

# OFFICINA



20

**Terra**  
di Mattia Riami

Mattia Riami è illustratore e graphic designer.



[www.mattiariami.com](http://www.mattiariami.com)



## Fame di terra

Nel 1963 Italo Calvino pubblica un breve romanzo dal titolo *La speculazione edilizia* (Einaudi, 1963). Il racconto è la storia di un fallimento edilizio, una speculazione mal riuscita che porta con sé pesanti ripercussioni sul territorio dove il romanzo è ambientato, la Riviera ligure. Sono gli anni '50, epoca di boom edilizio, di imprenditori improvvisati, di famiglie neo-borghesi intente ad accaparrarsi un appartamento vista mare sui litorali italiani. Protagonista della storia è Quinto Anfossi, giovane intellettuale rivierasco che lavora in una grande città del Nord, ma che, stanco di una vita “poco concreta”, si butta senza tanti scrupoli nell’impresa di trasformare parte del giardino della villa di famiglia in un complesso di appartamenti per turisti. Per il progetto, Quinto si affida all’impresario Caisotti, un “montanaro” dell’entroterra ligure sceso in Riviera per fare i soldi nell’edilizia ma che, tra diffide e ritardi, farà di tutto per non consegnare l’opera all’Anfossi. A essi si affianca un folto gruppo di co-protagonisti: la madre di Quinto e il fratello Ampelio, l’avvocato Canal, il notaio Bardissone e l’ingegner Travaglia, e poi la signorina Lina, il compagno Masera e “quello dell’Agenzia Superga” che aveva presentato Caisotti a Quinto, tutti pronti a fare la loro parte nell’impresa ma senza essere davvero partecipi del progetto.

Riletta oggi, ad oltre cinquant’anni di distanza, questa storia è ancora attualissima; come non vedere in Quinto tutte quelle famiglie che negli ultimi decenni hanno investito nel sicuro mattone? E come non leggere nella figura del Caisotti tutte quelle imprese edili che, vendendo su carta, hanno dato forma alle lottizzazioni dei nostri paesi? Tanto più che l’epilogo è lo stesso, un fallimento, quello dei condoni edilizi, della bolla economica del 2008, della crisi, dei condomini sfitti, del cemento e delle opere incompiute. Ma ancora di più, è la stessa l’omertà con cui l’umanità si pone di fronte allo sfruttamento del suolo. La più preziosa delle risorse che abbiamo, l’unica Terra a nostra disposizione, è quotidianamente vittima delle violenze inflitte dall’uomo: disbosciamo le foreste per coltivare, incanaliamo i fiumi per farci spazio e cementifichiamo i suoli per costruire nuovi edifici, nuove strade e parcheggi, rendendoci tutti partecipi di un crimine globale che troppo spesso fingiamo di non vedere, un delitto privo di poesia, almeno finché la nostra fame di terra non sarà placata. *Emilio Antonioli*

# OFFICINA\*

“Officina mi piace molto, consideratemi pure dei vostri”  
*Italo Calvino, lettera a Francesco Leonetti, 1953*

Trimestrale di architettura e tecnologia  
N.20 gen-mar 2018  
**Terra**

**Direttore editoriale** Emilio Antoniol

**Direttore artistico** Margherita Ferrari

**Comitato scientifico** Fabio Cian (*direttore*),  
Sebastiano Baggio, Matteo Basso, Maria Antonia  
Barucco, Viola Bertini, Piero Campalani,  
Federico Dallo, Doriana Dal Palù, Francesco  
Ferrari, Michele Gaspari, Silvia Gasparotto,  
Giovanni Graziani, Michele Marchi, Patrizio  
Martinelli, Cristiana Mattioli, Corinna Nicosia,  
Fabio Ratto Trabucco, Chiara Scarpitti, Barbara  
Villa, Carlo Zanchetta, Paola Zanotto

**Redazione** Valentina Manfè (*esplorare*),  
Margherita Ferrari (*portfolio*), Paolo Borin  
(*BIMnotes*), Arianna Mion (*microfono acceso*),  
Libreria Marco Polo (*cellulosa*)

**Copy editor** Emilio Antoniol, Margherita Ferrari

**Impaginazione** Margherita Ferrari

**Grafica** Stefania Mangini

**Photo editor** Letizia Goretti

**Testi inglesi** Giorgia Favero, Antonio Sarpatò

**Web** Emilio Antoniol, Margherita Ferrari

**Progetto grafico** Margherita Ferrari

**Proprietario** Associazione Culturale OFFICINA\*

**e-mail** info@officina-artec.com

**Editore** Incipit Editore S.r.l.

**Sede legale** via Asolo 12, Conegliano, Treviso

**e-mail** editore@incipiteditore.it

**Stampa** Press Up, Roma

**Tiratura** 200 copie

**Chiuso in redazione** il 17 febbraio 2018, con  
cioccolata calda e biscotti

**Copyright** opera distribuita con Licenza Creative  
Commons Attribuzione - Non commerciale -  
Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale



*Leditore si solleva da ogni responsabilità in merito a violazioni  
da parte degli autori dei diritti di proprietà intellettuale relativi  
a testi e immagini pubblicati.*

**Direttore responsabile** Emilio Antoniol

**Registrazione** Tribunale di Treviso

n. 245 del 16 marzo 2017

**Pubblicazione a stampa** ISSN 2532-1218

**Pubblicazione online** ISSN 2384-9029

**Accessibilità dei contenuti**

**online** [www.officina-artec.com](http://www.officina-artec.com)

**Abbonamenti**

**e-mail** [abbonamenti@incipiteditore.it](mailto:abbonamenti@incipiteditore.it)

**online** [www.incipiteditore.it](http://www.incipiteditore.it)

**Prezzo di copertina** 10,00 €



OFFICINA\*



HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Andrea Babolin, Elisa Brusegan, Luca Casagrande, Valentina Coraglia, Federico Correale Santacroce, Doriana Dal Palù, Claudia De Giorgi, Angelo Figliola, Paola Fortuna, Niccolò Iandelli, Andrea Mazzuccato, Maicol Negrello, Francesca Pocaterra, Francesca Ragazzi, Rosaria Revellini, Mattia Riami, Silvia Santato, Paolo Sivieri, Matteo Tormena, Massimo Triches, Alberto Verde.

# INDICE n.20·gen·mar·2017

ESPLORARE  4 *a cura di Valentina Manfè*

Terra  8 *introduzione di Emilio Antonioli*



Terra  
Mattia Riami

10 **Campi di cemento** *Maicol Negrello*

16 **Una legge sul consumo di suolo** *Silvia Santato*

20 **OILANDSCAPES** *Alberto Verde*

26 **Terra, dimora di risorse in via di estinzione?**  
*Valentina Coraglia, Claudia De Giorgi*

32 **La pietra nella non-età-della-pietra** *Doriana Dal Palù*

38 **Post-Industrial robotics** *Angelo Figliola*

44 **Infondo** *a cura di Emilio Antonioli e Margherita Ferrari*

PORTFOLIO  46 **Arte nella terra** *di Emilio Antonioli e Margherita Ferrari*


IN PRODUZIONE  54 **Substrati di qualità** *Matteo Tormena*

56 **Scambiare calore con il pianeta** *Paolo Sivieri*

60 **Il suolo vivente** *Francesca Ragazzi, Francesca Pocaterra, Federico Correale Santacroce*


VOGLIO FARE L'ARCHITETTO  64 **Ri-formare la trachite** *Andrea Babolin*

68 **Trying to survive** *Elisa Brusegan, Massimo Triches*

IMMERSIONE  72 **Inverno antropico** *Niccolò Iandelli, Andrea Mazzuccato*

78 **Accessibilità a Venezia** *Rosaria Revellini*

82 **Segni di corrispondenza** *Paola Fortuna*

MICROFONO ACCESO  88 **Il terremoto in Messico raccontato da chi l'ha vissuto**  
*a cura di Arianna Mion*

94 **GeoSpectra** *a cura di Luca Casagrande*

CELLULOSA  98 **Dimmi come va a finire** *a cura de I Librai della Marco Polo*

(S)COMPOSIZIONE  99 **Sapore di terra** *a cura di Emilio Antonioli*



Rosaria Revellini è assegnista di ricerca FSE presso l'Università Iuav di Venezia.  
e-mail: rrevellini@iuav.it

# Accessibilità a Venezia

## Esempi di sistemi meccanici per strutture ricettive per il superamento di piccoli dislivelli

Venezia, patrimonio dell'umanità, è risultata la terza città italiana più visitata nel 2016 con 10,5 milioni di turisti, secondo i dati Istat dello scorso anno (*Rapporto Viaggi e vacanze*, pubblicato il 30 ottobre 2017).

A causa della sua struttura topografica, la città lagunare è erroneamente ritenuta dalla maggior parte delle persone "inaccessibile" ma, a partire dal 2003, con l'istituzione dell'ufficio EBA (Eliminazione Barriere Architettoniche) del Comune di Venezia, sono stati realizzati numerosi interventi sia nella città storica che nelle principali isole al fine di renderla fruibile con maggiore facilità alle persone con disabilità motoria.

Venezia, infatti, è costituita da circa 120 isole collegate da 430 ponti che rappresentano le principali "barriere" per la percorribilità della città ma che, nel contempo, ne costituiscono la sua stessa specificità. Nel corso di questi anni sono stati compiuti diversi interventi proprio sui ponti, come l'installazione di rampe temporanee e permanenti o l'impiego di sistemi meccanici di risalita in modo da garantire l'accessibilità di alcune parti della città.

I ponti, però, non rappresentano l'unico impedimento per la percorribilità: il tessuto connettivo della città, costituito da calli, fondamenta e campi, presenta molti altri dislivelli, seppur più contenuti nelle dimensioni, come ad esempio i gradini che separano la quota dei camminamenti con quella di accesso a bot-

teghe, alberghi, musei e alle abitazioni. Le norme in vigore prevedono che sia garantita l'accessibilità alle persone con disabilità motoria negli edifici pubblici o aperti al pubblico, obiettivo che in una città storica è reso complesso dalla necessità di tutelare nel contempo il patrimonio storico.

Le soluzioni adottate negli anni per rispondere al superamento dei piccoli dislivelli fanno riferimento a quattro tipologie prevalenti: rampe amovibili, di solito utilizzate per accedere alle abitazioni private; servoscala; piattaforme elevatrici e a scomparsa e rampe automatiche a scomparsa, queste ultime collocate soprattutto negli edifici aperti al pubblico.

In realtà, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, nelle *Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale* emanate nel 2008, sconsiglia l'utilizzo dei sistemi meccanici perché non sempre risultano confortevoli o sicuri per le persone con disabilità e non consentono un impiego in totale autonomia. Tuttavia l'utilizzo di tali sistemi risulta spesso l'unica soluzione possibile a Venezia, dal momento che gli spazi molto limitati rendono difficile la collocazione di rampe con percentuali di pendenza dell'8%. Inoltre i sistemi meccanici, nella maggior parte dei casi, garantiscono il criterio di "reversibilità" e permettono di mantenere un unico accesso all'edificio, evitando la creazione di ingressi dedicati su fronti laterali.

Venice was the third most visited Italian city in 2016 with 10.5 million of tourists. Due to its topographical structure, the city is erroneously considered inaccessible by most people but, since 2003, with the establishment of the EBA office (Elimination of Architectural Barriers) of the City of Venice, numerous interventions have been carried out to make it more accessible to people with disabilities.

Bridges are the main obstacles to the pedestrian mobility in the city but they are not the only one. The connective tissue of the city, consisting of calli, fondamenta and campi, has many other small differences in height, such as the steps leading to shops, hotels, museums and homes. The solutions adopted over the years to meet the overcoming of these small gaps are: removable ramps, stairlift, lifting platforms, retractable platforms and automatic retractable ramps.



01

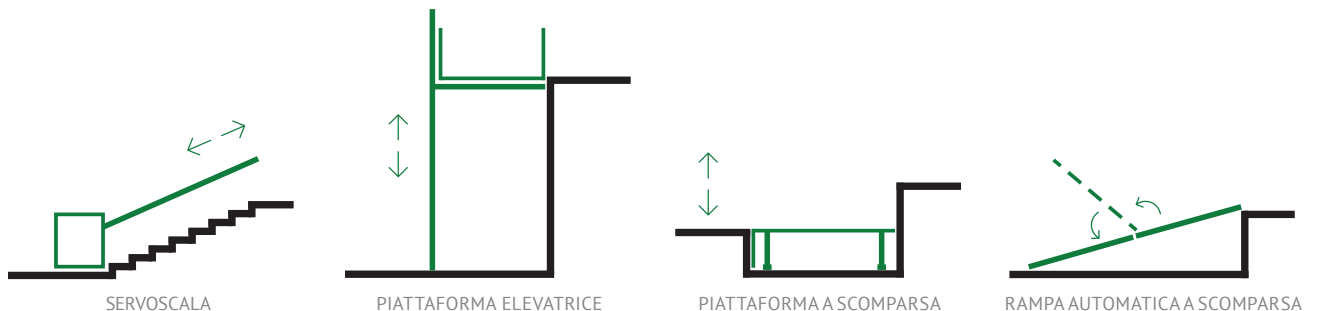
Date le caratteristiche architettoniche e urbanistiche di Venezia non esiste un'unica soluzione replicabile per ogni situazione, ma va studiato caso per caso l'intervento più opportuno da realizzare. Di seguito vengono brevemente descritte le principali caratteristiche dei dispositivi meccanici prima citati e, per ognuno di essi, viene riportato un esempio di accesso a strutture ricettive.

### Il servoscala

Il servoscala è stato uno dei sistemi più utilizzati negli anni '80 per il superamento di

dislivelli verticali ma oggi sta scomparendo a causa della difficile gestione dell'apparecchio che spesso rimane inutilizzato per lunghi periodi, e dell'ingombro che determina sulle scale. Il servoscala, infatti, è ancorato alla parete prospiciente la scala tramite una guida, lungo cui si muove la pedana o il sedile che sono generalmente ribaltabili. La sua funzionalità e il suo aspetto sono legate al sistema meccanico di movimento ed è difficilmente personalizzabile, motivo che lo rende del tutto estraneo al contesto in cui viene inserito e difficile da integrare (img. 06).

“ non esiste un'unica soluzione replicabile per ogni situazione ”



02



03



04

### La piattaforma elevatrice e la piattaforma a scomparsa

La piattaforma elevatrice, anche definita “mini-ascensore”, costituisce una valida alternativa all’ascensore in caso di dislivelli inferiori a 4 metri o in presenza di ingombri ridotti per il vano corsa. Rispetto a quest’ultimo, la piattaforma elevatrice ha un sistema meccanico più lento, pensato per un utilizzo ridotto nel tempo, che può essere a pantografo o a pistoni idraulici e che non necessita di una fossa di uno scavo di pochi centimetri, risultando così minimamente invasivo. Tale sistema è composto da una pedana e dalla protezione della stessa, chiusa durante il suo azionamento per garantire sicurezza al fruitore. Di solito questa protezione è costituita da vetri di sicurezza e, in tal modo, risulta poco invasivo dal punto di vista architettonico (img. 05). Quando il dislivello da superare è inferiore a 50 cm, non è necessario che ci sia la protezione. Se la pedana viene rivestita con la stessa pavimentazione dell’ambiente in cui viene collocata, si parla di piattaforma a scomparsa, soluzione meccanica che viene definita mimetica. In questo caso, però, necessita di uno scavo più profondo e quindi l’impatto è maggiore (img. 04).

### La rampa automatica a scomparsa

La rampa automatica a scomparsa rappresenta una buona soluzione per disli-





05



06



07

velli al di sotto dei 20 centimetri. Tale sistema prevede l'apertura della rampa mediante due cinematismi: una prima rotazione di 90° dell'intera rampa seguita dalla rotazione di 180° di uno dei due moduli che la compongono. Rispetto agli altri sistemi è sicuramente quello meno impattante, infatti, una volta chiusa risulta nascosta al lato dell'ingresso (img. 07). Soprattutto si tratta dell'unica soluzione, tra quelle analizzate, a poter essere realizzata con materiali diversi (alluminio, acciaio corten, ecc.) in modo da integrarsi nell'edificio in cui viene posta.

Con questi dispositivi, unendo la reversibilità con il funzionamento meccanico, è possibile arrivare a soluzioni poco invasive e integrate nel contesto storico. I quattro esempi d'interventi in cui sono stati impiegati tali sistemi meccanici possono costituire, quindi, una piccola panoramica utile a comprendere quanto il dialogo tra tecnica e architettura possa produrre risultati interessanti. Dal momento che per ogni situazione va studiato l'intervento più opportuno da realizzare, soprattutto in una città come Venezia, la personalizzazione del prodotto industriale diviene parte integrante del progetto architettonico, oltre che un potenziale importante per le aziende del settore.▲

#### IMMAGINI

Crediti: Rosaria Revellini.

01 - Hotel Olimpia in Fondamenta Burchielle, Venezia.  
02 - Schematizzazione dei differenti "sistemi meccanici".  
03, 04 - Esempio di piattaforma a scomparsa: Hotel "Olimpia" in Fondamenta Burchielle. Le ristrette dimensioni della fondamenta non consentivano né il posizionamento di una rampa esterna né l'installazione di una piattaforma elevatrice esterna, seppure il dislivello da superare fosse modesto. È stata dunque realizzata una piattaforma "a scomparsa" in acciaio inox, movimentata da pistoni idraulici collocati all'interno del solaio. La struttura è stata rivestita con la stessa pavimentazione della sala interna in modo che, quando la piattaforma non è in funzionamento, sia dall'interno che dall'esterno non si nota la presenza del dispositivo.

05 - Esempio di piattaforma elevatrice: Hotel "Papadopoli" ai Giardini Papadopoli. La presenza di un piano rialzato, complanare alla pavimentazione interna dell'hotel, necessita di un collegamento verticale per riconnettersi alla quota del camminamento. Sono quindi presenti quattro gradini e una piattaforma elevatrice "a pantografo", che dall'esterno del porticato non risultano visibili anche grazie alla protezione della pedana in vetro.

06 - Esempio di servoscala: Hotel "Agli artisti" in Calle Priuli ai Cavalletti. La presenza di finestrate basse da un lato e di altri ingressi dall'altro non avrebbe dato la possibilità di posizionare una rampa di accesso all'hotel, quindi è stato utilizzato un servoscala "a pedana ribaltabile", sistema grazie al quale la persona con disabilità può spostarsi con la sua carrozzina dal piano di camminamento alla quota di ingresso dell'edificio e che, grazie al ribaltamento della pedana stessa, limita l'ingombro sulla rampa di scale.

07 - Esempio di rampa automatica a scomparsa: Hotel "La corte di Gabriela" in Calle degli Avvocati. L'edificio si trova lungo una calle stretta che non avrebbe consentito la presenza di una rampa fissa. Si è optato per una rampa automatica a scomparsa, posta all'interno di uno spazio apposito in modo che, quando chiusa, non ostruisce il passaggio e non è visibile. Realizzata in alluminio punzonato e azionata elettricamente, presenta due maniglie laterali per facilitare le operazioni di apertura e chiusura. Crediti: Valeria Tatano.

“  
la personalizzazione  
del prodotto  
industriale diviene  
parte integrante del  
progetto architettonico  
”