

Fernanda De Maio, Andrea Iorio

VENEZIA IL RICCIO, VENEZIA LA VOLPE VENICE THE HEDGEHOG, VENICE THE FOX



Fernanda De Maio, Andrea Iorio

**VENEZIA IL RICCIO,
VENEZIA LA VOLPE
VENICE THE
HEDGEHOG,
VENICE THE FOX**



I
-
U
-
A
-
V

Università Iuav
di Venezia



Sponsored by:



ANCE | VENEZIA

VENEZIA CITTÀ SOSTENIBILE

W.A.Ve. 2019

Curatore: Alberto Ferlenga

Coordinatori: Marco Ballarin, Daniela Ruggeri

Tutors: Noemi Biasetton, Rafael De Conti Lorentz, Chiara Semenzin, Elisa Zatta

Web e social: Giulia Ciliberto

Amministrazione: Lucia Basile, Federico Ferruzzi

Comune di Venezia, Direzione sviluppo del territorio e città sostenibile:

Danilo Gerotto, Direttore

Vincenzo de Nitto, Dirigente centro storico e isole

con Filippo Lovato, Omar Tommasi, Claudia Visser

Maurizio Dorigo, Dirigente terraferma

con Nicola Rossi

Fernanda De Maio, Andrea Iorio

Venezia il riccio, Venezia la volpe

Venice the Hedgehog, Venice the Fox

Anteferma Edizioni ISBN: 978-88-32050-69-1

Università Iuav ISBN: 978-88-31241-11-3

Editore

Anteferma Edizioni S.r.l.
via Asolo 12, Conegliano, TV
edizioni@anteferma.it

In coedizione con
Università Iuav di Venezia
Santa Croce 191, Venezia, VE

Prima edizione: giugno 2020

Progetto grafico e infografiche: Stefania Mangini

Impaginazione: Emilio Antoniol, Margherita Ferrari, Stefania Mangini

Traduzioni: Silvia Micali

Foto: Umberto Ferro, Luca Pilot, Sara Pellizzer, Jacopo Berti, Maria Cristani

Copyright



Questo lavoro è distribuito sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione - Non commerciale - No opere derivate 4.0 Internazionale

INDICE

- 4 W.A.Ve. 2019**
- 6 Quale futuro per Venezia**
- 15 Ex-Italgas Venezia**
- 17 Nella natura di Venezia**
- 21 Il riccio, la volpe e altre figure**
- 25 Dall'immaginario all'immagine e ritorno**
- 31 Workshop**
- 61 Colophon**





Nella natura di Venezia

Fernanda De Maio

The aim of the workshop, in order to verify the environmental sustainability of Venice in the future, was to extrapolate the architectural and urban archetypes with which the city was built, and translate them into the new urban regeneration design project of the former Italgas area, in the workers' district of Santa Marta.

«Design, the act of putting construct in an order, or disorder, seems to be human destiny. It seems to be the way into trouble and it may be the way out. It is the specific responsibility to which our species has matured, and constitutes the only chance of thinking, foreseeing, and constructing animal, that we are, to preserve life on this shrunken planet and to survive with grace. Such survival is undoubtedly our grand objective, according to an innate pattern of feeling. It is a matter of urgent concern to everyone – from the loftiest philosopher to the most matter-of-fact businessmen. Design to contribute to survival of the race is more than design as a long-hair luxury or a lubrication of bigger and better trade»¹.

Richard Neutra

La città del futuro come sarà? Cosa è l'architettura e come si può attraverso la sua pratica promuovere e far propri i principi e i valori legati al concetto di sostenibilità ambientale? E una città come Venezia come si colloca in un dibattito del genere? L'inquietudine che annuvola i cieli dell'Architettura del Novecento, con questi interrogativi, non sembra scalfire, nella sua sostanza, Venezia, città in eterna sospensione tra sogno

– Pagina a fronte: le fasi della produzione del gas nell'Officina di Santa Marta, 1920. Da "Storia del gas nella città dei dogi", Gianpietro Zucchetta (a cura di), Marsilio, Venezia, 2001.

1 – Neutra R., "Survival through Design", Oxford University Press, Oxford, 1954.

e realtà, nell'immaginario di chi non la abita veramente. Se di tali interrogativi si può dire che rappresentano lo sfondo costante del lavoro di un architetto, sempre e in ogni luogo, l'aspetto d'inquietudine si lega, viceversa, per un verso alla rapidità con cui avanzano e si perfezionano gli strumenti tecnologici e informatici rispetto alla lentezza con cui l'architettura si compie dal progetto all'opera realizzata e, per l'altro, a come la relazione tra il pensiero architettonico e i mezzi con cui si attiva e si attua non rischi di rappresentare un controllo esclusivo nonché un arrogante e patetico predominio dell'uomo sull'ambiente. Per comprendere il senso di questa inquietudine – che da Neutra passa a Doxiadis e alla cerchia di intellettuali riuniti intorno alla rivista *Ekistics*, attraversa il movimento metabolista in Giappone o i Ciam con l'esperienza del Team X e tutte le sue derive avanguardiste in Italia e nel resto del mondo, ma era anche stata alla base dell'ala "verde" degli architetti che parteciparono alla costruzione del sistema infrastrutturale della Germania nazista – vale forse la pena riprendere due termini, di cui uno, il primo, piuttosto desueto nell'attuale vocabolario dell'architettura praticata e discussa dai più, mentre il secondo appare quasi abusato: Habitat e Ambiente. Il termine "habitat" che, dal punto di vista ecologico, significa, più o meno, le «condizioni generali di un insediamento urbano, e il complesso delle strutture, naturali e artificiali, che lo caratterizzano»², ha, nel corso del Novecento e ancor più in questo nostro secolo, sempre più evidenziato una frattura con il termine "ambiente" che, sempre in un'ottica ecologica, è possibile approssimare alla definizione di «natura, come luogo più o meno circoscritto in cui si svolge la vita dell'uomo, degli animali, delle piante, con i suoi aspetti di paesaggio, le sue risorse, i suoi equilibri, considerata sia in se stessa sia nelle trasformazioni operate dell'uomo e nei nuovi equilibri che ne sono risultati, e

come patrimonio da conservare proteggendolo dalla distruzione, dalla degradazione, dall'inquinamento»³. Se l'habitat, dunque, contiene per sua intrinseca sostanza la natura, ci si domanda come mai, allora, la pianificazione, cioè quell'atto insito nel progetto di cui parla Neutra nell'esergo, non riesce più a contenerla nelle opere che realizza in una cornice di sviluppo tecnologico rapidissimo?

Il W.A.Ve. 2019 parte da Venezia, città che nella autobiografia del noto architetto Richard Rogers⁴ viene descritta come la città pedonale per eccellenza, la perfetta città compatta senza treni né automobili, pienamente centrata, seppur inconsapevolmente, in una cornice di sostenibilità ambientale, che oggi la fa apparire fragile e a rischio, eppur necessaria come modello da perseguire per la città del futuro. Venezia proprio lei, l'artificialissima densa e ipermanutenuta Venezia. Città vera, reale, frutto di un grande architetto collettivo affiancato da geni illustri e venerati, città che ha dato luogo a migliaia di Venezie analoghe, con lo stesso nome o con nomi altri: da Amsterdam o San Pietroburgo a quelle fantasticate dal Marco Polo di Calvino... Venezia è davvero sostenibile come si argomenta nelle pagine che introducono il tema W.A.Ve. 2019?

L'obiettivo proposto nel workshop, che presentiamo in queste pagine, è stato di verificare quali fossero le caratteristiche della sostenibilità ambientale di Venezia e quale forma precisa assumessero nel contesto urbano lagunare. Si è trattato di capire se esisteva la possibilità di estrapolare, dal modello generale, alcuni archetipi architettonici interpretabili nel senso indicato dalla proposta curatoriale del W.A.Ve., da reimpiegare, nel corso di una sequenza di sperimentazioni da parte degli studenti, nel progetto di rigenerazione urbana che si chiedeva loro di proporre per un'area di margine tra le due Venezie che meglio conosciamo, quella dura di cemento e ferro di Marghera postindu-

3 – <http://www.treccani.it/vocabolario/ambiente/>

4 – Brown R., Rogers R., "Un posto per tutti. Vita, architettura e società giusta", Johan e Levi Editori, Monza, 2018.

striale e quella di mattoni e pietra d'Istria del centro storico più famoso del mondo: l'area dell'Ex-Italgas. Questa area s'incunea nel quartiere operaio di Santa Marta, quale prima propaggine novecentesca, a insidiare i bordi liberi della Serenissima, occupando un vuoto di risulta trapezoidale in cui sorgeva il Campo Marzio fin dall'epoca della dominazione austroungarica. Si tratta di un recinto ex industriale, di un'area per la produzione energetica, circondata da mura di case, da mura d'acqua, da canali e binari; si presenta come un'area non immediatamente assimilabile a un parco se non per quegli elementi da terzo paesaggio, che oggi, travalicando le mura, la fanno apparire quasi come un giardino segreto; rappresenta un luogo solo sfiorato ogni giorno in modo radente dai passi delle migliaia di studenti che percorrono le calli limitrofe per andare a studiare architettura nelle aule dello luav del cotonificio di Santa Marta. In altre parole si tratta di un luogo noto e in disparte, dove a lungo la produzione di gas con le sue infrastrutture sotterranee fatte di tubi ha dotato la città storica della prima illuminazione pubblica diffusa. Qui, dal lato opposto dell'altro grande polo industriale ormai dismesso della laguna – l'Arsenale – più che altrove, ci è sembrato significativo raccontare e descrivere la natura di Venezia, città operosa e operaia, dove gli stereotipi con cui è nota si stemperano per lasciare il posto alla vera vita che qui si svolge e per dare respiro al futuro e, una volta, luce a quell'altra Venezia intorno a Rialto, senza contese.

Bibliografia

Brown R., Rogers R., *Un posto per tutti. Vita, architettura e società giusta*, Johan e Levi Editori, Monza, 2018.

Neutra R., *Survival through Design*, Oxford University Press, Oxford, 1954.