

Giuseppe Samonà (capogruppo | team leader),
Costantino Dardi, Emilio Mattioni,
Valeriano Pastor, Gianugo Polesello,
Alberto Samonà, Luciano Semerani,
Gigetta Tamaro, Egle Renata Trincanato
Explanatory Report motto: NOVISSIME
Relazione illustrativa motto: NOVISSIME

Abstract [Explanatory Report motto: NOVISSIME](#)

Translation curated by Giovanni Marras of the *Explanatory Report of the Novissime Project: International Competition for drawing up the 3D urban masterplan of the Nuova Sacca del Tronchetto*, held at the Archivio Progetti of the Università Iuav di Venezia, fund Egle Renata Trincanato.

[Relazione illustrativa motto: NOVISSIME](#)

Traduzione a cura di Giovanni Marras della Relazione illustrativa del *Progetto Novissime: Concorso Internazionale per la redazione del piano urbanistico planivolumetrico per la Nuova Sacca del Tronchetto*, conservata nell'Archivio Progetti dell'Università Iuav di Venezia, fondo Egle Renata Trincanato.

VESPER No.1

VESPER No.1

SUPERVENICE

SUPERVENICE

VESPER No.1

SUPERVENICE

Vesper è una rivista scientifica semestrale, multidisciplinare e bilingue, si occupa delle relazioni tra forme e processi del progetto e del pensiero. Ponendo lo sguardo al crepuscolo, quando la luce si confonde con il buio e l'oggetto illuminante non è più visibile, *Vesper* intende leggere l'atto progettuale seguendo e rendendo evidente il moto della trasformazione. Pitagora identificò nel pianeta Venere sia la stella della sera (*Hesperos*) che quella del mattino (*Phosphoros*), i due nomi si riferiscono allo stesso astro ma posto in condizioni temporali differenti. *Vesper* dichiara quindi una posizione più che un oggetto e privilegia il situarsi che ne profila lo statuto. Non è qui accesa la luce tagliente dell'alba, che promette giorni completamente nuovi e alti sol dell'avvenire, ma quella che fa intravedere nella penombra una possibilità nell'esistente.

Richiamando e rinnovando la tradizione delle riviste cartacee italiane, *Vesper* ospita un paesaggio articolato di modalità narrative, accoglie forme di scrittura e stili differenti, privilegia l'intelligenza visiva del progetto, dell'espressione grafica, dell'immagine e delle contaminazioni tra linguaggi. La rivista è pensata nella sua successione di numeri tematici come discorso sulla contemporaneità, nello spazio di ogni singolo numero è articolata in un insieme di rubriche che gettano luci differenti sul tema. Nel procedere delle diverse sezioni – editoriale, citazione, progetto, racconto, lezione, saggio, inserto, traduzione, archivio, viaggio, ring, tutorial, dizionario – mutano i riverberi tra idee e realtà, si accende l'intreccio tra evidenze concrete e loro potenzialità, potenziali trasformativi, immaginari. Le rubriche sono pensate non per aggiornare istantaneamente ma per indagare condizioni progettuali e per fornire strumenti e materiali dall'*ombra lunga*.

Vesper is a six-monthly, multidisciplinary and bilingual scientific journal which deals with the relationships between forms and processes of thought and of design. Gazing into the dusk, when light slowly merges with darkness and the illuminating object is no longer visible, *Vesper* aims to interpret the act of designing through tracing and revealing the movement of transformation. Pythagoras identified in the planet Venus both the evening star (*Hesperos*) and the morning star (*Phosphoros*), assigning the two names to the same star observed in different temporal conditions. *Vesper* thus states a perspective rather than an object, privileging the condition that defines its status. Rather than the sharp light of dawn, heralding a brand-new day and promising a brighter future, it is the twilight that allows you to have a glimpse at the potential of what is already there.

Following the tradition of Italian paper journals, *Vesper* revives it by hosting a wide spectrum of narratives, welcoming different writings and styles, privileging the visual intelligence of design, of graphic expression, of images and contaminations between different languages. The journal is conceived as a series of thematic issues that build a discourse on the contemporary. Each issue is divided into sections that offer a range of diverse perspectives on the theme analysed: editorial, quote, project, tale, lecture, essay, extra, translation, archive, journey, ring, tutorial, dictionary. Throughout the different sections, reverberations between ideas and reality change, connections emerge between tangible facts and their potentials, transformative prospects, collective perception. The principal aim of these sections is not to provide instant news, but to offer an in-depth investigation of different instances of design and to provide tools and materials that have a long-lasting effect.

VESPER No. 1

SUPERVENICE



Armin Linke, *Lagunari Regiment, exercise*, Venezia, 2007.

Editoriale | Editorial
6 – 7

Sara Marini
Supervenice

Citazione | Quote
8 – 12

Manfredo Tafuri
Nella Tempesta

Breve estratto da un testo critico che definisce la rotta o le coordinate di attraversamento del tema. | Brief excerpt from a critical text concerning different perspectives on the topic.

Progetti | Projects
14 – 29

Paul O Robinson
Site Castings: Entwinements in Palazzo Fortuny
Site Castings. Intrecci con Palazzo Fortuny

Contributi che indagano le ragioni, le *mise-en-scène*, le risultanti di progetti realizzati attraverso le voci degli autori e/o di critici. | Contributions that investigate the reasons, the *mise-en-scènes*, and the results of an accomplished project throughout the voices of the authors and/or the critics.

30 – 45

Luigi Guzzardi
Casa-studio Scatturin di Carlo Scarpa:
incontri e relazioni nella Venezia degli anni
Cinquanta-Sessanta
Scatturin's Home Studio by Carlo Scarpa:
Encounters and Relationships in the Venice
of the Nineteen-Fifties and Sixties

46 – 55

Paolo Ceccon
Oltre un eloquente silenzio. Progetto per
l'ex Casa-studio Scatturin di Carlo Scarpa
Beyond a Revealing Silence. Recondition of
Scatturin's Home Studio by Carlo Scarpa

56 – 61

Robert Henke
Venice Dust

62 – 74

Mario Piana
Un restauro di "lunga durata": il Palazzo dei
Grimani a Santa Maria Formosa
A 'Long-lasting' Restoration: the Palazzo dei
Grimani in Santa Maria Formosa

Racconti | Tales
76 – 80

Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos
The Water Constellations
Costellazioni acquatiche

Narrazioni testuali o per immagini attraverso realtà note o ipotetiche. | Textual or visual narratives exploring actual or hypothetical worlds.

81 – 84

Manuele Fior
Celestia

Saggi | Essays
86 – 107

Nicola Emery
Walter Benjamin e l'aura di Venezia
Walter Benjamin and the Aura of Venice

Saggi critici articolati in citazioni, note, iconografie e una bibliografia. | Essays including quotes, notes, iconography and bibliography.

108 – 115 Gabriele Monti
Le Bal. La superficie violenta
delle feste veneziane
Le Bal. The Violent Surface
of the Venetian Parties

116 – 127 Fernando Quesada
The Superlabyrinth of the Community in Exile
Il super labirinto della comunità in esilio

128 – 137 Annalisa Sacchi
Il sipario si alzerà su un incendio.
Venezia: dal rogo de La Fenice al romanzo
della cenere
The Stage Curtain Will Open on a Fire.
Venice: from the Blaze of La Fenice
to the Novel of Ashes

138 – 156 Serenella Iovino
Reading the Bodies of Venice. Journeys
across the Lagoon's Storied Materialities
Leggere i corpi di Venezia. Viaggi attraverso
le narrative materiali della laguna

Insero | Extra
160 – 169 Riccardo Miotto
Tornelli
Turnstiles

Traduzione | Translation
170 – 175 NOVISSIME
Giovanni Marras
Radicalismo inverso: il vuoto come valore,
gli studi urbani come strumento
Inverse Radicalism: the Void as a Value,
Urban Studies as a Tool

176 – 185 Giuseppe Samonà (capogruppo | team leader),
Costantino Dardi, Emilio Mattioni,
Valeriano Pastor, Gianugo Polesello,
Alberto Samonà, Luciano Semerani,
Gigetta Tamaro, Egle Renata Trincanato
Explanatory Report motto: NOVISSIME
Relazione illustrativa motto: NOVISSIME

Viaggio | Journey
186 – 191 Luca Trevisani
Costum car commando.
Ovvero non tutti i viaggi sono vacanze
Costum Car Commando.
I.e. Not All Travels Are for Leisure

Ring
192 – 195 Supervoid+Friel
I Giardini della Biennale. Dialettica e scontro
tra aspirazioni nazionali e internazionali
The Gardens of the Biennale di Venezia.
Dialogue and Clashes between National and
International Aspirations

Tutorial
196 – 203 Fabrizio Antonelli
Le pietre (di Venezia) raccontano:
come leggerle
The Stones (of Venice) Tell Stories:
How to Read Them

Dizionario | Dictionary
204 – 205 Massimo Santanicchia
Amphibious

206 – 207 Angela Vettese
Biennial

208 – 209 Léa-Catherine Szacka
Crowd

210 – 211 Milovan Farronato
Ultra

212 – 213 Lorenzo Calvelli
Venetiae

214 – 215 Alessandra Pagliano
Zootropio

Fronteggiamento tra posizioni differenti
poste sullo stesso "campo di gioco". |
Different points of view facing each other
on the same 'playing field'.

Manuale d'uso per l'esecuzione
di pratiche e/o operazioni. | Instructions
to carry out practices and/or operations.

Definizioni critiche di tre lemmi in italiano
e tre lemmi in inglese contribuiscono
alla precisazione del tema. Il dizionario
prosegue con l'evolvere di "Vesper",
si compone in itinere. | Critical definitions
of three headwords in Italian and three
headwords in English that contribute to
point out the issue's topic. The definitions
through the issues of "Vesper" will compose
an ongoing dictionary.

Forma e modo d'espressione di questa
rubrica sono a discrezione dell'autore. |
The section consists in the original
contribution of an author.

Traduzione inedita di un documento
anticipata da un commento critico che
ne evidenzia l'attuale rilevanza e attualità. |
Unreleased translation of a document
introduced by a critical comment
highlighting its relevance.

Resoconto di un viaggio fisico o
immaginario e delle sue evoluzioni
temporali e spaziali. | A physical or
imaginary journey in its temporal and
spatial development.

Explanatory Report
motto: NOVISSIME

1) Mobility requirements around the area of 'Piazzale Roma terminus, the Port Trade Centre, the Marittima and the bridge across the lagoon; the organisation of public as well as private transport both on land and in the lagoon; the transfer of the freight yard that is currently located along the banks of the old Tronchetto depend on technical choices that were made in the course of different historical and political junctures. The solutions envisaged aimed at meeting the coexisting requirements of Venice as a city with a maritime vocation that is also an administrative pole with respect to the mainland.

The facts and figures of the competition constitute an almost inextricable tangle of issues that are also rooted in previous interventions, especially of an infrastructural nature. Given these solutions were adopted in some cases even a long time ago and that anyhow they are technical in nature, they cannot form the basis of new urban planning without prior assessment of:

a) their degree of precariousness on the level of the different technical solutions that are possible today;

b) the correspondence of the various possible technical solutions to different fields of relations between Venice and the mainland, choosing the field that most likely matches the role that Venice must take on in its current configuration, or in the possible configuration resulting from the recovery of its essential structure.

This means that we must first of all take into account the possible solutions of infrastructural problems in light of the state of the art of technology; then, should a sufficiently wide range of alternatives still emerge at such a level, we shall make a real choice – a real one as dictated by necessity, instead of a loosely realistic one simply associated to some likely consequences of what is already existing.

The historical, economic and statistical studies published to date, which we believe are well-known, allow us to form an accurate idea of the major problems concerning Venice and its sectoral developments. The inconsistencies, contradictions and difficulties of the current configuration of the city's infrastructure are the stuff of daily news and do not need further expounding.

The only remaining issue is that of a choice that promises wide potential on a both a cultural and technical level. The two architectural artefacts of 1861 and 1932 that connect Venice to the mainland represent, with their terminal service areas, the mechanical support of a single economically significant structure: the commercial

Relazione illustrativa del Progetto Novissime: Concorso Internazionale per la redazione del piano urbanistico planivolumetrico per la Nuova Sacca del Tronchetto conservata in | Explanatory Report of the Novissime Project: International Competition for drawing up the 3D urban masterplan of the Nuova Sacca del Tronchetto held at the Archivio Progetti, Università Iuav di Venezia, Fondo | Fund Egle Renata Trincanato.

Concorso Internazionale per la redazione del piano urbanistico planivolumetrico per la Nuova Sacca del Tronchetto.

Relazione illustrativa

motto: NOVISSIME

+ 1 -

1) Le esigenze del traffico relativo al "terminal di Piazzale Roma, al Centro Commerciale portuale, alla Marittima e al ponte translagunare; l'organizzazione dei servizi di trasporto collettivi terrestri e lagunari nonché dei mezzi di trasporto privati, il trasferimento dello scalo merci che attualmente è situato lungo le banchine del vecchio Tronchetto dipendono da scelte tecniche operate in successive congiunture storico politiche, scelte intese a risolvere, le compresenti esigenze di una Venezia a vocazione marinara e una Venezia costituente polo direttivo rispetto alla terraferma.

I dati del concorso costituiscono un quasi inestricabile coacervo di problemi riflessi, a monte dei quali esistono gli interventi, soprattutto infrastrutturali già operati. E' certo che trattandosi di soluzioni tecniche adottate in date anche lontane e comunque trattandosi di soluzioni tecni-

- 2 -

che non è possibile assumerle come ipotesi di lavoro di natura urbanistica senza verificarne:

- il grado di precarietà sul piano delle diverse soluzioni tecniche oggi possibili;
- la corrispondenza delle diverse possibili soluzioni tecniche a campi diversi di relazioni fra Venezia e la terraferma, scegliendo il campo che più probabilmente corrisponde al ruolo che Venezia deve assumere così come è attualmente conformata o come può essere recuperata in un ripristino della sua struttura essenziale;

Il che significa, in definitiva, riportare le possibili soluzioni dei problemi infrastrutturali in primo luogo sul piano dell'attualità tecnologica, e, quando a tale livello si dimostrasse esistere ancora una sufficientemente ampia gamma di alternative, operare una scelta reale, reale perchè necessaria e non genericamente realistica solo perchè legata ad alcune possibili conseguenze di ciò che è.

La reale problematica di Venezia e dei suoi sviluppi settoriali è acquisibile mediante lo studio delle indagini di carattere storico, economico, statistico fino ad oggi pubblicate, che si danno per note. Le incongruenze, le contraddizioni e le difficoltà dell'attuale assetto dei nodi infrastrutturali di Venezia sono argomento di cronaca quotidiana e non richiedono descrizioni.

- 3 -

Resta il solo problema di una scelta che sia di ampia prospettiva sul piano culturale e sul piano tecnico. I due manufatti del 1861 e del 1932 che collegano Venezia alla terraferma rappresentano, con le loro aree di servizio terminali il sussidio meccanico di un unico fatto economicamente rilevante, il porto commerciale. Ogni altro problema di trasporto individuale o collettivo, per turisti o per pendolari, lo stesso disinnesto possibile e necessario tra comunicazioni ferroviarie nazionali e collegamenti metropolitani o in sopraelevata, sono elementi e proposte già note a tutte irrilevanti di fronte alla necessità di scegliere tra il mantenimento del porto commerciale al Tronchetto e il suo trasferimento in terraferma. Ammettendo il trasferimento del porto i modelli più interessanti ed attuali per la soluzione delle comunicazioni tra Mestre e Venezia parlano in favore di mezzi di trasporto collettivi a scala metropolitana capaci di risolvere e le esigenze di modalità pendolare e il raccordo fra le grandi comunicazioni autostradali e ferroviarie con sistemi circolatori a scala interprovinciale.

Non è certo Venezia la città capace di assorbire sempre crescente movimento automobilistico o ferroviario, QUANDO IN QUALSIASI CASO IL PASSAGGIO DA MEZZI terrestri a mezzi acquei viene trasferito ai terminali.

- 4 -

Resta pertanto fondamentale il solo problema dello spostamento del porto commerciale dall'isola.

Anche per questo elemento, che il concorso assume come dato di fatto compreso nel P. R. G. vigente (pur ammettendo ai punti b) e c) dell'art. 3 l'opportunità di riesaminare le esigenze generali di utilizzo dell'area occidentale di Venezia) esistono numerosi dati statistici e contributi di studio che possono se contrapposti lasciare aperto il problema. La soluzione urbanistica che viene presentata assume come valide, perchè pertinenti ad una prospettiva più ampia nel tempo e perchè di equilibrato rapporto tra città e terraferma, quelle considerazioni che rilevano nella riorganizzazione dell'area portuale, una trasformazione e delle attrezzature portuali e dei servizi ferroviari e viabilistici di tale entità da costituire una radicale modificazione dello stato di fatto che si troverebbe in contraddizione col mantenimento degli impianti nella loro attuale ubicazione. Vengono inoltre assunti come ipotesi di lavoro i dati e le argomentazioni relative ad un crescente fabbisogno di servizi corrispondente agli aumenti dei traffici e dello stesso tonnellaggio dei singoli mezzi di trasporto che, collegati all'apertura del nuovo canale del porto di Malamocco, indicano l'arco di terraferma come zona pre-

- 5 -

ferenziale per la realizzazione di impianti che debbono in larga parte essere organizzati ex-novo e con ampie previsioni.

2) Pertanto il problema tecnico dei collegamenti e dei servizi tra Venezia e la terraferma deve essere posto all'interno del problema più generale individuando la possibilità di attestare in Mestre un nuovo elemento direzionale di scala interprovinciale costituente un fattore sostitutivo delle parti degenerate della conurbazione marina e integrato allo scambio tra assi di comunicazione ferroviaria e autostradale e sistema circolatorio metropolitano sopraelevato.

Tra Mestre e Venezia la linea percorsa da tale mezzo potrà toccare il nuovo porto commerciale, la zona del Tronchetto e l'area attualmente destinata a stazione ferroviaria. E' lungo tale linea che si propone la realizzazione di una attrezzatura fortemente specializzata al Tronchetto che continuando il tracciato del Canal Grande dovrebbe costituire elemento di caratterizzazione a livello direzionale di quelle attività terziarie che per modernità di processi non trovano coerente ubicazione nei palazzi veneziani. Tale intervento esclude un decentramento definitivo di attività economiche indispensabili

- 8 -

tà secondo la loro destinazione e in ragione di minimi tempi di percorrenza con natanti pubblici di piccola mole, una volta che sia stato modificato il sistema infrastrutturale generale che interessa Venezia.

In linea di principio è percorsi canalizi dovranno costituire una rete che penetri sufficientemente nello spessore del tessuto edilizio esistente, dal Canal Grande oggi bipartito in modo disequilibrato.

La soppressione dei vincoli stabiliti dai ponti ferroviari e automobilistici con le relative zone di scalo e parcheggio consente la realizzazione di tre percorsi canalizi circolari tangenti fra loro nel nuovo bacino di S. Chiara.

Un primo percorso esterno insiste parzialmente sul tracciato della linea esistente tra S. Marco e Murano, evitando deviazioni e realizzando la circolarità attraverso i nuovi collegamenti del bacino di S. Chiara con il canale della Colombola e del canale delle Galeazze tra la zona di S. Francesco della Vigna e il Bacino di S. Marco servendo tangenzialmente la zona dell'Arsenale.

Un nuovo percorso circolare dovrebbe iniziare dal Bacino di S. Chiara al rio di S. Giobbe passando per Rio della Misericordia, rio di S. Andrea e rio di S. Giovanni Laterano ricongiungendosi al Bacino di S. Marco con il rio di S. Lorenzo.

- 9 -

La terza circuitazione mistilinea percorrerebbe il Canal Grande fino all'altezza del Rio di S. Giovanni Decollato inserendosi nel rio di S. Polo, rio Terrà di S. Tomà fino al Malcanton stabilendo un percorso con nuovi raccordi canalizi. Successivamente in rio di S. Margherita costituirebbe l'allacciamento del servizio fino all'attuale rio di S. Maria Maggiore e cioè al nuovo bacino terminale.

L'approfondimento dei possibili successivi raccordi a queste linee principali e la loro stessa ampiezza, che in prima ipotesi, sembra doversi limitare a linee di senso unico, va collegato e al problema delle destinazioni d'uso delle zone attraversate e alla nuova interpretazione della città con sistema di nuclei compatti alternati con vuoti di carattere conservativo.

3) Il sistema policentrico dei pesi funzionali, il rapporto di tali pesi con gli elementi infrastrutturali primari e secondari (reti di percorsi canalizi, reti di percorsi pedonali), la corrispondenza di tali pesi con una struttura della città considerata nella sua accezione più complessa e soprattutto come risultante di una sedimentazione successiva dei diversi interventi sulla struttura originaria costituiscono i termini del problema conoscitivo dell'esigenza metodologica fondamentale

- 6 -

alla città e che tuttavia non trovano sistemazione soddisfacente nelle sedi attuali.

La destinazione di uso di questa struttura di servizio, che dovrà trovare specificazioni funzionali attraverso una politica di scelte infrastrutturali (che la soluzione richiede siano globali), si precisa in una scelta ubicazionale e in una figura limite dei suoi dati dimensionali.

L'elemento di porto secondo il corso del canale esistente, nella nuova sacca del Tronchetto, costituisce una fronte continua di 840 metri, dipartendosi a 150 metri in linea d'aria dall'isola del convento di S. Chiara. In un sistema di due direttrici focali angolate fra di loro di 30° si pone la figura limite della stazione marittima, la cui ubicazione, partendo dal vertice estremo del sistema potrà essere servita su due lato da canali navigabili, rispettivamente per le navi e per i natanti pubblici e privati.

Si è pertanto ammessa l'unificazione degli approdi per passeggeri e per crocieristi, disgiungendoli, anche per quanto riguarda le navi miste, dagli approdi per lo scarico delle merci, che dovranno avvenire nel porto commerciale creato di Marghera, l'entità e la natura degli sbarchi di passeggeri non possono contrastare con

- 7 -

la funzione di Venezia e possono trovare, ubicando la Stazione marittima passeggeri e crocieristi nel bacino di S. Chiara una posizione ottimale rispetto alle attuali provenienze del traffico marittimo dal porto del Lido e alle future provenienze dal Porto di Malamocco.

L'ampio bacino che si viene a creare si adegua alla discrezionalità del margine costiero da S. Chiara alla Mendigola, attraverso un ampio pennello che prolunga il molo della stazione marittima.

Il ristabilimento di un preciso fronte occidentale comporta un ampio scavo nell'area del Campo di Marte oltre alla soppressione di parte dei moli del Bacino della Stazione Marittima, riconfigurati con parte della Sacca del Tronchetto, nell'intervento progettato posto, a cavallo, tra il nuovo bacino, su cui sboccheranno il rio delle Burchielle, il riaperto rio Terrà dei Pensieri, e il rio delle Procuratie, e il termine del Canal Grande che si congiungerebbe, a nord della figura-limite della struttura di servizi con il canale della Colombola.

La conformazione del rapporto terra-acqua che il progetto presenta nella zona, va ricollegata alla interpretazione del ruolo che può svolgere un'ampia rete canalizia di servizio delle varie zone della cit-

- 10 -

per impostare un discorso sul ruolo dell'area occidentale di Venezia nell'ambito di sistema lagunare e più in generale sul ruolo e sulle prospettive che la città può assumere attraverso un piano urbanistico basato su principi di conservazione creativa.

Sarebbe errato, e comunque la brevità della relazione non lo consentirebbe, attendere una sistematizzazione esauriente dei diversi filii conduttori che portano all'interruzione dell'accrescimento e allo svuotamento delle zone di superfetazione come tesi finalistiche.

L'avanzamento delle conoscenze in diversi settori e con specifiche competenze può essere solo tratteggiato nei suoi lineamenti fondamentali, essendo impossibile sostituire con un impegno "ad hoc" ricerche che richiedono l'effettiva elaborazione e la più ampia maturazione.

Le linee di ricerca resterebbero comunque orientate al fine di verificare, in una sintesi culturale, le seguenti ipotesi:

a) che la struttura urbana di Venezia consenta di cogliere, più facilmente di altre città, le relazioni avvenute, nel corso della storia, tra gli usi del suolo e gli usi e le trasformazioni d'uso degli organismi conformati in fatti architettonici edilizi.

Si può anche riconoscere, soprattutto a Venezia, come gli interventi di strutture di servizio nel tessuto urbano non siano mai stati elementi direttori della forma

- 11 -

urbana, dopo la formazione dei primi nuclei insediativi attorno alle parrocchie.

Si deve ammettere che la conoscenza in termini di geografia e morfologia urbana della struttura della città consenta di operare una continuità storica dei caratteri fondamentali, interponendo un processo di accrescimento, di giustapposizione, di sostituzione e viceversa emulando dalle superfetazioni e dalle sedimentazioni incongrue i cardini essenziali dello sviluppo urbano. L'errata convinzione che tutte le modificazioni esterne ai nuclei esistenti sino irrilevanti per i nuclei preesistenti trova smentita nella constatazione che non esistono costanti di tipo funzionale nella città, ma solo elementi che si possono definire categoriali perchè basati su valori di tipo spirituale.

L'arresto del processo di accrescimento è un'operazione preliminare al recupero di elementi strutturali ed infrastrutturali.

b) gli elementi infrastrutturali primari e secondari (resti di percorsi canalizi e di percorsi pedonali) si sono venuti configurando come elementi di relazione fra strutture elementari. La variazione delle trame infrastrutturali prodotta dai diversi pesi nella città indica la possibilità di riuso e di mutazione di destinazione propria alla forma della città.

E' possibile attribuire a Venezia, per i nuclei

- 12 -

che offrono possibilità di certo recupero, un ruolo rappresentato, che dovrebbe fare dell'intera città un polo di sviluppo culturale, così come essa ha trovato riconoscimento in iniziative del tipo della Biennale e del Centro delle Arti e del Costume a Palazzo Grassi, che non sono tuttavia ancora divenute un fatto permanente, e cioè fatto civile, strettamente connesso a quella possibilità di recupero degli elementi salienti del tessuto urbano che è stata ipotizzata al punto precedente.

6) Per altro aspetto l'orientamento a risolvere il ruolo della città nel territorio, ammettendo in ribaltamento della vocazione marinara originaria verso oriente e riallacciando Venezia a rapporti con la terraferma verso occidente, comporta, in primo luogo, una bipolarità di interessi sull'isola ma soprattutto investe il problema generale del rapporto periferia - centro urbano, dando a Venezia la preponderanza delle funzioni che oggi si ritengono non decentrabili perchè correlate intimamente da precise dimensioni di rapporti.

Al momento in cui la città espelle le strutture della produzione, ritrovando ragionevoli limiti al fenomeno della modalità e del decentramento, i fatti sovrastrutturali che garantiscono una continuità storica tra il territorio più ampio e il suo passato mantengono alla città il ruolo di cerniera, attraverso una specializzazio-

- 13 -

ne territoriale di tipo terziario a indirizzo culturale e di rilievo internazionale.

d) la specializzazione territoriale che Venezia recuperata viene ad assumere pone in crisi la funzionalità di usi residenziali generici.

Per quanto il discorso necessita di approfondire valutazioni riguardo ai tempi di attuazione di si fatto programma di specializzazione dell'isola, almeno in prima approssimazione l'interruzione dell'accrescimento verrebbe poi a coincidere con un atto di svuotamento delle zone di superfetazione nelle quali di fatto, e con aspetti patologici, oggi avviene l'accrescimento stesso.

Tale principio si richiama in generale al criterio di riduzione della densità di 270 abitanti per ha. media nell'isola (con punta massima di 448 ab/ha. nel sestiere di S. Polo); ma si integra con una più decisa volontà di stabilire nuovi principi di fruizione della forma della città, basati su considerazioni anche di natura psicologica.

Il 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 un'interpretazione della città come elemento chiuso verso i grandi spazi esterni e tuttavia visibile, al di dentro come dal di fuori attraverso grandi spazi liberi, grandi panorami sud

- 14 -

quali i canali e le scelte di arredamento urbano rimangono come unico margine di integrazione e di completamento della originaria struttura.

L'asporto del tessuto morente libera, creando ampi spazi, aree compatte del tutto efficienti dove la confluenza dei flussi di interessi e di persone si coagula in un sistema precisamente configurato, nelle cui maglie e ai cui margini si pongono gli spazi vuoti, un tempo privilegio delle civiltà aristocratiche e al cui recupero le masse oggi possono rivendicare un ancor maggiore diritto.

Qualora non avesse possibilità di realizzarsi un simile recupero di fatti emergenti e di spazi liberi in stretta dialettica tra loro e con gli sviluppi del territorio dovremmo ammettere che la città non ha modo di sopravvivere, ne coi suoi monumenti ne per le zone vitali di tessuto connettivo.

In effetto la genesi e la strigente 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.

Esso vuol stabilire le fondamentali direttrici

- 15 -

di un successivo approfondimento architettonico, legato alla precisazione degli stessi elementi funzionali, con una trama principale che non possa ammettere contraddizioni quale sia il livello della progettazione edilizia che potrà seguire.

Il grosso bacino intermedio tra il profilo dell'isola e il nuovo Tronchetto propone l'acquisizione, in questa zona di Venezia, di un elemento panoramico di grande ampiezza, riconfermando l'ortodossia, al passaggio lagunare, di ampie fronti marginali e specchi d'acqua conformati secondo il tracciato di canali principali.

Il valore sematico dei due assi focali convergenti, della delimitazione dell'amplissimo bacino con elementi lineari poco emergenti, dall'acqua, del bacino stesso ha il suo presupposto nella volontà di concludere la forma della città verso terraferma con un intervento che non consenta ulteriori gemmazioni e rappresenti per Venezia l'assunzione di una effettiva e definitiva bipolarità.

port. Other concerns regarding private or public transport for tourists or commuters, and even the possible and necessary separation between national railway lines and the urban connections or elevated transport systems, are the familiar subjects of proposals that are irrelevant in view of a decision on whether the commercial port should remain at the Tronchetto or be moved to the mainland. If the port were to be moved, the most interesting and current plans concerning the link between Mestre and Venice are in favour of local public transport on a metropolitan scale, which can provide a solution for commuters, as well as connect motorway and railways routes with transit routes reaching different centres in the region.

Venice is definitely not a city capable of absorbing an ever-increasing road or RAILWAY traffic, WHEN IN ANY CASE EXCHANGE FROM LAND TRANSPORT TO WATER TRANSPORT is moved to the terminals.

Therefore, moving the commercial port from the island remains the only fundamental issue.

This issue too, which the competition assumes as a given included in the P.R.G. General Plan in force – although paragraphs b) and c) of art. 3 envisage the possibility to review the general requirements in the use of the western area of Venice – has given rise to a wealth of statistical data and studies that, if compared and contrasted, leave the problem open. The urban solution presented assumes as valid considerations – given they trace a broader perspective over time and a balanced relationship between the city and the mainland – the ones that identify the reorganisation of the port area with a major transformation of both port facilities and rail and road services such as to constitute a radical change of the current status that would be in contradiction with the maintenance of the infrastructure in its current location. Moreover, the working hypothesis includes data and arguments related to a growing demand for services due to the increase in traffic and even in the tonnage of the individual means of transport which – in connection with the opening of the new canal in the Malamocco port – point to the mainland as the preferred area for the construction of infrastructure that is largely to be organised *ex novo* on the basis of future demand forecasts.

2) Therefore the technical issue of the links and services between Venice and the mainland must be considered within a more general framework, identifying in Mestre the site of a new possible administrative centre on an interprovincial scale that could replace the degraded areas of the Mestre conurbation, and be integrated in the interchange between railway and motorway axes and an urban elevated transport system.

Between Mestre and Venice, the line travelled by this means will link the new commercial port, the Tronchetto area and the area currently used as a railway station. It is along this line that the construction of highly specialised infrastructure at the Tronchetto is proposed which, continuing the layout of the Grand Canal, should be prevalently characterised as a directional centre housing tertiary activities which cannot be suitably located in Venetian palaces due to their modern processes. This intervention excludes a final decentralisation of economic activities that

are indispensable to the city and which, however, are not reasonably housed in the current locations.

The designated use of this service structure – whose functional specifications will be defined by a policy of infrastructural choices that must be global, as the solution dictates – is outlined by the choice of its location and liminal figure.

The harbour along the existing canal, in the new Tronchetto bay, constitutes a continuous front of 840 m, starting at 150 m as the crow flies from the island of the convent of S. Chiara. In a system of two focal axes forming a 30-degree angle, the maritime station represents the liminal figure: its location, starting from the farthest vertex of the system, can be served on two sides by navigable canals, one for large ships and one for public and private boats.

Passengers and cruise passengers will therefore use the same landing, while freight, including that transported in passenger ships, will be discharged in the commercial port created in Marghera; the size and nature of passenger landings cannot be in contrast with Venice's function, and locating the Maritime Station for passengers and cruise passengers in the S. Chiara basin affords them an optimal position with respect to the current maritime traffic from the Port of Lido and future traffic from the Port of Malamocco.

The large basin that is created fits the conformation of the coastal margin from S. Chiara to Mendigola, through a wide jetty that prolongs the pier of the Maritime Station.

Re-establishing a precise western front entails a large excavation in the area of Campo di Marte, as well as the suppression of part of the piers of the Maritime Station Basin; these will be reconfigured with part of the Sacca del Tronchetto, in the planned works in the area between the new basin – where the Rio delle Burchielle, the reopened Rio Terrà dei Pensieri, and the Rio delle Procuratie will flow – and the end of the Grand Canal, which would join with the canal of the Colombola at the north edge of the service infrastructure's liminal figure.

The land-water relationship that the project proposes in the area is linked to the interpretation of the role that can be played by a wide network of canals serving the various areas of the city according to their use, and in reason of minimum travel times with small public boats, once Venice's general infrastructural system has been modified.

In principle, the canal routes must constitute a network that penetrates sufficiently into the bulk of the existing architectural urban fabric from the Grand Canal, whose present division in two sections is incongruous.

The removal of those constraints imposed by the railway and road bridges with the respective rail yard and carpark allows to create three circular canal routes tangent to each other in the new basin of S. Chiara.

A first external route partly follows the existing line between S. Marco and Murano, avoiding deviations and completing the circular route through the new connections of the S. Chiara basin with the Colombola canal and the Galeazze canal in the area between S. Francesco della Vigna and the S. Marco Basin, by tangentially serving the area of the Arsenale.

A new circular route should start from the S. Chiara basin to the Rio di S. Giobbe through Rio della Misericordia, Rio di S. Andrea and Rio di S. Giovanni Laterano joining the San Marco basin with the Rio di S. Lorenzo.

The third mixtilinear traffic route would follow the Grand Canal up to the Rio di S. Giovanni Decollato, entering the Rio di S. Polo, Rio Terrà di S. Tomà up to Malcanton, establishing a route with new canal links. Subsequently in the Rio di Santa Margherita it would link the service to the current Rio di S. Maria Maggiore, that is, to the new terminal basin.

Possible subsequent connections for these main lines, and their width, which is presumably limited to one-way traffic in the first instance, will depend on the designated use of the areas crossed and to the new interpretation of the city as a system of compact built areas alternating with void areas for conservation purposes.

3) The polycentric system of functional weights, the ratio of such weights with respect to primary and secondary infrastructure elements (networks of canal routes, pedestrian paths); whether these weights coincide with a city structure considered under its most complex aspects, and, above all, as the result of a sedimentation of various interventions on the original structure: these are the terms in the cognition of the fundamental methodology needed to establish a discourse on the western area of Venice within the lagoon system and, more generally, on the role and perspectives the city can assume through an urban plan based on creative conservation principles.

It would be wrong – and in any case not appropriate for the purpose of this brief presentation – to put forth an exhaustive systematisation of the various threads that lead to interrupting growth and emptying areas of superfetation as finalistic theses.

The advancement of knowledge in different sectors and with specific skills can only be outlined in its essential traits, since it is impossible to replace research that requires much preparation and elaboration with 'ad hoc' effort.

However, the lines of research would still be aimed at verifying, in a cultural synthesis, the following hypotheses.

a) That compared to that of other cities, Venice's urban structure allows easier understanding of the relationships that were shaped in the course of history between soil uses and the designated uses and transformations of organisms in the form of architectural artefacts.

Especially as regards Venice, we may also acknowledge how the addition of service structures to the urban fabric never imposed directives on urban setting in any significant way, after the first settlements around parishes.

It must be admitted that the knowledge of the city's structure in terms of geography and urban morphology makes it possible to operate in a historical continuity of its fundamental characteristics, interrupting a process of growth, of juxtaposition, of substitution, and instead distinguishing the essential cornerstones of the urban development from incongruous accretions and sedimentations. The mistaken belief that all external modifications to existing areas do not affect pre-existing areas is contradicted by the observation that there are no functional constants in

the city, but only elements that can be defined categorical because they are based on spiritual values.

Stopping the growth process is a preliminary action for the recovery of structural and infrastructural elements.

b) The primary and secondary infrastructural elements (remnants of canal routes and pedestrian paths) have emerged as the connecting elements with elementary structures. The variation in the infrastructural grids produced by the different weights throughout the city points to a possible reuse and to changes in the designated use suited to the shape of the city.

It is possible to attribute to Venice, for the areas that can certainly be reclaimed, a represented role, which should make the entire city a cultural development centre, as events like the Biennale and the Centro delle Arti e del Costume in Palazzo Grassi have shown. However, these initiatives have not become a permanent feature yet, that is, a civil fact, closely linked to the possibility of recovering the salient elements of the urban fabric that we conjectured in the previous point.

c) On the other hand, the tendency to redesign the role of the city within its territory, positing the reversal of its original maritime vocation towards the east and reconnecting Venice to the mainland towards the west, entails first of all dual interests on the island; but above all, it concerns the general issue of the relationship between the centre and the periphery, mainly concentrating in Venice the functions whose decentralisation today is deemed impossible, since they are closely correlated by specific different relationships.

When the city expels the structures of production, finding reasonable limits to modality and decentralization, the super-structural facts that guarantee a historical continuity between the wider territory and its past preserve the role of the city as a *trait-d'union*, through a territorial specialisation in the tertiary sector with focus on culture that has international relevance.

d) The territorial specialisation that the recovered Venice assumes has a negative impact on the functionality of generic residential use.

Although further evaluations regarding the times of implementation of such specialisation plan for the island are needed, the interruption of growth would most likely coincide with the emptying of superfetation areas where the growth itself, in its pathological aspects, takes place.

This principle generally refers to the reduction in the average density of 270 inhabitants per hectare on the island, with a peak of 448 inhabitants per hectare in the S. Polo district; but it is part of a more decisive desire to establish new use criteria of a psychological nature.

In addition to the recovery of the original structure for preservation purposes, restoring of the city's wide empty spaces and enhancing their functions stems from an interpretation of the city as an enclosure with respect to the great external spaces, and yet visible through open spaces from both within and without: great panoramas on which the canals and the urban furnishings remain as the only margin for integration and completion of the original structure.

The removal of dying superfetated tissue, by creating wide spaces, produces compact areas that are completely efficient where the incoming flow of interests and people coagulates within a precisely configured system, in the meshes and at the margins of which empty spaces are placed; a system that once was the preserve of aristocratic societies and to the recovery of which the masses today can claim an even greater right.

In case such a recovery of emerging facts and free spaces in close dialectic relation with each other and with the developments of the territory were not possible, we will have to admit that the city has no way of surviving, neither for its monuments nor for the vital areas of connective tissue.

Indeed, the genesis and the stringent correlation of the lines of intervention proposed with the general organisation of a new spatial discourse on Venice confirm, in a strictly morphological context, the rationale of the project.

The project aims to establish the fundamental guiding principles for subsequent architectural interventions, linked to the clarification of the same functional elements, with a main structure that leaves no room for contradictions, regardless of the level of the building design that may follow.

The large basin between the island's coastal margin and the new Tronchetto proposes the acquisition, in this area of Venice, of a very large panoramic area, reconfirming the orthodoxy – while crossing the lagoon – of wide marginal fronts and stretches of water shaped according to the layout of the main canals.

The semantic value of the two converging axes, of the delimitation of the very broad basin with low linear elements rising from the water, of the basin itself, stems from the desire to conclude the shape of the city towards the mainland with an intervention that does not allow further accretions and represents for Venice the assumption of an effective and definitive bipolarity.

Traduzione a cura di | Translation curated by Giovanni Marras.

Vesper
Rivista di architettura, arti e teoria
Journal of Architecture, Arts & Theory

ISSN 1120-3762
e-ISSN 1120-3770

Vesper è un progetto di | is a project by Pard – Publishing Actions and Research Development / Ir.Ide – Infrastruttura di Ricerca Integral Design Environment
Dipartimento di Culture del progetto – Dipartimento di eccellenza Università Iuav di Venezia

Direttore | Editor
Sara Marini, Università Iuav di Venezia

Consiglio editoriale | Editorial Board
Fabrizio Barozzi, Massachusetts Institute of Technology
Dario Gentili, Università degli Studi Roma Tre
Sebastián Irrarázaval, Pontificia Universidad Católica de Chile
Angela Mengoni, Università Iuav di Venezia
Gundula Rakowitz, Università Iuav di Venezia
Luka Skansi, Politecnico di Milano

Comitato scientifico | Advisory Board
Giuliana Bruno, Harvard University
Emanuele Coccia, École des Hautes Études en Sciences Sociales
Michele Cometa, Università degli Studi di Palermo
Giovanni Corbellini, Politecnico di Torino
Kaat Debo, MoMu Antwerp
Nicola Emery, Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera italiana
Serenella Iovino, University of North Carolina at Chapel Hill
Andreas Kreul, Universitât Bremen
Mario Lupano, Università Iuav di Venezia
Gianfranco Marrone, Università degli Studi di Palermo
Inés Moisset, Universidad Católica de Córdoba
Fiamma Montezemolo, University of California, Davis
Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos, University of Westminster
Andrea Pinotti, Università degli Studi di Milano
Alessandro Rocca, Politecnico di Milano
Annalisa Sacchi, Università Iuav di Venezia
Federico Soriano, Universidad Politécnica de Madrid
Federica Villa, Università degli Studi di Pavia
Mechtild Widrich, School of the Art Institute of Chicago

Redazione | Editorial Staff
Giulia Bersani, Giovanni Carli, Egidio Cutillo, Giacomo De Caro, Stefano Eger, Alessia Franzese, Elisa Monaci, Arianna Mondin, Andrea Pastorello, Alberto Petracchin, Sissi Cesira Roselli, Davide Zaupa, Luca Zilio.

Traduzioni | Translations
Just!Venice
Per quanto riguarda le citazioni all'interno dei contributi laddove non diversamente specificato tutte le traduzioni sono di Just!Venice. | The citations in this journal are translations by Just!Venice, unless otherwise specified.

Layout grafico | Graphic Layout
bruno, Venezia

Caratteri tipografici | Typefaces
Union, Radim Peško, 2006
Jjannon, François Rappo, 2019

Editore | Publisher
Quodlibet srl
via Giuseppe e Bartolomeo Mozzi, 23 - 62100 Macerata
www.quodlibet.it

Abbonamento annuo (due numeri) | One Year Subscription (two issues)
Italia | Italy € 25 Estero | International € 50

Per abbonamenti e ulteriori informazioni | For subscriptions and any further information: ordini@quodlibet.it

© Vesper. Rivista di architettura, arti e teoria |
Journal of Architecture, Arts & Theory

Periodicità semestrale | Six-monthly Journal

Fondi per la pubblicazione | Publication Funding
Dipartimento di eccellenza 2018 - Finanziamento Miur

Contatti | Contacts
Per qualsiasi altra informazione | For any further information:
pard.iride@iuav.it
www.iuav.it/vesperrivista | www.iuav.it/vesperjournal

Iscrizione al Registro Stampa del Tribunale di Venezia n. 4/2019 del 24/10/2019

Direttore responsabile: Sara Marini

No. 1 | Supervenice
Autunno | Inverno 2019
Fall | Winter 2019

ISSN 1120-3762
e-ISSN 1120-3770

Autori | Authors
Fabrizio Antonelli, *professore associato in Georisorse Minerarie e Applicazioni Mineralogico-petrografiche per l'Ambiente e i Beni Culturali*, Università Iuav di Venezia.

Lorenzo Calvelli, *professore associato in Storia Antica*, Università Ca' Foscari Venezia.

Paolo Ceccon, *architetto*, Venezia.

Agostino De Rosa, *professore ordinario in Disegno*, Università Iuav di Venezia.

Nicola Emery, *docente-ricercatore in Filosofia e Estetica*, Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera italiana.

Milovan Farronato, *direttore e curatore di Fiorucci Art Trust*, London.

Curatore del Padiglione Italia della 58. Esposizione Internazionale d'Arte - Biennale di Venezia 2019.

Daniela Ferretti, *direttrice del Museo Fortuny*, Venezia.

Manuele Fior, *Cartoonist, Illustrator and Architect*, Paris.

Luigi Guzzardi, *architetto*, Venezia.

Robert Henke, *Composer, Artist and Software Developer*, Berlin.

Serenella Iovino, *Professor in Italian Studies and Environmental*

Humanities, University of North Carolina at Chapel Hill.

Armin Linke, *Photographer*, Berlin.

Giovanni Marras, *professore associato in Composizione Architettonica e Urbana*, Università Iuav di Venezia.

Riccardo Miotto, *architetto e illustratore*, Treviso.

Gabriele Monti, *ricercatore in Disegno Industriale*, Università Iuav di Venezia.

Alessandra Pagliano, *professore associato in Disegno*, Università Federico II di Napoli.

Alberto Pérez-Gómez, *Professor in History and Theory of Architecture*, McGill University, Montréal.

Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos, *Professor in Law & Theory*, University of Westminster, London.

Mario Piana, *professore ordinario in Restauro*, Università Iuav di Venezia.

Fernando Quesada, *Professor in Architecture*, Universidad de Alcalá.

Paul O Robinson, *Artist and Professor in Design and Theory*, Univerza v Ljubljani.

Annalisa Sacchi, *professore associato in Discipline dello Spettacolo*, Università Iuav di Venezia.

Massimo Santanicchia, *Professor in Architecture*, Iceland University of the Arts.

Supervoid (Benjamin Gallegos Gabilondo, Marco Provinciali), *studio di architettura*, Roma. + Anna Livia Friel, *dottoranda in Urbanistica*, Università Iuav di Venezia.

Léa-Catherine Szacka, *Professor in Architectural Studies*, University of Manchester.

Luca Trevisani, *Artist*, Berlin.

Angela Vettese, *professore associato in Museologia e Critica Artistica e del Restauro*, Università Iuav di Venezia.

Illustrazioni: Sara Marini

I disegni a | Drawings at pp. 138-140, 147, 148-149, 202-203 sono della redazione | are by the Editorial Staff.

Illustrazioni: Sara Marini

Tutti i contributi pubblicati in questo numero sono stati sottoposti a un procedimento di revisione tra pari (Double-Blind Peer Review) ai sensi del Regolamento Anvur per la classificazione delle riviste nelle aree non bibliometriche, ad eccezione dei testi presenti nelle rubriche Citazione, Racconti, Inserto, Ring e Tutorial. | All published contributions are submitted to a Blind Peer Review process according with Anvur Legislation of journals rating in “not bibliometric” scientific fields, except for the sections Quote, Tales, Extra, Ring and Tutorial.

Illustrazioni: Sara Marini

Vesper è inclusa nell'elenco delle riviste scientifiche dell'Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della ricerca (Anvur) per le aree non bibliometriche *08 - Ingegneria civile e Architettura e II - Scienze storiche, filosofiche, pedagogiche e psicologiche*. | Vesper has been acknowledged the status of 'scientific journal' by the Italian National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes (ANVUR) in the academic fields of *Civil Engineering and Architecture*, as well as *History, Philosophy, Pedagogy and Psychology* (areas 08 and II in the Italian academic areas, with the exception of their bibliometric subfields). Vesper è indicizzata su | is indexed in EBSCO e | and Torrossa.

Illustrazioni: Sara Marini

ISBN 978-88-229-0416-4

ISSN 2704-7598

Finito di stampare nel mese di novembre 2019 da | Printed on November 2019 by Industria Grafica Bieffe, Recanati (MC)

Illustrazioni: Sara Marini

I **U** **A** **V**
Università Iuav di Venezia
dcp
dipartimento di Culture del Progetto

Quodlibet

Questo volume è concesso in licenza secondo i termini della Creative Commons Attribution (CC BY-NC-ND 4.0 International License) che permette di scaricare le opere, a patto che si accrediti l'Autore(i), non potendo modificarle in alcun modo o utilizzarle commercialmente. Le immagini o altro materiale di terze parti non è incluso nella licenza Creative Commons della rivista e l'uso non è permesso dalla normativa vigente, o eccede l'uso consentito. Per l'utilizzo si dovrà ottenere il permesso direttamente dal titolare del copyright. | This publication is licensed under a Creative Commons Attribution (CC BY-NC-ND 4.0 International License). This license allows downloading the articles provided that they are properly attributed to their Author(s), without modifying them in any way or using them for commercial purposes. Images and other third parties' material is not included in the Creative Commons license of the Journal and their use is not allowed by current legislation, or exceeds the permitted use. It is necessary to ask permission from copyright holders for the use.