Venezia – e di conseguenza di *cosa* sia Venezia – hanno speso molte parole, redigendo storie, discutendo politiche e producendo visioni per il futuro.

Di recente un gruppo di studiosi guidato da Paolo Costa ha pubblicato un rapporto (Fondazione di Venezia, 2019) dove vengono riconosciute quattro Venezia: Venezia storica, Venezia lagunare, Venezia quotidiana, Venezia civitas metropolitana. Lo studio – ancora in corso – riguarda in particolare quest’ultima dimensione metropolitana, il “sistema urbano quotidiano” (Fondazione di Venezia, 2019: 18) che comprenderebbe le aree urbane funzionali di Venezia, Padova e Treviso. Una visione per il futuro di una Venezia civitas metropolitana come risposta alla monocultura turistica, che diventi area di riferimento per servizi e trasporti – grazie alla presenza del porto, dell’aeroporto e dell’interporto – del quadrilatero costituito dalle città di Milano, Bologna, Lubiana e Monaco di Baviera. Se da un lato questo sforzo intellettuale e di programmazione trova fondamento nel recente dibattito sulle aree metropolitane italiane e la definizione delle Mega (Metropolitan European Growth Areas) europee, dall’altro la complessità concettuale e spaziale del caso veneziano dà luogo – a detta degli stessi membri del gruppo di ricerca¹ – a una serie di problematiche, teoriche ed operative, non ancora risolte o risolvibili.

L’operazione di riconoscere più Venezia, sia in termini spaziali che temporali, vista la compresenza nell’immaginario collettivo di Venezia sincroniche e diacroniche, è propria di diverse discipline. Se lo è come abbiamo visto nell’ambito di studi strategici alla scala territoriale e continentale, questa è altrettanto ricorrente in ambito storiografico. Lo storico Gherardo Ortalli (2003), nel saggio *Storia e miti per una Venezia dalle molte origini*, elenca almeno tre diverse Venezia, in parte tra loro coesistenti, che si sono susseguite e sovrapposte nel corso dei secoli: la Venezia originaria come ampia area terrafermiera inserita nel sistema ordinatore romano, la Venezia costiero-lagunare da Grado a Cavarzere che costituì poi il Dogado, la Venezia urbana sviluppatasi attorno al nucleo di Rivoalto (Ortalli, 2003: 86, 87).

Se le riflessioni di Ortalli riguardano una dimensione temporale remota nel tempo e dai contorni incerti vista la forte influenza di mitologie costruite ad arte dalla Serenissima in relazione alle proprie origini, la ricerca coordinata da Guido Zucconi, raccolta nel volume *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento* (Zucconi, 2002) racconta il tentativo compiuto dalla classe imprenditoriale e politica che guidava la città a cavallo tra il XIX e il XX secolo di fare di Venezia il cuore di una grande metropoli, articolata su un vasto territorio che comprendesse poli del tempo libero – il Lido – e industriali – la nascita Porto Marghera, impresa quest’ultima che richiese una riorganizzazione amministrativa che estese in terraferma i confini del Comune di Venezia.

Zucconi fa notare come la laguna non permetta “processi di dilatazione naturale” ma solo “forme di ampliamento topograficamente discontinue” (Zucconi, 2002: 12), la stessa discontinuità che rappresenta oggi un importante ostacolo concettuale e operativo per il gruppo di ricerca diretto da Costa. Questa condizione geografica fece sì che a fine Ottocento si diffuse da un lato una tendenza neo-insulare allo sviluppo, spesso vissuta come una costrizione: “La laguna ci rinserra” affermò il Sindaco Di Serego Alighieri. Tendenza neo-insulare che fu ampiamente contrastata dalla spinta propulsiva data dallo sviluppo di Porto Marghera. Spinta che sembra esaurirsi a metà degli anni Sessanta e si cristallizza in “un sistema complesso di nuclei fisicamente separati ma funzionalmente legati come parti di un’unica entità metropolitana” (Zucconi, 2002: 12). Sistema in cui il centro storico si trova spazialmente a cavallo tra il polo del tempo libero, dai Giardini di Sant’Elena al Lido, e quello del lavoro in terraferma. Momenti fondamentali della costituzione di questo sistema sono da un lato la nuova perimetrazione amministrativa nel 1926 e dall’altro la costruzione del ponte automobilistico, parallelo a quello ferroviario di metà Ottocento e progettato dall’ingegnere Eugenio Miozzi nel 1933. Lo stesso Miozzi è una figura chiave nel contesto veneziano della prima metà del Novecento: l’ingegnere era fermamente convinto che per garantire alla città un futuro di interesse metropolitano oltre ai terminali marittimi e ferroviari andassero rafforzati i collegamenti stradali, ed in particolare il collegamento Venezia-Chioggia (tuttora non esistente) al quale Miozzi attribuì un valore di catalettico per fare definitivamente attivare la “reazione chimica” che desse come risultato una dimensione effettivamente metropolitana della città².

Nel testo “*A favore*” di Venezia? (sottotitolato *Saggio di analisi tecnica e giuridica sulla proposta interministeriale del disegno di legge per Venezia*), lo storico – e per un breve periodo Assessore all’Urbanistica del Comune

di Venezia – Wladimiro Dorigo mise fortemente in dubbio la congruità della scelta delle aree territoriali incluse nel piano comprensoriale sviluppato nell’ambito della legge sulla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna a seguito dell’alluvione del 1966, sollevando dubbi sulla “scarsa attendibilità tecnico-scientifica della delimitazione prescelta e quindi mancanza di chiarezza circa gli obiettivi” (Dorigo, 1971: 19). Riportando sia esempi di territori comunali come quelli di Jesolo e Quarto d’Altino, in larga parte estranei alla presenza e gestione della laguna, che critiche da dirigenti di rilievo della Regione Veneto, i quali riconoscevano come una logica meramente vincolistica e non legata ad una razionalità pianificatoria fosse alla base della delimitazione fatta, Dorigo perentoriamente affermava come “il territorio identificato dalla legge costituisce dunque [...] un aggregato scientificamente inattendibile e operativamente irrazionale” (Dorigo, 1971: 20).

Dorigo lamentava quindi una perimetrazione troppo ampia delle aree territoriali incluse nel piano comprensoriale per la salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna, che rispondeva a criteri amministrativi – i confini comunali – e non morfologici e ambientali, come l’effettiva estensione della laguna e delle aree ad essa contigue. Ricerche e riflessioni più recenti (Fabian e Viganò, 2010) suggeriscono invece come il territorio da considerare in relazione al futuro della laguna di Venezia debba essere molto più ampio, fino a coincidere con il bacino idrografico dei principali fiumi e corsi d’acqua che dalle Alpi e dalle risorgive dell’entroterra confluiscono direttamente nella laguna o sono stati nei secoli deviati al di fuori di essa, come il Brenta e il Sile. Gli esempi e riflessioni sopra riportati, dall’età medievale ai giorni nostri, individuano di volta in volta un’area di estensione diversa in relazione a dove e cosa sia Venezia, andando quasi sempre oltre i confini nettamente definiti del centro storico e anche di quelli mutevoli della laguna stessa. Pur nella loro diversità, questi però sono accomunati sempre da un concetto, quello della continuità e contiguità territoriale, pur resa problematica dalla presenza delle acque della laguna.

Questo concetto, che sembra ineludibile per pensatori, storici e progettisti del xx e XXI secolo, fu in realtà superato sia dal punto di vista concettuale che operativo dalla Serenissima. Con atto amministrativo della Repubblica di Venezia del 1° aprile 1406 la città di Cologna Veneta, al centro di un florido comprensorio agricolo a sud-est di Verona, venne scorporata dal distretto veronese di recente conquistato e istituita come podesteria autonoma. Non solo Cologna Veneta fu istituita come podesteria autonoma, ma fu poi unita al *Dogado* per porre

fine alle pretese di veronesi e vicentini che avevano mire sulla cittadina: “Retinuimus super iurisdictione nostre civitatis Venetiarum pro non displicendo communitati Verone nec communitati Vicentie, quarum utraque petebat ipsam”, le parole esatte riportate dalla ducale (Chiappa, 2005: 10, 11). Nel 1408 il Senato veneziano confermò al podestà Maffeo Donà come il territorio di Cologna Veneta fosse diventato a tutti gli effetti parte del sestiere di Dorsoduro – contravvenendo a qualsiasi principio di continuità territoriale – e che per i cittadini di Cologna la giustizia civile e criminale fosse amministrata alla pari di quella della città di Venezia: “secundum ordines, et consuetudines civitatis venetianum regere, et gubernare, et propterea ius, et iustitiam” (Chiappa, 2005: 26, 27). Questo atto dimostra ancora una volta la straordinaria pragmaticità e risolutezza della classe dirigente veneziana nel suo periodo di massimo splendore. Cologna Veneta non era semplicemente sotto il controllo veneziano, come molte colonie dello *Stato da Mar* sparse per il Mediterraneo, dalla costa dalmata alle isole dell’Egeo. Essa era a tutti gli effetti legali e giuridici parte del *Dogado*, del sestiere di Dorsoduro. Una parte di Venezia senza isole e canali, lontana dalla laguna. Una parte di Venezia di fatto in mezzo ai campi, oltre un secolo prima delle provocazioni di Alvise Cornaro.

FIGURE DA PAGINA 081

Note:

¹ Faccio riferimento in particolare alla conferenza online presso l’Università Iuav di Venezia “Venezia Civitas Metropolitana. Popolazione e spazi in trasformazione dall’urbs di ieri alla civitas di domani” tenuta il 15/05/2020 da Corinna Nicosia, ricercatrice membro del gruppo che ha redatto il rapporto pubblicato dalla Fondazione Venezia.

² “Questa città ha ormai, per volere di Eminentissimi suoi cittadini e per sapienza di governo, una serie di fattori efficacissimi per la sua rinascita; ne cito alcuni: porto industriale, nuovo ponte sulla Laguna, la stazione turistica del Lido; a questi fattori cittadini se ne aggiungono altri delle contrade circostanti: le grandi bonifiche del Polesine e dell’Alto Ferrarese già realizzate, l’autostrada Venezia-Padova. Ma tutti questi fattori hanno un valore che sarebbe non del tutto improprio ritenere allo stato potenziale; occorre il catalettico che trasformi questi valori potenziali in valori effettivi. Questo catalettico sarà la strada Venezia-Chioggia” (Miozzi, 1934: 4).

Riferimenti:

- Chiappa B., a cura di, 2005, *Statuti di Cologna Veneta del 1432*, Viella, Roma;
- Dorigo W., 1971, *A "Favore" di Venezia? Saggio di analisi tecnica e giuridica sulla proposta interministeriale del disegno di Legge per Venezia*, Pro manuscripto, Tipo-litografia Armena, Venezia;
- Fabian L., Viganò P., a cura di, 2010, *Extreme City. Climate Change and the transformation of the waterscape*, Università Iuav di Venezia, Venezia;
- Fondazione di Venezia, 2019, *Quattro Venezie per un Nordest. Rapporto su Venezia Civitas Metropolitana 2019*, Marsilio, Venezia;
- Miozzi E., 1934, *Progetto di massima per il congiungimento di Venezia con Chioggia e il Cavallino*, Relazione, CM-06/008, Segnatura: Miozzi 1.pro/023, Archivio Progetti Iuav, Venezia;
- Ortalli G., 2003, "Storia e miti per una Venezia dalle molte origini", in Ossola C., a cura di, *Venezia nella sua Storia: Morti e Rinascite*, pp.81-109, Fondazione Giorgio Cini, Marsilio, Venezia;
- Zucconi G., 2002, a cura di, *La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia.

M C C C C V I .
E T
V O L U M U S E T D E C E R N I M U S
Q U O D
C O L O N I A S I T D E P E R S E
E T S U B N O S T R O D O M I N I O E T
S U B J U R I S D I C T I O N E C I V I T A T I S
N O S T R Æ V E N E T I A R U M
E T N O N S U B
J U R I S D I C T I O N E V I C E N T I Æ
N E C
V E R O N Æ .

[Dove è Venezia] [A] *Statuto di Cologna Veneta*. La ducale mediante la quale Francesco Foscari conferma gli statuti del 1432 e la supplica del comune di Cologna. Biblioteca del Civico Museo Correr di Venezia, ms. P.D. 439b [=C2], c.1r.



[Dove è Venezia] [B] Gruppo 9999, Salvataggio di Venezia, Concorso, 1971.
Gruppo 9999 propose un'architettura di verde per il futuro della città lagunare come alternativa all'acqua, portatrice da un lato di problemi legati al suo livello e salinità e dall'altro alla presenza di elementi biologici dannosi o inquinanti come la nafta. Nel testo che accompagna il progetto scorre una vena ironica, ne è un esempio la citazione di Le Corbusier che esorta ad avere immaginazione per risolvere i problemi di Venezia: “[u]n'architettura di verde per Venezia. Ecco la soluzione. Finalmente il silenzio, la pace, la sicurezza, il buon profumo, l'ossigeno. Finalmente le belle passeggiate a piedi, il gioco dei bambini sull'erba” (Gruppo 9999, 1972, Ricordi di architettura. Architectural Memoirs, Tipolitografia G. Capponi, Firenze, p.201). Elettra Fiumi, Archivio Gruppo 9999.

AUTORI:

ROBERTA ALBIERO: architetta e professoressa associata in Composizione architettonica e urbana presso l'Università Iuav di Venezia.

MATTEO BASSO: dottore di ricerca in Pianificazione territoriale e politiche pubbliche del territorio, ricercatore presso l'Università Iuav di Venezia e visiting professor alla Venice International University (Viu).

ELISA BRUSEGAN: architetta e dottoressa di ricerca in Composizione architettonica.

CAMILLA CANGIOTTI: architetta e assegnista di ricerca in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

LUDOVICO CENTIS: architetto, dottore di ricerca in Urbanistica e assegnista di ricerca presso l'Università Iuav di Venezia.

LAURA CIPRIANI: architetta del paesaggio e assistant professor presso l'Università tecnica di Delft (Tu Delft).

RICCARDO COSTANTINI: coordinatore scientifico dell'associazione Cinemazero e del festival di documentario Le voci dell'inchiesta.

LUIGI D'ALPAOS: ingegnere idraulico e professore emerito in Ingegneria civile, edile e ambientale dell'Università degli studi di Padova.

MARTA DE MARCHI: architetta, dottoressa di ricerca in Urbanistica, ricercatrice e docente presso l'Università Iuav di Venezia.

LORENZO FABIAN: architetto e professore associato in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

VIVIANA FERRARIO: professoressa associata in Geografia presso l'Università Iuav di Venezia.

ANDREA GRIGOLETTO: avvocato e consigliere nazionale dell'Istituto italiano dei Castelli.

LUCA IUORIO: architetto, dottore di ricerca in Urbanistica e ricercatore post-doc presso l'Università tecnica di Delft (Tu Delft).

GIACOMO MANTELLI: architetto e assegnista di ricerca in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

GIANNANDREA MENCINI: storico, saggista e giornalista pubblicista; si occupa di comunicazione e ambiente presso Thetis Spa.

CORINNA NICOSIA: architetta, dottoressa di ricerca in Urbanistica, ricercatrice presso Fondazione Venezia e docente a contratto presso il Politecnico di Milano e l'Università Iuav di Venezia.

MICHELA PACE: architetta, dottoressa di ricerca in Urbanistica, assegnista di ricerca e docente a contratto presso l'Università Iuav di Venezia.

LUCA PES: storico, docente e vicepresidente della Venice International University .

PAOLO ROSA SALVA: architetto, docente presso l'Accademia delle Belle arti di Venezia ed ex-coordinatore del corso di laurea in Scienze ambientali presso l'Università Ca' Foscari.

DAVIDE TAGLIAPIETRA: biologo, ricercatore presso il Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr).

SILVIO TESTA: scrittore e giornalista professionista.

MARIA CHIARA TOSI: professoressa in Urbanistica presso l'Università Iuav di Venezia.

GEORG UMGIESSER: oceanografo, ricercatore presso l'Istituto di scienze marine di Venezia (Ismar).

LUCA VELO: architetto, dottore di ricerca in Urbanistica, docente a contratto presso l'Università Iuav di Venezia.

FRANCESCO ZUCCONI: ricercatore di Cinema, fotografia e televisione presso l'Università Iuav di Venezia.

GUIDO ZUCCONI: architetto, professore ordinario in Storia dell'Architettura presso l'Università Iuav di Venezia.

Voci: echi: laguna

Il *Cluster City Lab* si sviluppa entro una pluralità di campi disciplinari: architettura, urbanistica, pianificazione urbana e dei trasporti, politiche pubbliche, economia e design della comunicazione.

Le linee di lavoro si sviluppano attraverso azioni di ricerca interdisciplinari e convergenti, intrecciando i saperi e le competenze, con l'obiettivo di rispondere alle complesse domande che emergono dai processi di trasformazione del territorio contemporaneo.

Il soggetto principale delle ricerche, delle analisi e delle esplorazioni progettuali è la città e i territori italiani, con uno sguardo specifico sulla città metropolitana di Venezia e il territorio del Nord-Est.

CityLab vede la partecipazione e la collaborazione di diverse università nazionali e internazionali, tra cui Università Iuav di Venezia, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli, Université Libre de Bruxelles, École nationale supérieure des arts visuels de La Cambre, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville.

ISBN 979-12-5953-012-7



9 791259 530127

20 euro