

# LE ORIGINI DEL PROGETTO DI RIO NOVO A VENEZIA

Dal dibattito  
ottocentesco  
all'incarico  
a Eugenio Miozzi

Università Iuav di Venezia  
Corso di Dottorato in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica  
Ciclo XXXIV

Candidato: Riccardo Segradin  
Relatore: Prof. Marko Pogacnik



Alla mia famiglia



# INDICE

<b>INTRODUZIONE</b>	<b>6</b>
<b>PARTE I 1907–1930 Eugenio Miozzi: prima di Venezia</b>	<b>14</b>
1 Gli anni della formazione: Dall’ambiente culturale di Bologna, alle esperienze del periodo libico	16
1.1 La scuola di Bologna: Antonio Zannoni e Attilio Muggia	17
1.2 Gli studi di Eugenio Miozzi	25
1.3 La stagione delle grandi opere a Bologna e il progetto di Via Indipendenza	35
1.4 Subito dopo la laurea: gli anni in Libia nel Genio Civile militare (1912-1919)	46
2 I primi ponti di Eugenio Miozzi: La ricerca strutturale e architettonica e il confronto con l’ambiente internazionale	60
2.1 La crescita professionale nel Genio Civile: Udine, Belluno e Bolzano (1919-1928)	61
2.2 Gli anni dell’Azienda Autonoma Strade Statali (AASS): gli studi più avanzati e la costruzione delle Grandi Volte	97
2.3 Il Secondo Congresso Internazionale sui ponti e l’ingegneria strutturale e i brevetti	119
2.4 Conclusioni	125
<b>Parte II Rio Novo, declinazione di un progetto ottocentesco a sistema urbano per una Venezia moderna</b>	<b>130</b>
3 Venezia nell’Ottocento: vicende urbane e progetti per la città lagunare nel XIX secolo	132
3.1 Premessa	133
3.2 Le prime riforme urbane: tra primo governo austriaco e dominazione francese	135
3.3 Il secondo periodo austriaco e il piano Casarini sui collegamenti interni ed esterni a Venezia	142
3.4 La viabilità veneziana nella seconda metà dell’Ottocento e il contesto normativo nazionale per il risanamento delle città	152
3.5 Dal 1866 alla fine del secolo	158
3.6 La rappresentazione di Venezia nel suo rapporto con l’acqua	174
4 Venezia nel Novecento: la stagione di grandi opere nella prima metà del secolo	184
4.1 Strategie e protagonisti nei primi decenni del Novecento	185
4.2 L’Ing. Vittorio Umberto Fantucci e i primi progetti per un nuovo collegamento con la terraferma	197
4.3 La programmazione dei lavori e l’arrivo di Miozzi: Venezia, 1930	214
4.4 Dal Canale Piccolo al Rio Novo: il progetto definitivo e il suo cantiere	248
4.5 Due elementi notevoli del nuovo sistema urbano: il Ponte del Prefetto e l’Autorimessa Comunale	261

---

<b>CONCLUSIONE</b>		<b>284</b>	
<hr/>			
<b>BIBLIOGRAFIA</b>		<b>290</b>	
<hr/>			
<b>ARCHIVI E BIBLIOTECHE</b>		<b>298</b>	
<hr/>			
<b>APPENDICI</b>	I	Mappa dei ponti 1919-1930	302
	II	Convenzione 26 giugno 1930	304
	III	Determinazioni podestarili	310
		— 1929	311
		— 1930	311
		— 1931	315
		— 1932	320
		— 1933	327
	IV	Rassegna stampa	332
		— Gazzetta di Venezia	333
		— Corriere della Sera	354
		— La Stampa	368



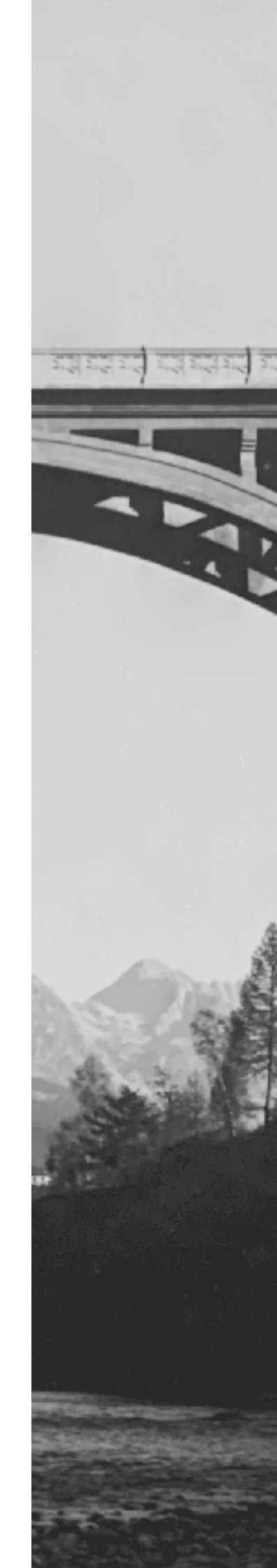
# INTRODUZIONE







Il motivo di una ricerca che approfondisce il rapporto tra una personalità come quella di Miozzi e i processi coi quali si delinea progressivamente il progetto del Canale Piccolo, poi Rio Novo, a Venezia è da ritrovarsi non solo in un'investigazione più approfondita della figura del progettista, che lo rapporti all'ambiente culturale e professionale che lo ha formato, ma anche in un più sistematico riordino degli eventi culturali e politici che hanno caratterizzato la città lagunare nei primi anni dell'ascesa fascista. Miozzi, che a Venezia assume l'incarico di Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico a partire dal 31 ottobre 1930, inizialmente in via provvisoria, è stato riscoperto in tempi recenti rispetto ai suoi più noti predecessori che hanno ricoperto questo ruolo. Riportiamo ad esempio i nomi dei più studiati come Giuseppe Salvadori (marzo 1817 - dicembre 1852), Annibale Forcellini (febbraio 1873 - gennaio 1890) o Daniele Donghi (ottobre 1904 - ottobre 1910). Sono le ricerche di Elisabetta Populin a fornire nel 1987 una prima lettura critica dell'archivio personale di Miozzi, all'epoca ancora conservato dalla famiglia. Da questo primo lavoro l'interesse per il suo personaggio si è poi intensificato a partire dall'acquisizione del fondo da parte dell'Archivio Progetti IUAV, culminando con la pubblicazione, nel 1997, dell'inventario analitico a cura di Valeria Farinati. Questi due lavori costituiscono a tutti gli effetti le prime ricerche sistematiche condotte sulla figura dell'ingegnere, e sono stati riferimenti fondamentali per i più recenti contributi scientifici coincidenti con gli anni in cui egli si trovava a Venezia. Riferimenti ad essi si ritrovano in volumi come quello del 2002 a cura di Cosmai e Sorteni, *L'Ingegneria Civile a Venezia: istituzioni, uomini e professioni da Napoleone al Fascismo*, oppure in quello curato da Zucconi dal titolo *La Grande Venezia, una metropoli incompiuta*, dello stesso anno. Altri interventi sono comparsi in riviste come *Rassegna*, *Galileo* e nei quaderni *Insula*. A queste fonti vanno aggiunti anche i volumi e gli articoli riportanti sia i risultati delle ricerche teoriche, sia le presentazioni dei progetti realizzati che Miozzi, contemporaneamente all'attività progettuale, pubblica per costruire la propria personale narrazione del suo operato. Mentre i primi testi e i primi progetti realizzati fino agli anni Trenta, restituiscono una vivacità intellettuale che spazia in varie problematiche, non sempre connesse tra loro, a partire dall'assunzione a Venezia la prosa di Miozzi segue una certa progettualità che fa trasparire la volontà di perseguire un progetto unitario per la città che lo adotta. La grande opera, in quattro volumi, data alle stampe a partire dal 1957, *Venezia nei secoli*, è il progetto nel quale Miozzi condensa tutte le sue conoscenze sulla città, con l'ambizione di farne il proprio testamento culturale. Anche la forma, che richiama il trattato palladiano, nobilita quest'intento, come anche il testo *Dal ponte di Rialto al Nuovo ponte degli Scalzi* mantiene una struttura narrativa che richiama direttamente il *Saggio storico sul Ponte di Rialto* di Rondelet. Tuttavia, i limiti della letteratura prodotta ad oggi su Miozzi sono dovuti alla cronologia temporale che viene considerata quando si tratta della sua figura. La più recente pubblicazione monografica a lui dedicata (2021) è curata da Clemens Kusch, raccoglie in una serie di contributi le opere principali legate alla sua produzione tra il 1931-1969, anni in cui egli si trovava a capo dell'Ufficio Tecnico del comune di Venezia. Sfogliando l'indice di questa ricer-



ca si ha un ordinato stato dell'arte degli studiosi e dei temi che ad oggi sono stati trattati. Il seminario del 29 novembre 2019, *Eugenio Miozzi aspetti tecnici, storici, artistici ed urbanistici delle opere*, tenuto all'Ateneo Veneto, invece, ha in parte sollevato interrogativi sull'attività di Miozzi anche nel periodo prima del suo arrivo a Venezia, ma senza sfociare in un'analisi approfondita di questi anni. Rilevanti le osservazioni fatte da Gianluca Pasqualon riguardo alle novità tecniche introdotte nei ponti che l'ingegnere realizza negli anni Venti.


Alla luce delle ricerche finora condotte trattare oggi di Miozzi deve inevitabilmente prevedere il confronto con il suo ricco curriculum professionale, in modo particolare con i numerosi incarichi pubblici ricoperti per il Genio Civile, prima in Libia e poi nella Venezia tridentina. La presente ricerca si inserisce quindi in questo panorama, trattando inizialmente della biografia di Miozzi antecedente al periodo veneziano, procedendo così a contestualizzare l'autore in relazione sia alla sua formazione presso la Scuola di Bologna sia ai primi anni della sua attività, decisivi nel caratterizzarne il profilo professionale. Alla ricostruzione delle vicende di quello che potremmo definire *Miozzi prima di Venezia* è dedicata quindi la prima parte della ricerca di tesi, che ripercorre il periodo di tempo dal 1907 al 1930 e ricostruisce non solo gli spostamenti geografici ma, analizza, in primo luogo, l'ambiente culturale nel quale si è formato e i personaggi più illustri dell'ingegneria attivi all'epoca. Di notevole interesse si rivela il suo percorso di maturazione come tecnico, dal punto di vista teorico e progettuale. La dimestichezza apprezzata da tutti gli studiosi che hanno trattato la sua figura viene, infatti, acquisita dall'ingegnere in questi primi ventitré anni di attività, ed è quindi la ragione per cui si è reso necessario ripartire proprio dalla città che lo adotta durante il periodo degli studi, Bologna. Non è un legame determinato dal solo percorso formativo ma anche dall'esperienza diretta, perché Bologna a partire dal 1885, anno dell'approvazione del nuovo piano regolatore, vede portate a compimento una serie di grandi opere urbane, che mirano a risolvere il collegamento tra la stazione dei treni ed il centro cittadino. Tra i protagonisti principali di questo rinnovamento troviamo i nomi di Antonio Zannoni e Attilio Muggia, accomunati da un rapporto accademico fruttuoso che li vede attivi nell'insegnamento dell'Architettura Tecnica. Miozzi studia dal 1907 al 1912 alla Regia scuola di applicazione di Bologna diretta da Silvio Canevazzi ed ha l'occasione di essere studente di entrambi. Muggia in particolare, più giovane di Zannoni, continuerà l'attività didattica fino alla metà del secolo formando anche altri grandi protagonisti del primo Novecento italiano: oltre Miozzi, possiamo ricordare per notorietà anche Nervi e Vaccaro, laureati rispettivamente nel 1913 e nel 1920. L'Architettura Tecnica in particolare è la materia in cui alla fondazione della Scuola di Applicazione bolognese si riscontrano le maggiori innovazioni sulla didattica. Antonio Zannoni prima e Muggia poi cercano, infatti, nei loro corsi, di insegnare agli studenti un metodo di progettazione in cui venga coerentemente applicato il principio della verità costruttiva, cioè la corrispondenza dell'estetica formale e architettonica con gli aspetti tecnologici ed ingegneristici. La costruzione deve quindi rispecchiare coerentemente le scelte di tecnologia che il progettista



sceglie di adottare. Per lo stesso principio, ciascun sistema costruttivo determina un'estetica propria rendendo la scelta ingegneristica strettamente legata alla disciplina architettonica. Non stupisce quindi constatare nella scuola bolognese un'approfondita conoscenza delle più aggiornate ricerche dell'ingegneria francese e tedesca dell'epoca, sia di professionisti che indagano in maniera sistematica le tecniche costruttive più aggiornate, come Freyssinet, come pure un'attenzione alle teorie del progetto che reinterpretano i vecchi sistemi costruttivi tradizionali, motivandone la persistente modernità. Di questo ultimo filone ricordiamo l'ingegnere francese Paul Séjourné, progettista di volte in pietra di grandi luci. Nell'archivio professionale, conservato allo IUAV, resta traccia della consapevolezza di Miozzi dei progetti di questi grandi professionisti.

Ripensare la figura di Eugenio Miozzi nel contesto culturale e professionale bolognese significa, quindi, ricostruire la serie di rapporti e legami che ne hanno determinato la prima formazione all'interno di quei grandi cambiamenti e di rinnovamento tipico delle città italiane post unitarie, che precedettero l'ascesa del fascismo. In questa ricostruzione è infine utile ricordare che, dopo Bologna, e quindi nei primi anni della sua attività professionale, Miozzi operò come progettista prima nell'Africa coloniale e poi nel Nord Italia. Nel 1912 entrò nel Genio Civile dello Stato e, prestandovi servizio come ingegnere dell'ente in Libia, si occupò della progettazione della rete infrastrutturale della colonia. Il suo curriculum riporta alcune delle strade coloniali da lui progettate: la Tripoli-Tajiura, la Tripoli-Zanzur, la Bengasi-Koefia-Sidi Kalifa-Driana. Rientrato in patria dopo la guerra, la posizione ottenuta prestando servizio nel Genio Civile lo rende il candidato ideale a ricoprire il ruolo di ingegnere nella Azienda Autonoma Statale della Strada (AASS) dimostrando coi suoi progetti di riuscire ad intervenire con soluzioni specifiche a seconda del contesto. In questi anni di crescita sia personale che professionale, arriverà a ricoprire il ruolo di ingegnere capo della sezione autonoma dell'Azienda in Bolzano, lavorando sulle strade statali SS51 ed SS52 che ancora oggi costituiscono importanti arterie di viabilità montana della provincia. Molto probabilmente questi anni sono determinanti anche per instaurare una prima rete di contatti con la classe politica nazionale e veneziana dal momento che a partire dal 1921 il Conte Volpi di Misurata, esponente della classe imprenditoriale lagunare e tra i principali sostenitori dello sviluppo di Porto Marghera, ricevette incarichi istituzionali rilevanti quali Governatore della Tripolitania (1921-25) e Ministro delle Finanze (1925-29).

Sono anni anche di intensa attività teorica: insieme al prof. Santarella redige la prima raccolta di ponti italiani in cemento armato, un testo di carattere esplicativo volto a censire quei manufatti ritenuti particolarmente esemplari da un punto di vista tecnico ed estetico. L'intento principalmente divulgativo della prima raccolta porterà nel giro di pochi anni alla stesura di una seconda edizione con l'individuazione e l'aggiunta di altri ponti notevoli. Entrambe le pubblicazioni sono strutturate in due volumi: nel primo i singoli ponti presi in esame vengono schedati, in maniera da fornire le informazioni generali sui progettisti e il sistema strutturale, accompagnati da un breve testo che ne descrive



la collocazione e una sintetica cronologia con particolare attenzione alla fase di cantierizzazione, descrivendo i processi costruttivi seguiti dalle imprese. Nel secondo volume sono raccolte per ogni ponte un paio di tavole tecniche, graficamente uniformate, che forniscono una descrizione geometrica e dimensionale dei manufatti e ne permettono il reciproco confronto. Grazie anche alla fortuna critica di queste prime pubblicazioni Miozzi verrà invitato a Vienna dal 24 al 28 novembre 1928 per rappresentare l'Italia al secondo congresso internazionale sui ponti e l'ingegneria strutturale (IABSE) dove esporrà la sua ricerca su *Il razionale tracciamento della fibra media delle volte*. Il congresso viennese permette al nostro ingegnere di confrontarsi direttamente con le grandi personalità di cui egli già seguiva le ricerche e costituisce il *milieu* più significativo nel quale la comunità di tecnici discute i primi interrogativi per la definizione di un'estetica nella progettazione dei ponti che tenga contestualmente in considerazione l'aggiornamento tecnologico dei loro sistemi costruttivi. Miozzi interviene nella sessione del convegno dedicata alle costruzioni in cemento armato, assieme a Freyssinet, Ribera, Torroja, Craemer, Visintini, tra i più importanti studiosi nel campo di queste strutture. La prima parte della tesi mira quindi a riassumere tutte queste esperienze che ampliarono le conoscenze di Miozzi, permettendogli al tempo stesso di costruirsi un biglietto da visita estremamente autorevole col quale poter ambire al posto di Ingegnere capo del comune di Venezia.

Quando Miozzi arriva a Venezia, è incaricato a tempo determinato di gestire il cantiere lungo tre chilometri del ponte Littorio, confermando con quest'opera la crescente bipolarità della città lagunare determinata dal rapporto tra centro storico e polo industriale di Porto Marghera, tra isole e terraferma. Questa strategia territoriale è stata trattata nelle ricerche sulla Venezia otto e novecentesca di Guido Zucconi, Giandomenico Romanelli, Sergio Bisazza e Lionello Puppi, per citare i più importanti ma, è stata in parte tralasciata nei ragionamenti fatti relativi ai progetti degli anni Trenta, oscurata dall'interpretazione di un Miozzi *factotum*. Anche in questo caso, l'obiettivo preposto è quello di procedere all'individuazione dei principali nodi del dibattito che vedono protagonista il tema della viabilità veneziana, puntando a ritrovare in esse il filo logico che le unisca, supportato dalla documentazione archivistica. Ciò che si intende far emergere è la complessità del dibattito secolare che la città affronta, alimentato di volta in volta dalla classe dirigente che la amministra.

La seconda parte della ricerca intende quindi lasciare spazio a queste considerazioni, riordinando i fatti, alcuni noti, nell'ottica di sottolinearne il ruolo nel quadro più complesso della disputa sul riordino delle viabilità interna ed esterna veneziane. I due momenti che si individuano chiaramente distinguono inizialmente un approccio, riscontrato in maniera particolare nell'Ottocento, della classe dirigente ad una politica *neoinsulare*, nella quale è sulla città storica che si deve intervenire direttamente, modificandone il tessuto urbano per ammodernarla alle necessità contemporanee. Da inizio Novecento invece è la Terraferma, nella grande operazione speculativa ed industriale di Porto Marghera, ad interessare maggiormente le mire espansionisti-



che del nascente e borghese ceto dirigente. In questo panorama, si spiega l'urgenza di riesumare i progetti e le questioni irrisolte che erano state per una cinquantina d'anni dimenticate, dopo la realizzazione del ponte ferroviario, nonostante questo avesse costituito un passo importante nella storia urbana di Venezia, garantendone tuttavia solo l'arrivo in treno. Il progetto di un rapido canale interno di scorrimento per collegare il piazzale d'arrivo con il centro città, invece, appartiene alla genealogia di progetti datati alla seconda metà dell'Ottocento, e raccolti nel primo piano regolatore cittadino, del 1891. Un ponte e un canale *moderni* costituiscono fin dal principio alle due facce della stessa medaglia che rispondono alla dicotomia delle politiche terrafermicola e neoinsulare. A ben giudicare quindi, la scelta di perseguire entrambi i progetti costituisce al netto una risposta mediata della città o, anche, una non scelta.

Il 1930 è l'anno di svolta che sancisce inequivocabilmente l'inizio dei lavori per il miglioramento delle comunicazioni tra Venezia e la Terraferma. Ponte translagunare e Canale Piccolo, appellativo con il quale in questi anni ci si riferisce al futuro Rio Novo, vengono regolamentati dalla Convenzione firmata a giugno a Roma. Il progetto, come imposto da questo documento, non segue la normale prassi riservata alle opere pubbliche poiché il finanziamento statale impone tempi amministrativi e di progettazione molto celeri. Mentre per il ponte la procedura è ormai da tempo avviata e si appresta a divenire concreta, il progetto del nuovo canale attraverso la città continua ad avere ripensamenti riguardo al tracciato più conveniente da farsi.

Ciò che concerne la realizzazione del ponte translagunare e il suo correlato progetto del Rio Novo si configurano quindi come ultimo capitolo di un dibattito che inizia già dai primi anni dell'Ottocento e si intensifica a fine secolo, cui fa eco una città divisa tra chi ne sosteneva la realizzazione e chi invece la scongiurava. Anche se Miozzi diverrà protagonista della vicenda intervenendo soltanto nell'ultima fase di questa, le sue competenze personali, maturate nei primi anni della sua attività, unite all'ottimo rapporto con la classe politica di allora, ne fanno il tecnico capace di gestire la realizzazione di questa opera. A queste tematiche, è dedicata la seconda parte della ricerca, che ricuce elementi a volte già noti, ma mai rapportati con i documenti inediti novecenteschi ricavati dalla ricerca in archivio municipale.

Il quadro che ne risulta è quello di un cantiere molto complesso che Miozzi, di concerto con l'Ufficio Tecnico comunale, riesce a gestire in maniera rigorosa permettendo non solo il raggiungimento degli obiettivi stabiliti in economia di denaro e di tempo, ma anche l'inserimento di ulteriori progetti satellite, finalizzati a conferire unità formale e architettonica alla porta di ingresso alla città. Sono aspetti che ancora una volta confermano la competenza e la pragmaticità di Miozzi, che resta fedele ad una visione organica per il nuovo accesso a Venezia pur occupandosi di progetti profondamente differenti.

Mentre il progetto del ponte translagunare ha un precedente nel ponte ferroviario e, per questo, rappresenta un compito in cui la difficoltà maggiore si misura nelle rapide tempistiche richieste per la sua progettazione esecutiva e realizzazione, sarà Rio Novo, invece, il primo incarico che obbliga Miozzi a confrontarsi un con la pesantissima ere-

dità ottocentesca, per un'opera che non riesce mai a convincere fino in fondo. Comprendere questa eredità, significa appunto riconsiderare la storia urbana di Venezia degli ultimi duecento anni, per maturare un'opinione ragionata che non sia soggetta alla mitizzazione della figura dell'ingegnere. L'intervento stesso si arricchisce di un valore simbolico e propagandistico per il fascismo, che ambiva a fornire una nuova immagine di Venezia, al passo coi tempi e pronta a diventare un nuovo polo industriale e turistico per l'Italia assecondando al tempo stesso le ragioni della politica locale.

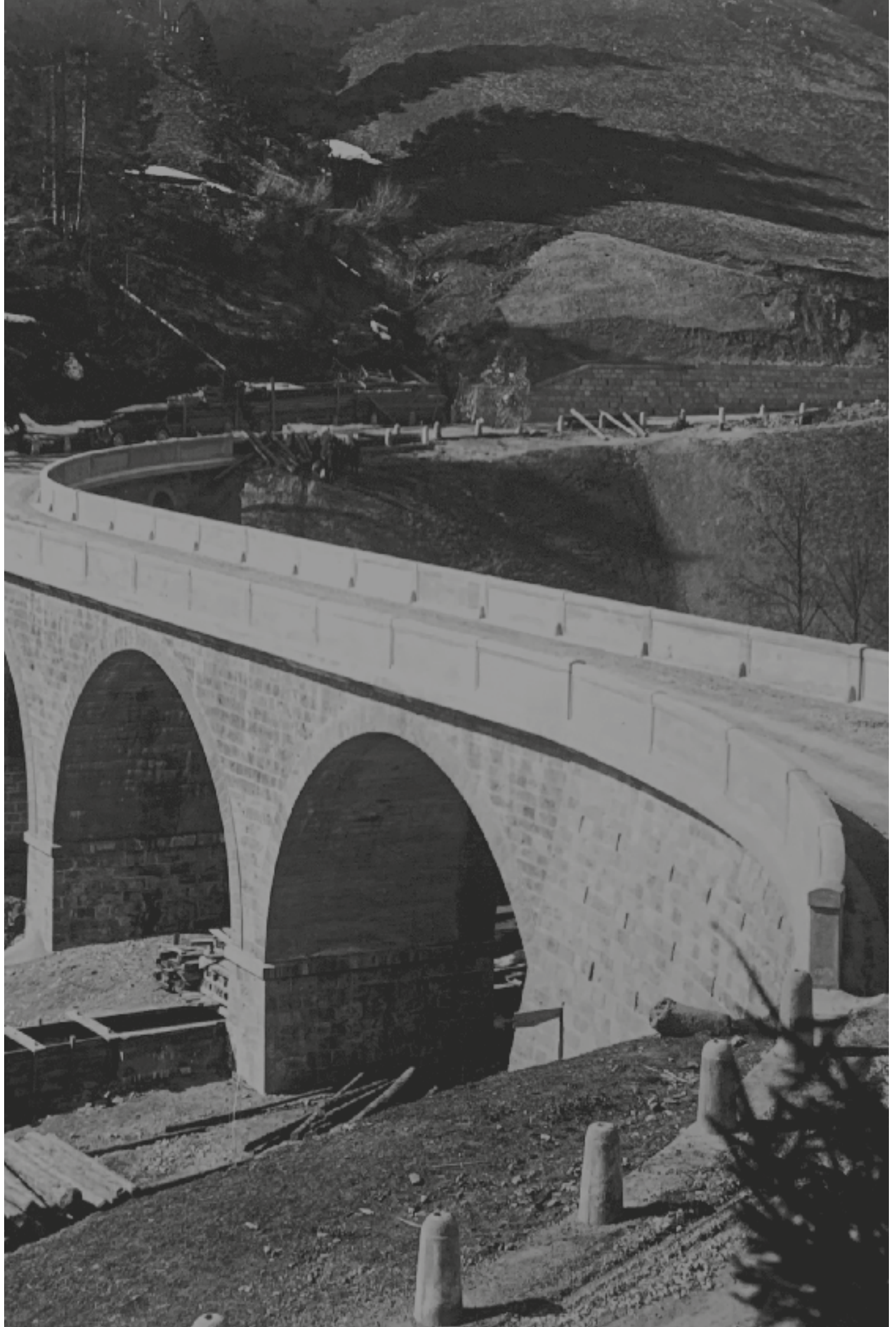
In questo progetto la macchina amministrativa si affianca all'Ufficio Tecnico lavorando sinergicamente con un ufficio espropri potenziato, mentre agli uffici comunali si susseguono proposte redatte dagli architetti locali, in cerca di soluzioni alternative che potessero essere le più rispettose possibili del tessuto storico cittadino. Il Podestà Mario Alverà delegherà ai suoi due vice la maggior parte degli uffici a lui competenti per potersi concentrare nel sostenere il progetto di Miozzi e dell'Ufficio Tecnico, con determinazioni ad hoc per rendere il più rapido possibile lo svolgimento dei lavori ed evitare discussioni che ne avrebbero rallentato l'esecuzione. Come già detto infatti, più che il ponte Littorio, sarà il canale a rappresentare il più duro braccio di ferro che Miozzi affronterà con la città lagunare. Ed è proprio nei ponti che realizzerà lungo il nuovo asse che Miozzi introdurrà e testerà nuovi sistemi costruttivi, riservando invece soluzioni più tradizionali nel progetto del ponte automobilistico. A conferma quasi della battaglia vinta, gli interventi successivi dell'ingegnere e anche la sua produzione scritta rimarcheranno il forte legame che egli riuscì ad instaurare con la città lagunare, arrivando a prevederne le problematicità e limitazioni future.

Da un punto di vista metodologico l'Archivio Progetti IUAV, che conserva quello che era l'archivio privato di Miozzi nel fondo omonimo, ha fornito il primo nucleo di documenti, alcuni di questi già utilizzati per le recenti pubblicazioni che lo hanno riguardato. L'archivio della Facoltà di Bologna invece ha fornito nuovi documenti relativi alla carriera accademica di Miozzi e al contesto culturale ed intellettuale nel quale il giovane si è formato. Per le vicende relative allo studio del Canale Piccolo, fino al 1931, anno in cui questo diviene Rio Novo, invece, indispensabili sono state la ricerca nell'Archivio Municipale, dove sono conservati, ma non ordinati, i documenti necessari per la ricostruzione del progetto, e l'ausilio di archivi esterni, come quello della Reale Accademia d'Italia che, data la risonanza nazionale del progetto, si espresse in merito, inserendo nel dibattito le opinioni di rilevanti personalità come Marcello Piacentini. A saturare i vuoti documentari relativi al 1930 e contestualmente restituire il dibattito sul progetto dal punto di vista dell'opinione pubblica, si presta lo spoglio di tre testate giornalistiche che avevano una buona diffusione in città (Gazzetta di Venezia, Corriere della Sera, La Stampa). Di fondamentale importanza per la ricostruzione della cronologia del progetto, invece, è il regesto delle determinazioni podestarili. Esse infatti, scandiscono passaggi fondamentali che la documentazione non riporta sia per inaccessibilità degli altri archivi che per sostanziali mancanze nei faldoni di quelli consultati. Un'ultima significativa testimonianza è



quella ricavabile dal fondo fotografico Giacomelli, conservato presso l'Archivio Comunale, dal momento che il noto studio di fotografia veneziano per tutta la durata dei lavori è anche il responsabile delle attività di documentazione dei cantieri. Si è infine ritenuto opportuno integrare nella ricerca anche un intervento che riassume le vicende legate alla costruzione dell'Autorimessa di Piazzale Roma, che dopo le oltre duecento arcate in laterizio del ponte translagunare e i ponti sul Rio Novo, costituisce, di fatto, la prima architettura che Miozzi progetta a servizio della città. La ricostruzione degli eventi principali che portano al progetto esecutivo del nuovo garage, ancora una volta conferma la poliedricità di Miozzi nel recepire e lavorare sinergicamente con la realtà imprenditoriale veneziana. Dall'archivio privato della ditta SACAIM, ditta che vinse l'appalto, nuovi documenti aggiungono materiale inedito a quello già noto.

Ricostruire gli antecedenti di una vicenda come Rio Novo quindi non solo permette di inserire l'esperienza di Venezia nel quadro più ampio delle altre città italiane che negli anni Trenta sono palcoscenico di interventi urbanistici consistenti, ma anche di ricostruire il percorso biografico e professionale di Miozzi che, partito dal cantiere per il ponte translagunare, si amplierà fino a delineare l'insieme delle opere infrastrutturali legate alla realizzazione della porta autostradale urbana. Queste stesse abilità professionali e le capacità politiche dimostrate in questi anni consolideranno poi la posizione di Miozzi come direttore dell'Ufficio Tecnico comunale, ruolo che egli mantenne fino al suo congedo per anzianità nel 1956.





# PARTE

I

1907–1930  
EUGENIO  
MIOZZI

PRIMA DI  
VENEZIA

1

# GLI ANNI DELLA FORMAZIONE

Dall'ambiente culturale  
di Bologna, alle esperienze  
del periodo libico

# La scuola di Bologna: Antonio Zannoni e Attilio Muggia

fig. 1



Eugenio Miozzi consegue la laurea in Ingegneria presso la Facoltà di Bologna nel 1912, ricevendo la medaglia d'oro d'onore che veniva attribuita al miglior laureato. La scuola di ingegneria di Bologna, con sede nel vecchio convento dei Celestini, poco distante dall'abside di San Petronio, <sup>(fig.1)</sup> era in quegli anni una delle principali scuole politecniche italiane, nella quale operavano grandi professionisti nonostante la sua fondazione fosse relativamente recente. In Italia l'istituzione di questo genere di scuole si data al 1875, quando il Bollettino ufficiale del Ministero della Pubblica Istruzione propone una prima regolamentazione generale per poi arrivare a formalizzarne una stesura più completa il 28 Ottobre 1876<sup>1</sup>. A partire da questo primo regolamento ministeriale, l'impostazione data alle scuole di Applicazione, che sostituiscono il vecchio corso pratico per Ingegneri, consente la scelta di un doppio diploma, di ingegneria civile o di architettura. Questi titoli erano concorrenziali rispetto ai curricula fino ad allora offerti dalle Accademie di Belle Arti e per conferirli le università dovevano adeguarsi al piano di studi prescritto dal Ministero. Ciò comporta, come Enrico Mandolesi<sup>2</sup> ha descritto in uno studio ormai datato, la creazione di veri e propri poli di ricerca attorno a figure di spicco che determinarono nei principali centri universitari italiani lo svilupparsi di differenti scuole di pensiero e approcci. La disciplina che maggiormente viene coinvolta in queste dinamiche è la cattedra di Architettura Tecnica<sup>3</sup>, che il regio decreto rende obbligatoria sia al secondo che al terzo anno, in entrambi i percorsi di studio di ingegneria e architettura.

A Bologna questo insegnamento, a partire dagli anni Settanta dell'Ottocento, è tenuto da Lodi<sup>4</sup>, Faccioli<sup>5</sup> e, infine, da Antonio Zannoni (1833-1910), che lo rendono progressivamente indipendente dal modo in cui la stessa materia veniva parallelamente affrontata nell'ambiente dell'Accademia di Belle Arti. Sarà però Zannoni, in particolare, ad allontanare definitivamente l'ateneo bolognese dalle prassi tipiche della tradizione accademica, assumendo in questo modo un ruolo fondamentale nella formazione della generazione di studenti alla quale apparteneva anche Eugenio Miozzi. La modifica

1 Gazzetta ufficiale del 10 ottobre 1876, n°252, Regolamenti speciali annessi al R.D. 3434 del 8 ottobre 1876.

2 MANDOLESI 1964.

3 Per come erano impostate da fine Ottocento le scuole di Applicazione per ingegneri, l'Architettura Tecnica consisteva in una disciplina dove agli aspiranti ingegneri venivano insegnate le regole principali della prassi architettonica, da un'ottica più compositiva e decorativa. In parallelo Scienza delle Costruzioni o Elementi delle Fabbriche erano materie che approfondivano le stesse tematiche architettoniche ma da un punto di vista più strutturale e tecnico. ANTONUCCI 2022, p. 299.

4 Fortunato Lodi (1805-1882), diplomato all'Accademia di Belle arti di Bologna, insegna nell'ateneo bolognese a partire dal 1859.

5 Raffaele Faccioli (1836-1914), diplomato all'Accademia di Belle arti di Bologna, rimarrà per tutta la vita nella città emiliana, occupandosi principalmente della conservazione degli edifici monumentali e del loro restauro.



fig.2

dei programmi di questa materia è dovuta in parte al fatto che, a partire dal 1891, sarà sospeso dai programmi ministeriali l'insegnamento di Stili Architettonici, che a Bologna verrà integrato nel programma di Architettura Tecnica. Sono gli anni in cui Antonio Zannoni (fig.2) è docente ordinario di questa cattedra. Un recente studio di Beatrice Bettazzi<sup>6</sup> riconosce in Zannoni la figura dell'ingegnere totale, dal momento che egli affianca la ricerca teorica all'esercizio della professione, rientrando in quella generazione di ingegneri europei a cavallo tra Ottocento e Novecento impegnati nella ridefinizione della figura dei tecnici e nell'affermazione del loro ruolo sociale. L'aggettivo *totale*<sup>7</sup> di recente utilizzo, vorrebbe quindi sottolineare la grande poliedricità di questi professionisti, formati in Scuole che puntavano ad avere dei percorsi accademici professionalizzanti e con piani di studio ereditati da saperi differenti. A ben giudicare, all'epoca, la formazione degli ingegneri era per propria natura globale, intesa cioè come un insieme di competenze che mettevano a sistema, con pragmatismo, le varie problematiche sia per quanto riguarda la scala urbana che quelle più specifiche della progettazione dei singoli edifici. In Italia, gli ultimi decenni dell'Ottocento e le prime decadi del Novecento sono anche gli anni in cui all'ingegnere viene affidato il compito di uniformare ai nuovi valori di igiene e sanità pubblica i centri urbani, influenzando in epoca fascista il ripensamento della forma della città storica, cercando soluzioni legittimate da una visione della città ritenuta più moderna. Ricordato principalmente per la sua opera di archeologo, grazie alla scoperta di un villaggio etrusco mentre lavorava all'ampliamento del cimitero di Bologna, Antonio Zannoni al momento dell'affidamento della cattedra di Architettura Tecnica è impegnato nella creazione di un'esaustiva biblioteca di ateneo, con l'acquisizione di volumi che all'epoca erano i più aggiornati in ambito architettonico ed ingegneristico. Alla carriera accademica il professore affiancava anche l'attività professionale, con progetti che riguardavano principalmente interventi di carattere urbano, di viabilità sia stradale che ferroviaria, ma anche soluzioni per opere prettamente ingegneristiche come fognature ed acquedotti, per finire con progetti di restauro di edifici storici o di studio di tipologie architettoniche particolari come quello per le strutture ospedaliere. Si tratta solo di una piccola parte dell'intensa attività che Zannoni compie nel corso dei suoi anni di insegnamento, segnati dal tentativo di esplorare nuove metodologie didattiche e di cui resta traccia nella sua opera teorica<sup>8</sup>. Alla sua morte, avvenuta nel 1910, il suo assistente Attilio Muggia<sup>9</sup> è ormai da 19 anni abilitato alla docenza ed eredita la cattedra del maestro. Lo stesso Muggia (fig.3) aveva già lavorato come assistente per altri corsi, afferendo infine a quello di Architettura Tecnica.

fig.3



- 6 Maria Beatrice Bettazzi, *Architettura e didattica nelle scuole per ingegneri* in BETTAZZI, LIPPARINI 2010, pp. 161-180.
- 7 L'aggettivo "totale" ha avuto fortuna letteraria nel descrivere anche Daniele Donghi, ingegnere e tecnico municipale veneziano. Si veda per questo MAZZI, ZUCCONI 2006.
- 8 I più importanti scritti riguardanti queste tematiche sono ZANNONI 1892, ZANNONI 1893, ZANNONI 1904.
- 9 Attilio Muggia nasce a Venezia nel 1861, primo di otto figli. Terminati gli studi tecnici conseguì la laurea in Ingegneria Civile a Bologna nel 1885 collaborando fin da subito in ambito accademico.

fig.4



Dell'attività didattica che Zannoni prima e poi Muggia esercitarono rimangono ancora alcune testimonianze trascritte, tra le quali è particolarmente significativa la Prolusione al primo corso dell'anno 1891-1892 di Zannoni (fig.4), documento che ci permette di ricavare contenuti impliciti che lo studio dell'ingegneria di fine Ottocento affrontava. Va ricordato inoltre che, anche se Miozzi frequenta la scuola poco meno di vent'anni più tardi, il corpo docenti non subì particolari cambiamenti: il caso di Muggia e Zannoni non è isolato e anzi molti altri, che lavoravano come assistenti a fine Ottocento, diverranno poi professori negli anni successivi garantendo la continuità nei metodi e nelle modalità di insegnamento.

Per Zannoni, il primo biennio di materie propedeutiche allo studio della disciplina architettonica era indispensabile per acquisire, tramite anche esempi pratici, dimestichezza con gli elementi costitutivi del progetto. Il primo corso viene diviso in due grandi sezioni, di cui la prima è caratterizzata da un approccio generale all'edificio, analizzandone gli aspetti stilistici per poterlo contestualizzare storicamente. Lo stesso apparato decorativo aiuta nella lettura del progetto per comprenderne la funzione e la composizione. Zannoni insiste sulla necessità di spiegare teoricamente le basi della scienza delle costruzioni, trattando dei singoli sistemi costruttivi in maniera da evidenziarne le potenzialità e la loro evoluzione, comparandoli così nel tempo in relazione al loro utilizzo. L'analisi del sistema costruttivo permette conseguentemente di individuare singoli elementi del progetto degli edifici come finestre o portali, dai quali si può definire lo "stile" stesso dell'edificio.

Alla seconda sezione del corso viene invece affidata la scomposizione delle architetture in ambienti come atri, scale e stanze, analizzandone la spazialità e la componente materica<sup>10</sup>. Vengono infatti presentate agli studenti le varie tipologie di rivestimenti, dalle pavimentazioni alle finiture interne fino alle coperture, arrivando a compilare un abaco tecnologico. La combinazione di ambienti unitari permette, seguendo le richieste funzionali dei singoli progetti, la composizione delle principali tipologie architettoniche<sup>11</sup>. Il rapporto che si crea è di biunivoca corrispondenza, dal momento che ciascun ambiente potrebbe essere indipendente, ma combinato con altri caratterizza il programma funzionale dell'edificio nel suo complesso. Seguendo il ragionamento inverso, invece, il riconoscimento di una tipologia architettonica parte dall'analisi dei singoli ambienti e dalla maniera in cui sono disposti. Ne traspare un approccio sistematico dove grandissima importanza viene data all'aspetto pratico, con specifiche esercitazioni di disegno per la formazione dei futuri tecnici<sup>12</sup>. Il disegno è indispensabile, per abituare la mente alla realtà, di modo che "la mano obbedisca all'intelletto"<sup>13</sup>.

10 Approccio simile alla scomposizione teorizzata da Jean-Nicolas-Louis Durand (1760-1834).

11 G. Zucconi evidenzia come in Italia la ricerca di nuove tipologie architettoniche sia poco sviluppata e in ritardo rispetto ai paesi d'oltralpe come Germania e Francia. Vedi G. Zucconi, *Un ingegnere polivalente in una fase di passaggio*, in MAZZI, ZUCCONI 2006, pp. 15-30.

12 Dagli appunti sulle lezioni di architettura tecnica si ricava che gli studenti, durante il corso, si allenavano ridisegnando architetture antiche, gli ordini architettonici, dettagli architettonici, ma anche planimetrie di edifici.

13 Archivio Storico Università di Bologna, A. Zannoni, *Prolusione al primo anno di corso*, 1891-92.

Questa visione, che potrebbe far pensare ad un certo meccanicismo nella progettazione, dato solo dalla fredda risoluzione di un problema tramite l'aggregazione di singoli elementi, va però messa in relazione con un altro aspetto fondante della figura professionale dell'architetto formato a Bologna, che sta tutto nell'affermazione di Zannoni che l'architettura è sì figlia del genio ma "dessa si rimarrà sempre rachitica, ove non sia, ed abbondantemente, nutrita dalla scienza."<sup>14</sup>

Se quindi per Zannoni, e con lui tutta la successiva generazione formata da Muggia, gli architetti si possono dividere nelle tre grandi categorie di imitatori, eclettici e innovatori, occorre una conoscenza approfondita della storia per poter sviluppare un pensiero sul progetto prima analitico e infine sintetico: l'analisi permette di conoscere le funzioni sostanziali dello stile di un popolo scaturenti dalla sua indole sociale, la sintesi invece pone il progettista in possesso delle "deduzioni"<sup>15</sup> utili al progetto stesso sia per la conservazione e il compimento delle opere, sia per l'architettura del proprio tempo.

In questo il professore è estremamente chiaro: lo stile architettonico si va formando implicitamente grazie all'azione di progettisti consapevoli, ma è la costruzione che ne determina la validità. Processo ideativo, fattibilità e cantierizzazione costituiscono l'architettura. La mancanza di uno di questi tre elementi rende privi di significato gli altri. Zannoni vede nei progetti a lui contemporanei i sintomi del declino della stagione culturale ottocentesca. Di questo tuttavia non sembra preoccuparsi, perché lo considera parte della naturale evoluzione storica delle stagioni architettoniche. Il monito però che intende lasciare agli studenti è di natura prettamente pragmatica. Per evitare l'impoverimento dello "stile" architettonico il suo invito è di perseguire il principio di verità costruttiva, unico elemento che può garantire la sopravvivenza dell'architettura di fronte all'inevitabile trascorrere del tempo. Lo stesso concetto di bellezza è conseguenza dell'applicazione di questo principio, dal momento che di ogni opera architettonica sono proprie una bellezza relativa, riferita al tempo in cui l'opera stessa viene pensata, e una bellezza assoluta che invece sopravviverà allo scorrere del tempo e sarà sempre riconoscibile. La verità è quindi requisito primario per l'eternità dell'opera<sup>16</sup>.

Zannoni ha la possibilità di diffondere i suoi insegnamenti nel contesto della Regia Scuola di Applicazione a partire dalla fine dell'Ottocento. Secondo la suddivisione cronologica definita da Mandolesi, Zannoni appartiene alla prima stagione di cattedratici italiani di Architettura Tecnica, compresa tra il 1860 ed il 1918. Altre figure brevemente trat-

14 La Prolusione continua affermando l'importanza della cultura artistica per l'architetto, con un'argomentazione a favore dello studio della disciplina storica, per riuscire a ricavarne insegnamenti formali e tecnici da applicare nelle opere più contemporanee. Il testo risulta estremamente celebrativo e ripercorre le varie stagioni architettoniche della storia occidentale, partendo dall'architettura monumentale egizia fino al Rinascimento.

15 Archivio Storico Università di Bologna, A. Zannoni, *Prolusione al primo anno di corso*, 1891-92., p. 12.

16 Il nucleo concettuale della prolusione di Zannoni, in parte richiama ciò che Sir Christopher Wren tratta nel *Tract I on architecture*:

"[...] Beauty is a Harmony of Objects, begetting Pleasure by the Eye. There are two Causes of Beauty, natural and customary. Natural is from Geometry, consisting in Uniformity (that is Equality) and Proportion. Customary Beauty is begotten by the Use of our Senses to those Objects which are usually pleasing to us for other Causes, as Familiarity or particular Inclination breeds a Love to Things not in themselves lovely." Anche gli studi del Winkelmann (1717-68) affrontano questa tematica.

teggiate ma che sono importanti per ricostruire la complessa rete di maestri che formano i nuovi tecnici dello stato italiano sono Carlo Promis (1808-1873), Giovan Battista Filippo Basile (1825-1891), Camillo Boito (1836-1914), Guglielmo Calderini (1837-1916) e Luca Beltrami (1854-1933). Dalla prolusione emerge inoltre una sorta di ambiguità tra le materie prettamente ingegneristiche e quelle architettoniche, sintomo della recente istituzionalizzazione delle scuole e anche dell'ambivalenza data dalla presenza nel piano di studi di entrambi i diplomi della materia di Architettura Tecnica. Per questo è interessante l'approccio che traspare dal testo di Zannoni al problema della costruzione in senso stretto. I progetti probabilmente a cui allude, valutandoli di scarso interesse, non sono solamente quelli realizzati, ma anche quelli che restano spesso sulla carta, a volte addirittura irrealizzabili per mancanza di competenze da un punto di vista tecnico. L'utilizzo oggi dell'aggettivo "totale" in riferimento ad ingegneri come Donghi o Muggia, rischia di portare a fraintendimenti: non deve infatti alludere al fatto che essi ambiscano in maniera più o meno dichiarata ad un riconoscimento anche come architetti o costruttori, perché si vedono limitati nel ruolo dell'ingegnere. In realtà la netta suddivisione tra le due professioni, determinata dal fatto che gli indirizzi formativi sembrano molto distanti, all'epoca non veniva percepita così marcata. Nel caso di Bologna, la valutazione della buona architettura viene fatta sulla base della ricerca della soluzione più corretta e alla sua coerenza generale: il risultato architettonico è raggiungibile indipendentemente dal titolo di specializzazione. Zannoni stesso infatti per tutto il testo della prolusione, utilizza con i suoi studenti, aspiranti ingegneri, la parola architettura come ambizione da raggiungere nel lavoro di progettazione. Questo perché l'atto pratico ultimo del progetto, ossia la sua costruzione, racchiude in sé la sintesi sia degli aspetti ingegneristici che di quelli architettonici.

Muggia, successore di Zannoni alla cattedra di Architettura Tecnica, fonda i propri principi didattici partendo dall'insegnamento del suo predecessore. Il principio di verità costruttiva rimane un caposaldo dei corsi di Muggia. Egli stesso approfondirà maggiormente il legame tra progetto architettonico e materialità dell'opera, producendo una consistente letteratura e confermando in questo modo il suo approccio interdisciplinare alla professione. Attilio Muggia è impegnato nei primi anni della carriera come assistente alle cattedre di Statica grafica, Strade ordinarie, Strade ferroviarie, Ponti e Costruzioni idrauliche, Costruzioni stradali e ferroviarie, Geometria pratica e celerimensura, nonché ad Architettura Tecnica al primo anno con Zannoni. Su quest'ultima materia si concentreranno i suoi sforzi, cercando di fornire anche, con intento propedeutico, i testi che potessero avvicinare gli studenti allo studio della disciplina. Il taglio che Muggia prevede e l'importanza della materia sono derivati essenzialmente dall'esperienza con Zannoni tanto che, come esemplificato dall'intervento di Bettazzi nella monografia dedicata, si possono ritrovare numerosi parallelismi tra gli scritti muggiani e il pensiero di Zannoni. Il passato per Muggia deve essere il punto di partenza per guardare all'architettura, considerandone le sue più riuscite espressioni artistiche per identificare gli elementi salienti che ne determinano il carattere

proprio. Questi poi possono essere richiamati e ricomposti cercando di farne una saggia sintesi per ambire al raggiungimento di un linguaggio originale e sincero. Il taglio teorico che Muggia persegue rimane fortemente antropologico, indagando in maniera più approfondita quello che per Zannoni era solamente uno degli elementi, ossia l'aspetto sociale, ad influenzare le espressioni architettoniche ed artistiche di un popolo. Muggia si interroga a sua volta sul concetto di bellezza, e ne ribadisce, come anche il suo maestro Zannoni, il legame all'ambito costruttivo:

*“L'architettura anche nelle sue manifestazioni estetiche, deve dare l'apparenza dell'uso, quindi variando gli usi a seconda dei climi, delle costumanze, della civiltà, dei tempi e dei popoli, il bello architettonico non può restringersi ad una sola maniera, ma deve subire l'influenza di tutte quelle circostanze locali e sociali proprie del tempo e con esse variare.<sup>17</sup>”*

Un'altra opera pensata per la divulgazione e l'istruzione nelle scuole di applicazione è “Le costruzioni architettoniche e la loro ornamentazione in rapporto alla natura dei materiali”, testo pubblicato nel 1892 che ci restituisce lo spessore intellettuale del docente. Sul principio di verità costruttiva e sulla necessità della decorazione egli afferma che

*“l'espressione della verità costruttiva è essenziale in ogni fabbrica e ne costituisce la prima bellezza; tuttavia, per non esporla tutta nuda o troppo rozza, si ricorre agli ornamenti che, facendola maggiormente risaltare la vestano, la ingentiliscano senza alterarne la natura.<sup>18</sup>”*

Muggia però a Bologna non svolge solamente il ruolo di teorico ed educatore ma anche quello di un attivo imprenditore e progettista, in un periodo cruciale per la storia della città: tra la fine dell'Ottocento e l'inizio Novecento si concretizzano una serie di lavori sostanziali alla rete infrastrutturale cittadina, ai quali il professore partecipa come progettista, sperimentando i nuovi brevetti diffusi per l'impiego del cemento armato. A tal proposito la mentalità imprenditoriale di Attilio Muggia emerge in maniera ancora più chiara quando, a partire dal 1896 si spende per stabilire rapporti con il francese Hennebique fino a diventarne concessionario del brevetto per l'Italia centrale.

Se dunque i personaggi principali che si occupano di Architettura Tecnica nella Scuola di Bologna sono anche i principali protagonisti dei grandi progetti di trasformazione urbana della città, al suo arrivo a Bologna Miozzi trova un ateneo aggiornato al dibattito culturale dell'epoca, diretto da un grande nome della statica italiana, Silvio Canevazzi, e con questi presupposti si iscrive e frequenta le lezioni scegliendo il percorso formativo in Ingegneria Civile.

17 MUGGIA 1893, p. 31.

18 MUGGIA 1893, p. 10.



fig.1 Antonio Zannoni, ritratto del prof. di inizio '900, Archivio Storico Università di Bologna

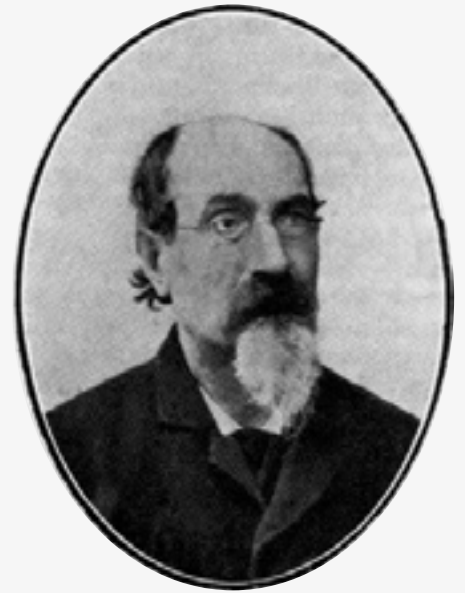


fig.2 Sede della Regia Scuola di Applicazione per gli ingegneri, nell'ex monastero di San Giovanni dei Celestini a Bologna, Archivio Storico Università di Bologna





fig.3 Attilio Muggia, in vesti di professore emerito, Archivio Privato

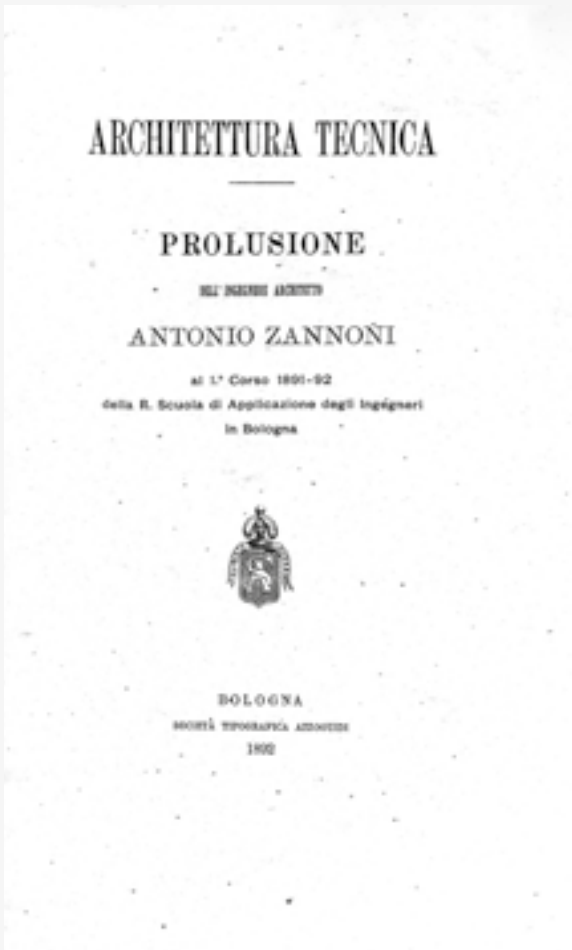


fig.4 A. Zannoni, Prolusione al primo anno di Corso (1891-92), Archivio Storico Università di Bologna

Zannoni e Muggia non sono, come prevedibile, gli unici protagonisti del rinnovamento della scuola di Bologna, ma sono tra i primi ad interessarsi sistematicamente all'introduzione nella didattica della nuova tecnologia del cemento armato. In Italia, la consapevolezza delle potenzialità di questo materiale arriva infatti in ritardo rispetto ad altri paesi europei, tanto che le prime ricerche sulla tecnologia del materiale risalgono ai primi anni del nuovo secolo<sup>19</sup>.

I protagonisti di questi primi studi sono Camillo Guidi, professore del Politecnico di Torino, che nel 1900 pubblica *Le costruzioni in beton armato*<sup>20</sup> e Silvio Canevazzi, all'epoca direttore della Scuola di Bologna che nel 1901 dà alle stampe il suo *Siderocemento*<sup>21</sup>, dove la trattazione è volta alla definizione di formule per il dimensionamento e il controllo degli elementi strutturali nel nuovo materiale. Canevazzi, come Armando Landini<sup>22</sup> riporta nel necrologio in sua memoria nel 1918<sup>23</sup>, nacque in provincia di Modena nel 1852 e si laureò come ingegnere nel 1873 presso l'Istituto Tecnico Superiore di Milano. Conteso per le sue capacità dai tre atenei di Milano, Roma e Bologna, Canevazzi avviò una carriera accademica rapida e promettente, interrotta solamente nel 1875 per un biennio durante il quale entrò a far parte del Reale corpo delle Miniere avvicinandosi così all'attività professionale. Ottenuto però il diploma di ingegnere delle miniere e delle industrie<sup>24</sup>, per motivi familiari si ricongiunse alla città natale accettando la proposta di Cesare Razzaboni<sup>25</sup>, direttore della Scuola di Applicazione di Bologna, e dal 1878 ottenne la cattedra di *Mecchanica applicata alle costruzioni* e, dall'anno successivo, anche la supplenza del corso di *Ponti e Costruzioni idrauliche*. Per entrambe le cattedre dal 1886, con la promozione a professore ordinario, ottenne la docenza rispettivamente al primo e al terzo anno della scuola di specializzazione<sup>26</sup>. Landini, nel necrologio, ne esalta poi

- 19 Le ricerche di Giovanni Mochi e Giorgia Predari costituiscono un'aggiornata trattazione della tecnologia del cemento armato nella città di Bologna. MOCHI, PREDARI 2012.
- 20 Camillo Guidi, *Le costruzioni in béton armato: conferenze tenute nel maggio 1900 dall'ingegnere Camillo Guidi*, in *L'Ingegneria Civile e le Arti Industriali*, n. 18, 1900, pp. 273-279, n. 19, 1900, pp. 289-95, n. 20, 1900, pp. 305-11, n. 21, 1900, pp. 321-28, n. 22, 1900, pp. 337-43.
- 21 CANEVAZZI 1901.
- 22 Assistente di Canevazzi e libero docente di Costruzioni civili, rurali e di Fondazioni dall'anno 1912-13. Sarà direttore del Gabinetto scientifico di Materiali da Costruzione, costruzioni civili ed industriali dal 1919 al settembre 1933. Fino a quella data dal 1922 diventerà anche direttore del Laboratorio per le prove di resistenza dei materiali da Costruzione.
- 23 LANDINI 1918.
- 24 Il diploma lo ottenne nel 1877 presso la scuola mineraria di Liegi.
- 25 Cesare Razzaboni (1827-1893), Professore di Meccanica razionale, Calcolo infinitesimale presso Scienze Matematiche e Fisiche e Direttore della Scuola di Bologna dal 1877 al 1893, anno della sua scomparsa.
- 26 Il corso di meccanica applicata alle costruzioni era diviso in due parti: la prima riguardava la teoria generale della resistenza dei materiali mentre la seconda di statica delle costruzioni. l'insegnamento teorico era accompagnato da esercitazioni di 12 ore settimanali, l'esame finale consisteva nel progetto e nel dimensionamento di una struttura.  
Nel corso di Ponti e Costruzioni idrauliche invece gli allievi apprendevano inizialmente la teoria delle volte e delle travature prima di passare all'analisi delle particolari tipologie di ponti: muratura (retti e obliqui), in ferro e in legno. Dal programma del corso dell'anno accademico 1906-1907, viene introdotto anche lo studio di ponti in cemento armato.

il brillante ingegno, riportando solamente alcune delle pubblicazioni che presentano gli ambiti di ricerca del Canevazzi, quasi tutti relativi alla trattazione di problemi di Scienza delle Costruzioni<sup>27</sup>; pur non volendo occuparsi in maniera troppo didascalica della proficua produzione teorica del maestro, sceglie di ricordarne gli scritti principali, dando una grande importanza al *Trattato di meccanica applicata alla scienza delle costruzioni*<sup>28</sup>. Su questa grande opera Landini sostiene che l'approccio innovativo del professore Canevazzi seguisse una trattazione insolita rispetto alla manualistica dell'epoca, evidenziandone un approccio originale e personale. Per meglio argomentare la sua posizione, egli riporta il giudizio di un altro collega ingegnere, il professor Giulio Revere<sup>29</sup>, che sottolinea come il merito principale da riconoscere a Canevazzi è quello di essersi tenuto sempre dichiaratamente distante dall'impostazione teorica della manualistica tedesca. Ribadisce infatti, evidenziando quella che potremmo assumere come un'evidenza diffusa negli anni '20 in Italia, che

*“anche nella scienza delle costruzioni l'offensiva della cultura tedesca è stata formidabile e in risposta a questa percepita dilagazione della cultura tedesca, Canevazzi ebbe il merito di mantenere un approccio originale e italiano alla materia.”<sup>30</sup>*

Il “nazionalismo” che Revere e di conseguenza Landini rivendicano è rimarcato dalla considerazione che Canevazzi dimostrò nei confronti della letteratura italiana riguardante la scienza delle costruzioni. Emblematico di questo fatto appare lo scritto “La matematica e l'arte del costruttore in Italia” che Canevazzi presenta al IV Congresso Internazionale dei Matematici che si tenne a Roma nel 1908<sup>31</sup>. Questo studio rappresenta un'importante indagine storica per ricostruire i momenti in cui l'approccio analitico e matematico è stato applicato alla scienza delle costruzioni, suffragando la tesi di fondo che la collaborazione tra scienze teoriche e scienze pratiche sia la vera ragione del progresso tecnologico. Il contributo al congresso per Canevazzi divenne quindi il pretesto per ricostruire una fitta bibliografia, tutta nazionale, permettendo ai lettori di avere uno spaccato completo dei protagonisti che a partire da Galileo Galilei fino ad arrivare ai teorici e colleghi ottocenteschi, si erano occupati di matematica applicata all'arte del buon costruire. Il testo inizia con le parole di Leonardo Salimbeni,

27 Le principali indagini che Landini riporta sono quelle sulla teoria dei sistemi elastici, sull'equilibrio molecolare, sulla teoria della resistenza dei materiali, sulla determinazione dell'asse neutro. LANDINI 1918.

28 CANEVAZZI 1886.

29 Giulio Revere, docente del politecnico milanese, responsabile del laboratorio di prove sulla resistenza dei materiali del Politecnico di Milano e autore di una vasta letteratura specifica sui materiali da costruzione

30 REVERE 1918:  
[...] *Tedeschi sono i metodi espositivi analitici e grafici che si diffusero mediante traduzioni più o meno buone, tedesca la bibliografia, tedeschi perfino i simboli algebrici. Nei lavori del Canevazzi invece si riscontra sempre un'impronta affatto personale ed originale, e si può veramente affermare che tutte le sue memorie insieme al suo trattato di Meccanica formano una vera e poderosa opera scientifica prettamente italiana.* [...]

31 Sul congresso romano si può consultare A. Guerraggio e P. Nastasi, *Roma 1908: il Congresso internazionale dei matematici*, Bollati Boringhieri, 2008. Tra gli organizzatori del congresso, Guido Castelnuovo, che sarà professore di Miozzi a Roma.

pubblicate nel 1787<sup>32</sup>, che esplicitano ciò che Canevazzi considera il fine ultimo dell'ingegnere, ossia il consapevole padroneggiare la scienza matematica per renderla strumento utile a risolvere problematiche complesse e non limitarne l'esercizio al piano puramente virtuosistico e speculativo<sup>33</sup>. La trattazione di Canevazzi non riguarda solamente l'*excursus* storico degli studiosi che si sono occupati di matematica applicata a problemi di tecnica delle costruzioni, ma cerca di individuare il contributo pratico che i matematici hanno dato alla resistenza dei materiali, segnalandone le scoperte analitiche. Se infatti all'inizio del testo Canevazzi parla di Galileo come il primo a trattare il tema della resistenza, fissando l'esempio della leva, primo incastro studiato in maniera approfondita, alla fine del contributo la speranza che viene riposta negli studi in corso in Italia è quella di recuperare coscienza sulla teoria della resistenza dei materiali costruttivi, trascurata dagli studi nazionali coevi. Questo approccio e questo pensiero si riflettono anche nell'attività accademica di Canevazzi, che a Bologna istituisce un laboratorio di prove materiali per poterne studiare i comportamenti a rottura. Le prime prove riguardarono principalmente i materiali da costruzione tradizionali, specificità che il laboratorio tenne anche negli anni successivi<sup>34</sup>. Da direttore, infine, ruolo che ottenne nel 1911<sup>35</sup>, si spese per l'introduzione nei programmi universitari dello studio della nuova tecnologia del cemento armato<sup>36</sup>. Con lo sviluppo progressivo che fece poi la Scuola grazie al laboratorio prove materiali, accreditato dal Ministero dei Lavori Pubblici dal 1907 per le sperimentazioni del Genio Civile<sup>37</sup>, Bologna si avviò a diventare la capitale del cemento armato all'inizio del Novecento assieme a Torino<sup>38</sup>.

Contemporaneamente allo sviluppo che Canevazzi stava apportando alla Scuola, l'interesse alla nuova tecnologia costruttiva venne evidenziato anche dalle iniziative di Muggia. L'anno successivo infatti, il 25 Maggio 1908, venne redatto l'atto costitutivo della Società Anonima per le Costruzioni Cementizie (S.A.C.C.) permettendo ad Attilio Muggia di garantire la diffusione commerciale del brevetto Hennebique nel centro Italia<sup>39</sup>. La nuova tecnica stava conoscendo in quegli anni una diffusione in Italia che per quanto rapida non aveva ancora raggiunto livelli paragonabili a quelli degli altri stati europei.

32 Viene ripresa l'opera di Salimbeni sulla teoria degli archi e delle volte. Leonardo Salimbeni, *Degli archi e delle volte*, Vol. 1-6, Dionigi Ramanzini, Verona, 1786.

33 CANEVAZZI 1908:  
[...] *Quando la matematica non rivolge la mira ad oggetto di pubblica utilità, infruttuose rimangono le sue scoperte, non servendo che a pascere la speculativa di pochi, ma se il contrario succeda, non può dirsi quanto illumini la scienza e la pratica, ed oltre i confini la spinga, ai quali per se stessa non sarebbe pervenuta giammai.* [...]

34 MOCHI, PREDARI 2012, p. 90.

35 Subentrando al prof. Jacopo Benetti, dopo aver ricoperto il ruolo di vice-direttore.

36 MOCHI, PREDARI 2012 p. 250.

37 Al laboratorio bolognese facevano riferimento gli uffici del Genio Civile di Bologna, Ferrara, Forlì, Mantova, Parma, Ravenna, Reggio Emilia. Facevano anche ricorso al laboratorio per i collaudi anche i Ministeri, le aziende private, le FS, il Genio civile militare, Province e Comuni.

38 Laboratori di questo tipo non rappresentano ovviamente uno specifico italiano. Una lunga tradizione in questo campo potevano vantare, ad esempio, le facoltà di ingegneria della ETH di Zurigo e dell'Università di Stoccarda.

39 MOCHI, PREDARI 2012, p. 172.

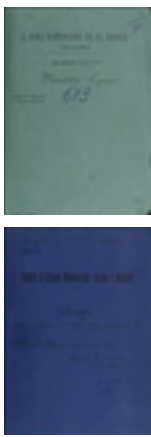


fig.5

La sua applicazione in ambito edilizio, agevolata dai numerosi brevetti depositati, non aveva tuttavia ancora trovato una legittimazione teorica né tantomeno un approfondito sistema di dimensionamento<sup>40</sup>. Ancora una volta lo scritto *La matematica e l'arte del costruttore in Italia* torna utile a dimostrazione dell'ambivalenza metodologica e dello stretto legame tra teoria e prassi che si ritrova anche nel corpo docenti della scuola emiliana. Canevazzi e Muggia incarnano, come bene hanno sottolineato Mochi e Predari<sup>41</sup>, l'aspetto teorico e quello pratico della nuova didattica, dove alla teoria vengono affiancate l'attività laboratoriale e l'esperienza sul campo.

Tornando invece al nostro, il giovane Miozzi si iscrive nell'anno accademico 1907-1908 al biennio della facoltà di Scienze Fisico Matematiche alla Regia Università di Roma (fig.5). Nella capitale, frequenta i corsi obbligatori di Fisica, Chimica, Disegno, Mineralogia superando con il massimo dei voti gli esami di Algebra complessa, tenuto da Tonelli, e quello di Geometria analitica e proiettiva alla cui cattedra dal 1891 insegnava Guido Castelnuovo<sup>42</sup>. Miozzi nel dicembre del 1908<sup>43</sup> chiede e ottiene il trasferimento nella città emiliana. È datato 10 dicembre 1908 il foglio di congedo<sup>44</sup> che autorizza il trasferimento per validi motivi presso altra Scuola del Regno (fig.6), firmato dall'allora rettore della scuola romana Alberto Tonelli<sup>45</sup>. Lo stesso documento riporta la lista completa dei corsi frequentati durante il primo anno e i voti degli esami di profitto già superati dei quali si chiede il riconoscimento nella facoltà bolognese. Non è stato possibile risalire ai motivi di questo trasferimento<sup>46</sup>, ma appare evidente come Bologna proprio in questi anni abbia un tangibile effetto sulla sua formazione. Gli esami sostenuti a Roma vengono riconosciuti in blocco con la valutazione di 27 trentesimi al momento del trasferimento a Bologna, dove il giovane Miozzi si diploma in Scienze Matematiche il 10 Luglio 1909. A chiusura del biennio, Miozzi a Bologna oltre agli esami di Algebra e Geometria, tra dicembre 1908 e il luglio 1909, sostiene gli esami obbligatori di Algebra complementare, Calcolo infinitesimale, Fisica sperimentale, Chimica inorganica, Mineralogia, Geometria descrittiva e Disegno<sup>47</sup>. Il corso di Disegno di ornato e di architettura che frequenta è quello tenuto dal prof. Zannoni. La licenza in scienze matematiche e fisiche (fig.7) permette il 1 dicembre 1909 a Miozzi di iscriversi al triennio di specializzazione in Ingegneria Civile, sempre



fig.6

fig.7



40 MOCHI, PREDARI 2012, p. 35.

41 MOCHI PREDARI 1912, pp. 87-147.

42 Libretto allegato alla domanda di trasferimento da Roma a Bologna, fasc. 2032 Archivio Storico Università di Bologna, fondo Regia Scuola di Applicazione.

43 Archivio Storico università di Bologna, fasc. 2032.

44 Archivio Storico università di Bologna, fasc. 2032.

45 Alberto Tonelli (1849-1920), matematico, fu rettore della Scuola di Roma dal 1904 al 1919, anno del suo pensionamento.

46 L'archivio storico dell'università di Roma non è ancora consultabile perché in fase di riordino per cui copia della documentazione degli anni romani è conservata solo in parte nei fascicoli bolognesi.

47 Certificato degli esami sostenuti nel biennio di Scienze Matematiche del 10 luglio 1909, fasc. 613 Archivio Storico Università di Bologna, fondo Regia Scuola di Applicazione.

a Bologna<sup>48</sup>. Se, durante il biennio, aveva avuto modo di frequentare uno degli ultimi corsi di Zannoni, sarà invece Attilio Muggia a comparire nel libretto degli esami del triennio di ingegneria<sup>49</sup>.

Con Muggia, Miozzi studia, i primi due anni, Costruzioni civili e rurali, Fondazioni e, all'ultimo anno, Architettura Tecnica. Frequenta anche i due corsi curriculari tenuti dal prof. Canevazzi di Meccanica Applicata alle costruzioni (II anno) e Ponti e Costruzioni Idrauliche (III anno). Per l'intero periodo di permanenza nella Scuola bolognese, Miozzi registra un alto profitto nelle materie studiate, che gli consente, anche per il basso reddito della famiglia da cui proviene, di ottenere l'esenzione dal pagamento delle tasse<sup>50</sup>. Premiato nel 1912 al termine dei suoi studi con la medaglia d'onore per il miglior studente<sup>51</sup>, il nome di Miozzi tornerà a comparire nella documentazione della Scuola di Applicazione anche più tardi, nel luglio 1926, quando le sue tavole di Progetto per un Silos granario vennero inviate a Torino (fig.8) alla Mostra Internazionale di Edilizia<sup>52</sup>, in rappresentanza della Scuola di Applicazione di Bologna per essere esposte assieme a quelle di altri studenti. L'importanza dell'esposizione torinese del 1926 è legata anche allo sviluppo del ruolo dell'ingegnere-tecnico municipale nei progetti urbani. Assieme all'elaborato di Miozzi, tra gli altri in occasione dell'esibizione verranno selezionate due tavole del giovane Giuseppe Vaccaro<sup>53</sup>. L'impostazione che la triade Canevazzi, Zannoni e Muggia diede alla ricerca per il cemento armato e all'architettura tecnica rese Bologna uno dei poli di maggiore prestigio per lo studio di queste materie, formando una nuova generazione di architetti ed ingegneri determinanti per lo sviluppo della disciplina in Italia.



fig.8

Agli studenti meritevoli, infatti, veniva proposto di collaborare per la didattica nei corsi, come nel caso del già citato Giuseppe Vaccaro, che appena laureato divenne assistente di Muggia per Architettura Tecnica, oppure di collaborare come professionisti nelle Costruzioni Cementizie. È questo il caso di Pier Luigi Nervi<sup>54</sup>, che terminò gli studi

- 48 Libretto di iscrizione al Corso di Ingegneria Civile, fasc. 613 Archivio Storico Università di Bologna, fondo Regia Scuola di Applicazione.
- 49 Archivio Storico università di Bologna, fasc. 613.
- 50 Documentazione relativa esonero pagamento delle tasse universitarie, Archivio Storico università di Bologna, fasc. 613.
- 51 Curriculum Vitae, Archivio Progetti IUAV, Miozzi 1.pro/2.
- 52 Per approfondire la questione DE PERI 2012.
- 53 Giuseppe Vaccaro (1896-1970) si laurea invece nel 1920 con il titolo di architetto e seguirà Muggia come assistente della cattedra di Architettura Tecnica fino a ottenerne una propria nel 1934 presso la Regia Università di Roma. Anche lui dopo la laurea passerà un primo periodo di formazione professionale alla S.A.C.C. Della sua produzione teorica si ricorda la pubblicazione del 1935 *Schemi distributivi di architettura*, dove traspare l'impostazione muggiana nella trattazione tipologica. Come architetto lavorerà in tutta Italia: alcune delle sue opere più conosciute sono il Palazzo delle poste di Napoli (1928-36), La facoltà di Ingegneria di Bologna (1931-35) e la colonia marittima AGIP di Cesenatico (1937-38). Sulla sua figura, per approfondimenti, si può vedere la monografia a lui dedicata, Marco Mulazzani, (a cura di), *Giuseppe Vaccaro*, Mondadori Electa, Milano, 2002.
- 54 Pier Luigi Nervi, Luigi Nervi negli annuari della scuola di specializzazione, si laurea nel 1913, l'anno seguente a Miozzi. Nato nel 1891 sarà tra i protagonisti indiscussi nel panorama ingegneristico italiano e tra i più attivi professionisti in ambito internazionale. Appena laureato, a differenza di Miozzi, rimarrà al seguito del suo maestro, Muggia, lavorando internamente alla S.A.C.C. Dieci anni più tardi, nel 1923, ormai raggiunta una certa indipendenza professionale fonda la propria impresa, la Società per costruzioni ing. Nervi. Anche a lui gli insegnamenti della scuola bolognese lasceranno una forte impostazione teorica. I suoi saggi più maturi, come *Scienza o arte del costruire? Caratteristiche e possibilità del cemento armato* (pubblicato nel 1945) o *Costruire correttamente: caratteristiche e possibilità delle strutture cementizie armate* (1955), riflettono sul rapporto che l'architettura deve avere con la forma strutturale per poter rimanere ad essa coerente.

l'anno seguente a Miozzi, al quale Muggia propose di lavorare come suo collaboratore. Quando Nervi inizia a lavorare per la S.A.C.C., nata solo da cinque anni, si trova quindi in una vera e propria cucina intellettuale che rende evidente il passaggio dalla tradizione ottocentesca alle nuove sperimentazioni del primo Novecento. L'attività progettuale di Muggia, si era nel frattempo arricchita, grazie all'acquisizione del brevetto Hennebique, includendo alla progettazione di edifici civili e residenziali in muratura, ferro e legno, i primi solai in calcestruzzo armato, alzandone gli standard di sicurezza agli incendi e di resistenza. Sono i solai i primi elementi Hennebique a venire integrati negli edifici realizzati con tecniche costruttive storiche<sup>55</sup>. I primi anni della società sono dedicati all'affinamento e alla messa a punto di sistemi per la costruzione in cemento armato di speciali elementi architettonici e componenti prefabbricate<sup>56</sup>. Importanti traguardi furono raggiunti nel 1911 all'esposizione di Torino (fig.9) dove lo stand della ditta vinse due Gran Premi. Nervi dal 1913, quindi, si trova in un ambiente lavorativo culturalmente permeato da stimoli di ricerca e innovazione ma soprattutto ha accesso al laboratorio di prove materiali di Porta Mascarella dove prende parte alle sperimentazioni sugli elementi e sulle tecniche edilizie. Sarà proprio a Bologna che inaugurerà la sua carriera professionale, quando presenterà il 18 dicembre 1917 il suo primo brevetto a proprio nome, che anticipa di vent'anni il suo ferrocemento<sup>57</sup>. Negli stessi anni Miozzi, premiato nel 1912 come miglior studente, si trovava in Libia, a servizio del Genio Civile Militare<sup>58</sup>.

fig.9



La Bologna del 1909 e degli anni successivi appare quindi una città capace di traghettare l'architettura italiana dall'Ottocento alle prime innovazioni novecentesche, ma non va dimenticato che i professori della scuola di Applicazione, come appunto ben dimostra la figura di Muggia, erano altrettanto impegnati anche sul fronte pratico. Questo aspetto è estremamente rilevante per la biografia del giovane Miozzi poiché nel 1909 giunge in una città che detiene il primato dello studio del cemento armato, sia da un punto di vista teorico che pratico; il riflesso di questo ambiente culturale traspare anche dalle prime ricerche e pubblicazioni che Miozzi stesso svilupperà, con il prof. Luigi Santarella di Milano<sup>59</sup>. La città stessa, a partire dalla fine dell'Ottocento, si era avviata a rinnovare la sua struttura urbana e gli studenti della neonata Scuola di Applicazione dei primi del Novecento ebbero la possibilità di vivere in prima persona la stagione di grandi opere pubbliche che inevitabilmente si affiancarono alla loro ordinaria formazione di tipo accademico.

55 BETTAZZI, LIPPARINI 2010, p. 212.

56 Sono numerosi i brevetti presentati dalla S.A.C.C. per tini, serbatoi, latrine prefabbricate, elementi componibili per la costruzione di scale a chiocciola, balaustre, pontili.

57 BETTAZZI, LIPPARINI 2010, p. 213.

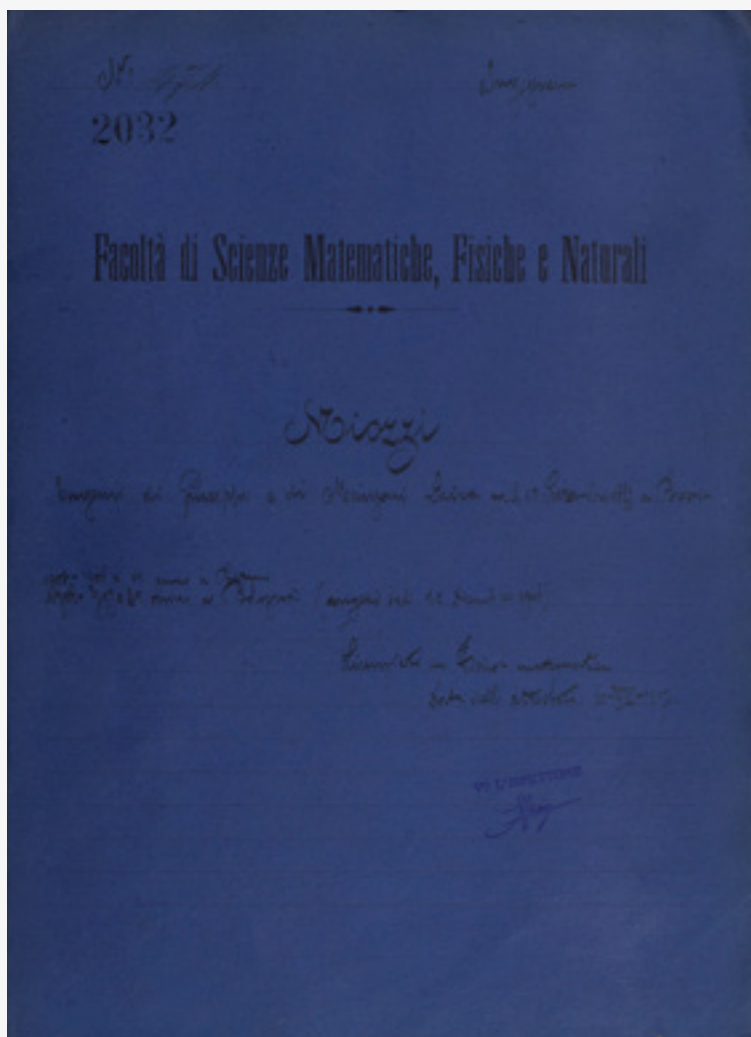
58 Dal 1912 al 1918 Miozzi si trova in Libia, occupato come ingegnere nel Regio Genio Civile.

59 MIOZZI, SANTARELLA 1924.



fig.5 Fascicoli di Eugenio Miozzi conservati presso l'Archivio storico dell'Università di Bologna:

— il n°2032 relativo al biennio in Scienze matematiche, fisiche e Naturali,



— il n°613 relativo alla scuola di specializzazione per gli ingegneri (a.a. 1909-1912)

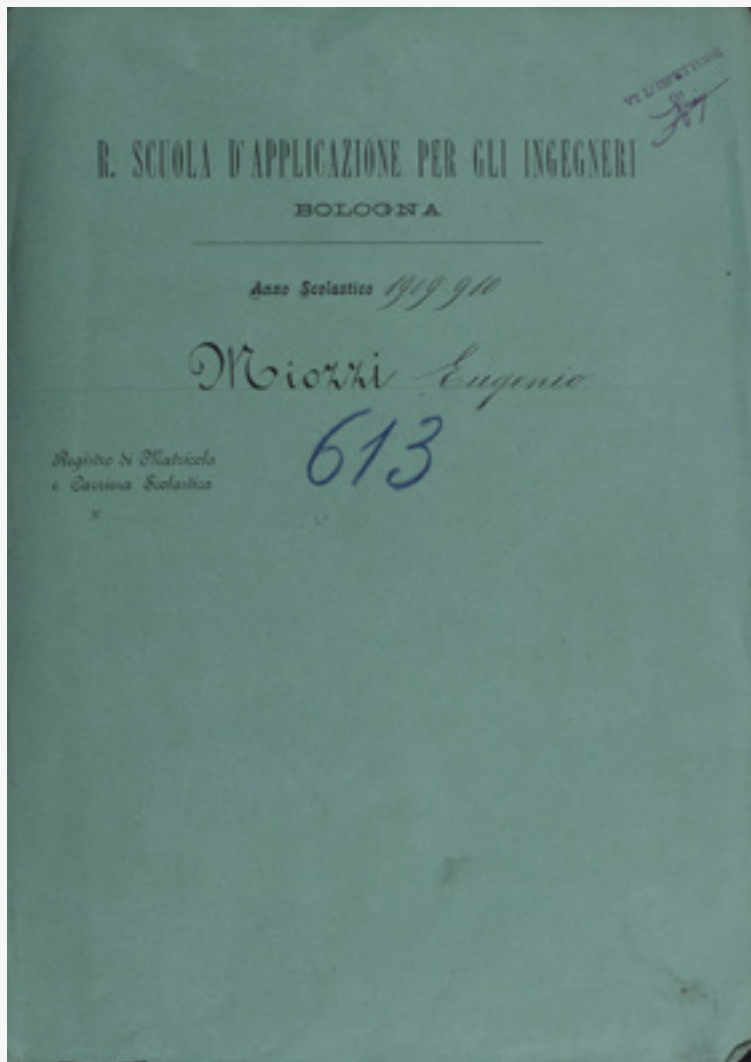



fig.6 Foglio di Congedo dalla Regia Università degli studi di Roma, 10 Dicembre 1908. Archivio storico Università di Bologna, fasc. n°2032

Miovi matricola

N. di posizione 2994  
" di partenza 319



**R. UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ROMA**


**IL RETTORE**

Veduta la domanda del Sig. *Miovi Lorenzo*,  
figlio di *Giuseppe*, e di *Maria Antonia*,  
nato il giorno *16 Settembre 1889*, a *Brescia*,  
Provincia di *Brescia* studente del *primo*  
anno del corso di *Scienze e Lettere* di questa  
R. Università, per ottenere il congedo, per trasferirsi a continuare gli  
studi presso altra Università del Regno;  
Ritenuti validi i motivi addotti;

**RILASCIA**

allo stesso Sig. *Miovi Lorenzo* il presente foglio  
di congedo, ed autorizza, a termini dei regolamenti, la trascrizione qui  
appresso della sua carriera scolastica.

Roma, addì *10 Dicembre 1908*



**IL RETTORE**  
*G. Corbelli*

Brescia - Tip. Fratelli Padella



fig.7 Licenza in Scienze matematiche e Fisiche, 9 luglio 1909. Archivio storico Università di Bologna, fasc. n°613



fig.8 Lista dei materiali e autori invitati alla Mostra internazionale di Edilizia a Torino del 1926. Archivio storico Università di Bologna, pubblicato in BETTAZZI 2010



fig.9 Stand della Società Anonima per le Costruzioni Cementizie, all'Esposizione di Torino del 1911. Archivio storico Università di Bologna, pubblicata in BETTAZZI 2010

## 1.3

# La stagione delle grandi opere a Bologna e il progetto di Via Indipendenza

Bologna non fu quindi importante solamente da un punto di vista accademico ma, durante i primi vent'anni del Novecento, rappresentava per Miozzi e gli altri aspiranti ingegneri iscritti alla scuola un grande laboratorio di esperienze. Si stavano concludendo infatti una serie di progetti urbanistici iniziati a metà Ottocento, che prevedevano la realizzazione di un piazzale antistante la stazione<sup>60</sup> e il grande asse viario di collegamento con il centro cittadino, oggi rispettivamente Piazza XX Settembre e Via Indipendenza. Va altresì detto che in concomitanza con l'aggiornamento didattico e le riforme universitarie, anche altre città d'Italia, attorno agli anni '80 e '90 dell'Ottocento, andarono incontro a una stagione di ammodernamento urbano. Per quanto riguarda Bologna, nostro caso di specifico interesse, i primi interventi urbani furono causati da una grande crescita demografica registrata nel centro cittadino, che aveva reso chiara la necessità di nuovi alloggi e spazi civici, ed il bisogno di aree adeguate per lo sviluppo degli insediamenti industriali e della rete infrastrutturale<sup>61</sup>.

Dei progetti che interessarono la città di Bologna tra fine Ottocento e inizio Novecento si è occupata in maniera sistematica Pier Paola Penzo, inserendo le sue ricerche nel filone più ampio che vede nell'indagine del rapporto tra città e ferrovia il motivo centrale dei primi ragionamenti sull'ammodernamento dei centri urbani. Anche per Bologna la costruzione della ferrovia<sup>62</sup> e della stazione, tra il 1857 e il 1859, innescano le nuove opere di sistemazione urbanistica. La stazione, come sottolinea Penzo, determina l'inizio di un processo di urbanizzazione molto lungo che tutt'ora viene giudicato non compiuto<sup>63</sup>. Il primo determinante tassello fu comunque la scelta tipologica della stazione e il suo posizionamento rispetto al centro storico. Il modello di riferimento<sup>64</sup> per la progettazione del fabbricato viaggiatori di Bologna è quello descritto dal trattato francese di Auguste Perdonnet<sup>65</sup>, sia per l'assetto generale a corpo unico con due aggetti laterali che circoscrivono un piazzale (figg.10-11), sia per la presenza della cancellata che recintava il territorio demaniale e lo separava da quello comunale. La fortuna del modello francese per il caso bolognese è motivata dal fatto che gli stessi progettisti del tratto Bologna-Piacen-

fig.10



fig.11



- 60 Il progetto definitivo non vedrà realizzato il piazzale in questa posizione ma qualche centinaia di metri più a est.  
61 PRETI 2013.  
62 Il primo tratto costruito collegava le città di Bologna e Piacenza.  
63 PENZO 2009, p. 15.  
64 PERDONNET 1855.  
65 Auguste Perdonnet (1801-1867), ingegnere e tecnico ferroviario, lavorò sui tratti ferroviari francesi e svizzeri.

za, alle dipendenze della Ferrovia Centrale Italiana, erano francesi<sup>66</sup>. Il sito conferma l'impostazione francese che prediligeva il posizionamento della stazione in aree esterne all'insediamento urbano, a differenza delle soluzioni inglesi che invece preferivano una collocazione più baricentrica rispetto al centro cittadino, determinando veri e propri carotaggi nel tessuto urbano dell'abitato. Per Bologna la scelta ricadde in un'area a nord delle vecchie mura, demolite solo a partire dal 1902, nelle vicinanze della vecchia porta Galliera, limite fisico e daziario della città. La geografia dello spazio esterno alla cinta muraria era caratterizzata dal canale Navile, che collegava Bologna ai centri di Ferrara e Venezia, e da piccole manifatture che costituivano la maggior parte dell'edificato della zona. Il panorama era reso infine più variegato dalle coltivazioni che sfruttavano la presenza dell'acqua del canale per l'irrigazione<sup>67</sup>.

Parallelamente alle vicende della stazione ferroviaria, l'intenzione di creare uno snodo urbano aveva portato a dei primi progetti relativi alla sistemazione del tessuto viario storico, con l'obiettivo di allargare alcune arterie esistenti per definire una via diretta tra nuovo piazzale e centro cittadino. Se la soluzione manualistica era rappresentata da un rettilineo posto in asse al fabbricato viaggiatori, l'arteria realizzata, Via Indipendenza, che ancora oggi collega la stazione al centro città, cominciò a conformarsi traslata di circa duecento metri più ad est. Il primo progetto della Via Massima (Indipendenza dal 1874) datato 1860<sup>68</sup> è firmato dall'ingegnere municipale Coriolano Monti<sup>69</sup>, ma non venne del tutto rispettato perché prevedeva un'inclinazione dell'ultimo tratto del tracciato verso la stazione ferroviaria. In questa fase non era ancora stata considerata la possibilità di abbattere le mura e le prime ipotesi lavorano tutte con questa preesistenza. Monti prevedeva due piazzali, entrambi tangenti alle mura, uno interno ed uno esterno alla cinta stessa. Il passaggio dall'uno all'altro spiazzo era garantito da due grandi varchi. Transitando dal piazzale esterno (lato ferrovia) a quello interno, il secondo piazzale avrebbe dovuto essere circondato da una grande esedra di edifici dal quale poi, con uno schema a raggiera, sarebbe stato possibile addentrarsi nel tessuto urbano storico. Con il progressivo abbandono del progetto di Monti, la via Massima rimarrà tracciata come un unico segno rettilineo sulla carta e sull'edificato, arrivando a lambire a Nord non più la stazione ferroviaria ma Porta Galliera. Il vecchio accesso daziario divenne quindi il secondo centro, assieme al fabbricato viaggiatori, del nascente sistema urbano, definendo così uno spazio ibrido a ridosso del tratto di mura nord orientali della città.

66 Uno dei tecnici più rilevanti della stazione ferroviaria bolognese fu Jean-Louis Protche, per approfondire la sua figura vedi il saggio di M. Lupano e A. Dal Zoppo, *Nascita di Bologna. Centrale delle correnti ferroviarie*, in R. Dirindin e E. Pirazzoli, (a cura di), *Bologna centrale. Città e ferrovia tra metà Ottocento e oggi*, Clueb Bologna, 2008.

67 Mentre nel centro urbano erano presenti piccoli orti, la coltivazione tipica delle aree limitrofe esterne è chiamata piantata, e consiste in una varietà di colture di canapa, grano o mais, negli stessi terreni delle viti. PENZO 2009, p. 15.

68 PENZO 2009, p.16.

69 Tra gli assistenti al progetto compare il nome di Antonio Zannoni. Si consulti Glauco Gresleri, *Una prospettiva europea*, in BETTAZZI, LIPPARINI 2010.

Penzo osserva inoltre come ancora negli anni Ottanta manchi una strategia sinergica tra Municipalità e Ferrovia, che di volta in volta intervengono con interventi slegati conquistando progressivamente il terreno rimasto libero tra i due piazzali. Per meglio immaginare la situazione infrastrutturale bolognese a questa data, dobbiamo pensare ad un sistema disorganico, dove la proprietà della Stazione Ferroviaria si limitava a intervenire nel proprio lotto di pertinenza lasciando libertà alla municipalità di sistemare il resto dell'area. Il comune, d'altra parte, cercò di far prevalere l'indirizzo di continuità coi progetti già in parte realizzati, come i cantieri dell'ormai definita Via Indipendenza<sup>70</sup> che continuavano a ritmo spedito, concentrando l'attenzione su porta Galliera e abbandonando definitivamente l'idea di un rettilineo diretto alla stazione. La documentazione d'archivio pubblicata nel volume di Beatrice Bettazzi ci dimostra come la sistemazione della zona non avesse un indirizzo del tutto definito dal momento che ancora attorno al 1882 i tecnici locali, Muggia in primis, continuarono a studiare soluzioni alternative per poter creare un rettilineo più coerente con l'iniziale progetto di Monti (figg.12-13). Contemporaneamente il comune stava attrezzando l'area di Porta Galliera per renderla un luogo di interscambio che potesse rappresentare un nuovo accesso alla città. Di questi anni è la decisione di posizionare la fermata terminale della tranvia a cavalli a sinistra della porta, e di iniziare i lavori di chiusura dei canali adiacenti per migliorare la viabilità generale attorno al piazzale che si stava via via definendo<sup>71</sup>. Benevolo riporta le notizie di lamentele degli esercenti lungo via Indipendenza, ricavate dallo spoglio dei quotidiani locali, dal momento che il cantiere si stava prolungando più del previsto, ampliandosi sempre più.

A partire dal 1885 infine si ha il secondo grande cambiamento relativo alla pianificazione dell'area, con l'approvazione del nuovo piano regolatore, reso esecutivo quattro anni dopo<sup>72</sup>. Nel 1888, in linea con gli interventi promossi dal piano regolatore ed essendo ormai ultimato il rettilineo di via Indipendenza, viene bandito un concorso per una sistemazione definitiva dell'area di porta Galliera, prevedendo la demolizione delle mura e della porta stessa<sup>73</sup>. Al concorso partecipano alcuni tra gli ingegneri più in vista della scena cittadina per la progettazione di quello che il bando definisce un moderno piazzale, uniformato cioè alla tipologia diffusasi ormai nelle principali capitali europee, destinato ad ospitare traffici e flussi<sup>74</sup>. Anche se del concorso non resta più nessuna documentazione, nonostante almeno sei furono i progetti presentati<sup>75</sup>, Benevolo afferma che non produsse

fig.12



fig.13



70 Dal 1874 il nuovo nome dato alla Via Massima.

71 Giancarlo Benevolo, *Porta Galliera e le fortezze papali: un'area in trasformazione*, in BENEVOLO, BRUNELLI 2013, p.25.

72 PENZO 2009, p. 20.

73 Giancarlo Benevolo, *La formazione della Montagnola e il giardino pubblico*, in BENEVOLO, BRUNELLI 2013, ma anche in PENZO 2009, p.16.

74 Giancarlo Benevolo, *Porta Galliera e le fortezze papali: un'area in trasformazione*, in BENEVOLO, BRUNELLI 2013, p.32.

75 PENZO 2009, p.23.



fig.14



fig.15

soluzioni soddisfacenti e l'area di fronte a porta Galliera rimase pressoché invariata fino alla costruzione della scalinata della Montagnola, detta anche "Pincio" bolognese, il cui progetto, firmato Tito Azzolini e Attilio Muggia, verrà realizzato negli anni 1893-96 e risolverà l'imbocco di Via Indipendenza. Il grande scalone è collocato in maniera non ortogonale a via Indipendenza ma orientato in direzione della stazione ferroviaria. Questa collocazione trova le sue ragioni considerando il Bando del concorso del 1888: se infatti la storica porta Galliera fosse stata demolita<sup>76</sup>, il rapporto visivo tra stazione e scalinata sarebbe stato esplicito (fig.14).

Per quanto riguarda il progetto, la scalinata definisce in maniera inequivocabile lo spazio della Montagnola (fig.15), da sempre presente come piccola collinetta, vero e proprio giardino pubblico della città<sup>77</sup>. L'intervento consolida questo ruolo urbano di rilievo del giardino, senza inserire un edificio vero e proprio ma utilizzando l'architettura per ordinare e regolarizzare i cambi di quota. La scalea di Azzolini e Muggia divenne così pretesto per impostare un'architettura massiva e monumentale, che non venne trattata come un semplice accesso ma arricchita di una serie di elementi decorativi parlanti. I bassorilievi marmorei dell'apparato decorativo, ad opera dello scultore Diego Sarti fungono da manifesto della storia della città<sup>78</sup>; l'apparato decorativo venne poi completato da settantadue candelabri in ghisa a quattro o sei lampade. La grande fontana monumentale, anch'essa realizzata dal Sarti per l'esposizione emiliana del 1888<sup>79</sup> ai giardini Margherita venne tralata al centro del parco della Montagnola nel 1893. A completare il progetto della scalinata, ai lati delle rampe, vennero realizzati due porticati che definirono lo spazio del parco, collegandosi con i lunghi portici di via Indipendenza. È interessante infine ricordare come anche durante il regime questo luogo non perse la vocazione di luogo destinato alle esposizioni che aveva acquisito col tempo: venne scelto come area per la mostra sulla direttissima Bologna-Firenze<sup>80</sup>, con la costruzione alla sommità della gradinata di un padiglione temporaneo celebrativo.

fig.16



fig.9 [dettaglio]



La particolare soluzione formale della balaustra della scalea (fig.16), ancora oggi visibile, presenta il motivo ad asterisco che, una decina di anni dopo la fine dei lavori, la S.A.C.C. decise di presentare all'esposizione di Torino (fig.9). Il progetto di Muggia per la sistemazione del piazzale di Bologna rimase a lungo un intervento esemplare, ma

- 76 Porta Galliera non venne demolita perché al momento della demolizione delle mura un movimento cittadino capeggiato da Alfonso Rubbiani, figura di spicco nel panorama bolognese, protestò riuscendo a bloccare la demolizione. Rubbiani fondò poi nel 1899 il comitato per Bologna storica e artistica, con l'intento di preservare le architetture cittadine di interesse.
- 77 La collinetta della Montagnola ospiterà numerosi progetti, divertimenti e manifestazioni tra Otto e Novecento, divenendo per la sua posizione ottimale un ottimo luogo per l'organizzazione di fiere ed esposizioni. Si possono ricordare in particolare l'esposizione di floricultura ed orticultura del 1885, la mostra d'arte applicata all'industria del 1892 e l'esposizione dell'industria e delle attività turistiche del 1894.
- 78 Il senso del programma iconografico, che vede la città di Bologna vincere sulla tirannia, è ben spiegato da BENEVOLO, BRUNELLI, 2013.
- 79 La data dell'esposizione emiliana, o esposizione delle province dell'Emilia, coincide anche con l'inaugurazione di Via Indipendenza e la sua apertura al traffico.
- 80 L'inaugurazione della linea ferroviaria direttissima Bologna Firenze avvenne nel 1934.





fig.17  
fig.18

non fu l'unico incarico autografo su Via Indipendenza. A fine secolo, nel 1899, Muggia progettò anche il Teatro Eden e il palazzo Montecafèrri, servendosi della tecnica Hennebique (figg.17-18).

Il progetto dell'area della stazione rimase, anche dopo il termine dei lavori alla Montagnola, sostanzialmente irrisolto. L'urbanizzazione dell'area a Nord della stazione, che avrebbe dovuto avere, secondo le ambizioni dell'élite aristocratica<sup>81</sup> bolognese, una vocazione produttiva e residenziale, di fatto si definì col tempo invece come un quartiere popolare, l'attuale Bolognina. Se in un primo momento infatti ospitò alloggi per i ferrovieri e qualche magazzino correlato al funzionamento della stazione, col passare degli anni non venne mai modificato questo iniziale assetto e l'area restò senza una progettazione urbana definita. Anche dopo l'abbattimento delle mura, che avverrà nel 1902, la decisione di mantenere Porta Galliera come reperto confermerà la mancanza di volontà nel voler allacciare completamente lo spazio della stazione con quello del piazzale, indebolendo molto, come già detto, il progetto di Muggia e Azzolini.

Quando Miozzi giunse a Bologna, l'accesso settentrionale alla città appariva come un progetto incompiuto. Sono gli anni in cui la figura dell'ingegnere, come mai prima di allora, ha il compito civile di ridisegnare le città e di uniformarle ai nuovi valori di igiene e salubrità pubblica introducendo quella che sarà poi la tematica principale del programma di interventi condotti in epoca fascista per l'Italia, ossia la conversione delle vecchie città storiche in grandi metropoli o, meglio, il loro adeguamento alla modernità. Risulta curioso notare come anche il sito della stazione di S. Lucia non aveva, a inizio Novecento, un piazzale, dal momento che i vecchi fabbricati ottocenteschi affacciavano direttamente sulla fondamenta lungo il Canal Grande senza spazio sufficiente per un grande slargo<sup>82</sup>. La scelta quindi di costruire il terminal del Ponte su terreni limitrofi inevitabilmente rappresenta, nella strategia, anche memoria della soluzione bolognese.

81 PENZO 2009, p.21

82 A differenza di altre città come Milano, Torino e Firenze, quindi, il piazzale bolognese non verrà posizionato di fronte al fabbricato viaggiatori, condizione che si ripeterà anche a Venezia.

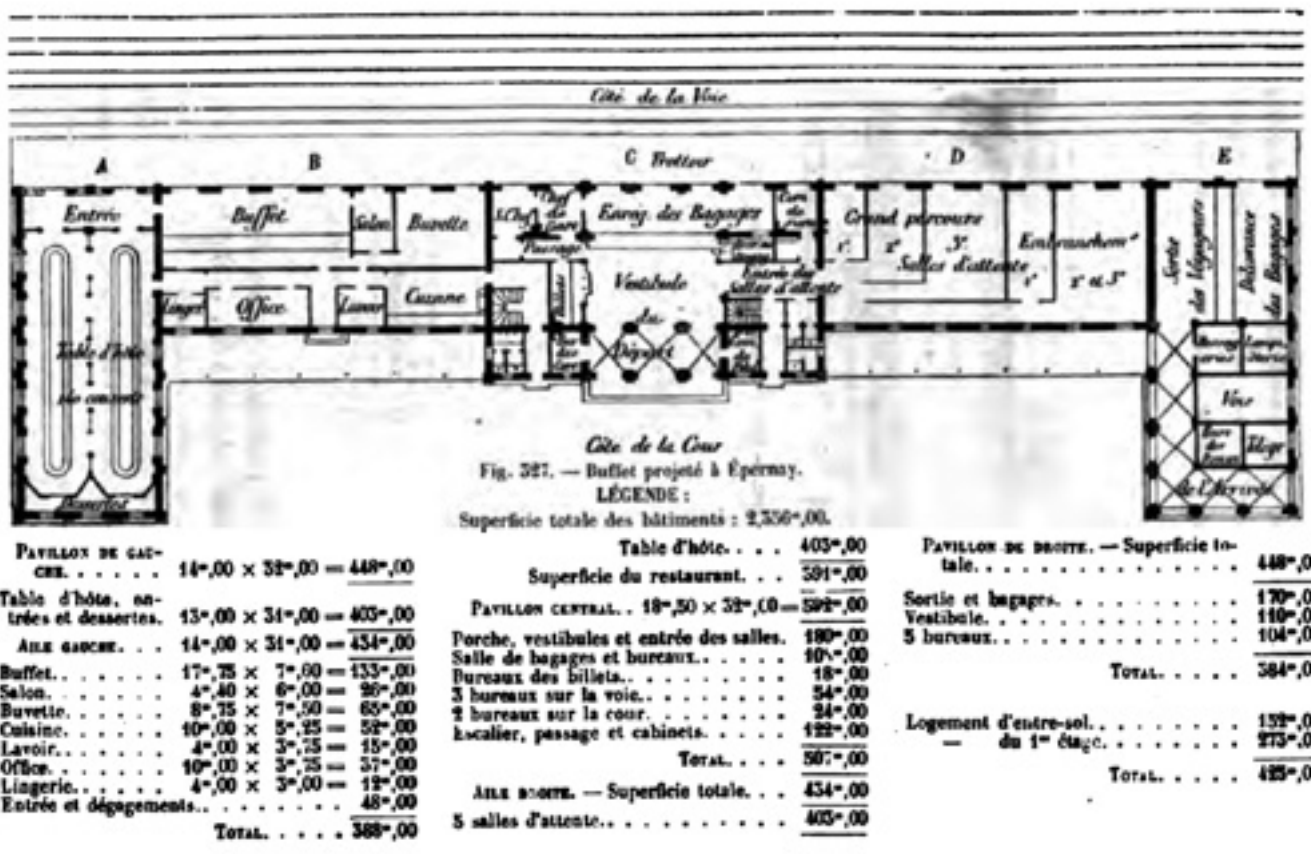


fig.10 Planimetria tipo dal Manuale di Perdonnet, in PERDONNET 1855

fig.11 Cartolina storica della prima stazione di Bologna, 1860 c.a.





fig.12 Nuova strada alla stazione di Bologna, Archivio Privato



fig.13 Attilio Muggia, Nuova strada alla stazione di Bologna, 1 Febbraio 1882, Archivio Privato

fig.14 Planimetria dell'area della Stazione di Bologna centrale. Si può notare la scalea della Montagnola orientata verso il fabbricato viaggiatori, e la Porta Galliera, mai demolita, che tuttora è presente



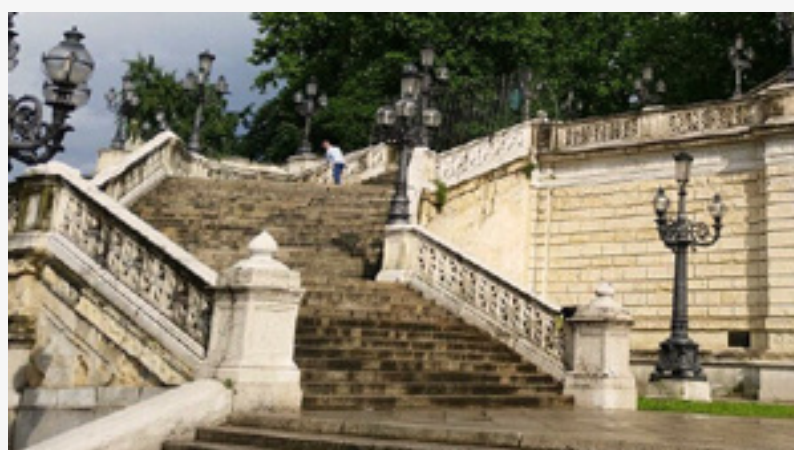


fig.16 Dettaglio della balaustra della Scala, oggi



fig.15 Attilio Muggia, Prospettiva del modello in gesso per la Scalea della Montagnola, 1893, Ordine degli Architetti di Bologna



fig.17 Palazzo Maccaferri, porzione di prospetto della parte superiore della facciata, in BETTAZZI 2010

fig.18 Palazzo Maccaferri, brevetto Hennebique per la realizzazione della veranda in cemento armato, in BETTAZZI 2010



*Prospetto verso la Montagnola  
Veranda in cemento armato in costruzione*

## Subito dopo la laurea: gli anni in Libia nel Genio Civile militare (1912-1919)

Gli anni che seguono la sua formazione universitaria, vedono Miozzi impegnato a consolidare la propria crescita professionale ricoprendo ruoli di sempre maggiore importanza. La prima esperienza formativa è quella di ingegnere provvisorio, posizione con la quale viene inviato in Libia, per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, il 2 novembre 1912<sup>83</sup>.

La guerra nei territori della nazione nordafricana si era conclusa poche settimane prima e il trattato di Ouchy (o di Losanna), firmato il 18 ottobre 1912, aveva determinato sul piano giuridico-internazionale il riconoscimento della Libia come territorio coloniale italiano, anche se differente sarà la situazione sul campo<sup>84</sup>. In questa prima fase della campagna di Libia, che va dal 1911 al 1919, la strategia adottata dal governo italiano si concretizza in una rapida occupazione militare, che successivamente si tenta di consolidare con interventi strategici volti a urbanizzare il territorio, con l'intento, anche propagandistico, di "ristabilire il prestigio della Nazione e l'autorità dello Stato"<sup>85</sup>.

Per quanto riguarda l'architettura e gli interventi urbani, le ricerche svolte sino ad oggi sul caso della colonizzazione e gestione del territorio libico si sono concentrate soprattutto sul periodo del primo dopoguerra, caratterizzato dall'esportazione dell'architettura fascista in Nord Africa. Questa periodizzazione appare ragionevole, dal momento che il primo conflitto mondiale comporta per l'esercito italiano una fase di stallo nel territorio africano che durerà fino a quando il nuovo governo fascista non ritroverà nella Libia un nuovo pretesto propagandistico. Gli studi di Gresleri e di Canali<sup>86</sup>, in particolare, hanno indagato il periodo del governatorato di Balbo<sup>87</sup>, nel momento in cui viene potenziata la rete infrastrutturale e viene data forma ad un linguaggio architettonico di regime anche per la Quarta Sponda<sup>88</sup> d'Italia. Gresleri nel 2008 in *Architettura italiana d'oltremare*<sup>89</sup>, ha ricostruito il quadro generale delle opere di urbanizzazione nei territori coloniali. Il piano di interventi che porta all'esportazione dell'architettura razio-

83 Varie notizie sulla biografia e il curriculum vitae dell'ing. Miozzi sono in AP IUAV, Miozzi 1.pro/2.

84 La resistenza nei territori libici alla colonizzazione italiana non consentirà la stabilità politica (che non venne mai definitivamente raggiunta) anche se dagli anni Venti si susseguiranno dei governatori come Volpi e Balbo che riusciranno a portare a termine numerose iniziative volute dal regime.

85 Giuseppe Reitani, *Politica territoriale e urbanistica in Tripolitania 1920-40* in MIONI 1980, pp. 219-234.

86 Si rimanda a tal proposito alle ricerche di entrambi. In particolare Libia Felix (GRESLERI 1993) e Nuovi fulcri paesaggistici nella Libia di Italo Balbo (CANALI 2014).

87 Italo Balbo (1896-1940), tra i capi più in vista del fascismo ferrarese e padano, ministro dell'aeronautica dal 1929 al 1933 e governatore della Libia dal 1934.

88 Nome coniato per la campagna libica, vedendo negli stati nord africani la Quarta Sponda mancante alla penisola italiana.

89 GRESLERI, MASSARETTI, ZAGNONI 1993.



nalista italiana in Libia negli anni Trenta si radica, tuttavia, su un piano d'azione già strutturato a partire dagli anni della prima campagna bellica avvenuta durante il governo Giolitti<sup>90</sup> nel 1911-12. Alla fine del gennaio 1912, il ministero dei LLPP invia a Tripoli l'ingegnere Luigi Luiggi<sup>91</sup> esperto nella progettazione portuale e profondo conoscitore delle tecnologie del cemento armato in ambienti marittimi. Portano la sua firma i progetti dei porti di Genova (di cui dirige i lavori nel 1881), di Livorno e di Massaua, entrambi nel 1892. La scelta della sua figura rispetta le necessità di rinnovamento urbanistico e territoriale dei territori conquistati, non appena raggiunto il riconoscimento territoriale della Libia come colonia italiana. Al suo arrivo, Luiggi ha l'incarico di creare le prime strutture di supporto volte a istituire un ufficio per le Opere Pubbliche, assorbito poi, dopo la sua costituzione nel 1913, dal Ministero delle Colonie (fig.19). Il 14 febbraio 1912<sup>92</sup> Luiggi riesce a costituire il primo ufficio del Genio Civile in terra libica, la cui direzione viene assunta dall'aprile dello stesso anno dall'ingegnere Albino Pasini<sup>93</sup>, il quale si occupa di trasferire il piano generale di sistemazione urbanistica di Tripoli elaborato da Luiggi su una cartografia più affidabile, appositamente rilevata. Nei mesi che portano al 1913, infatti, si susseguono campagne di rilievo mirate a correggere la documentazione cartografica che gli italiani possedevano al momento dell'occupazione. Con queste planimetrie aggiornate Luiggi sviluppa, rispondendo alle mansioni che gli erano state richieste, un primo piano per la città<sup>94</sup>, la quale porta il suo nome e che prevede una strategia di interventi basata essenzialmente su quattro obiettivi principali:

fig.19



- Il mantenimento del nucleo storico della città (Medina), con pochi interventi sulla cinta muraria esistente;
- Il vincolo di intervento e, conseguentemente, la preservazione dell'Oasi di Tripoli<sup>95</sup>, meglio collegata alla città storica;
- La costituzione di un'area esterna alle mura spagnole, che, traendo spunto dai modelli europei, definisce una fascia intermedia destinata agli edifici moderni per l'amministrazione coloniale;
- La ricerca, infine, di spazi utilizzabili come aree residenziali, anch'esse esterne al centro storico, organizzate in distinti grup-

90 SANTOIANNI 2008, pp. 47-59.

91 Luigi Luiggi (1856-1931), genovese, tecnico del Genio Civile. Ingegnere e professore la sua attività principale era stata dedicata a progetti in ambienti marittimi, che rispecchiavano anche i suoi personali interessi di ricerca tecnologica indagata con la sua attività di docente presso la Scuola di Ingegneria di Roma. In questo ateneo egli insegnò dal 1908 al 1921 come professore delle cattedre di Costruzioni marittime, Idraulica e Navigazione interna. GODOLI 2012.

92 Si fa riferimento all'entrata in vigore del decreto che il primo febbraio 1912 istituì il Genio Civile in Libia. All'Art. 1 si legge: Per la esecuzione delle opere pubbliche in Libia sono istituiti, a decorrere dall'1 febbraio 1912, uffici del genio civile a Tripoli, con sezione distaccata ad Homs, ed a Bengasi, con sezione a Derna. Quando sia richiesto dallo sviluppo dei lavori, potranno essere istituite sezioni distaccate in altre località.

93 Albino Pasini (1888-1972), milanese, si laurea al politecnico nel 1911, un anno prima di Miozzi e nel 1912 già ricopre il ruolo di Ingegnere capo del Genio Civile libico. Specializzato inizialmente come ingegnere ferroviario (ottenne la libera docenza in materiale mobile ed esercizio delle ferrovie nel 1923), sarà chiamato a partire dal 1925 dal ministero dei LLPP per la stesura degli studi preparatori che nel 1928 istituzionalizzarono l'Azienda Autonoma Strade Statali (AASS). Dizionario Biografico degli italiani, vol. 81.

94 La presentazione del piano Luiggi avviene in Italia alla Scuola di ingegneria di Roma.

95 L'Oasi tripolina, così definita, consiste in un primo ampliamento della città di Tripoli rispetto al centro storico. La Medina infatti, che costituiva il nucleo più antico della città, appare agli italiani contenuta nella cinta muraria più datata, di epoca spagnola (XVI sec.) attorno alla quale si sviluppò l'Oasi, ossia una serie di terreni nei quali si trovavano gli orti e gli edifici agricoli della città di Tripoli.

pi di edifici destinati agli operai (a ridosso delle mura nelle aree risanate), alla borghesia (affacciati sul lungomare) e al ceto medio (tra il quartiere operaio e quello signorile). Per questi quartieri, collocati tra l'Oasi e la costa, la lottizzazione era ispirata alle idee della città giardino europea.

Gli obiettivi del piano per Tripoli dimostrano, non soltanto la volontà di organizzare la città in modo tale da dimostrare, a pochi mesi dall'invasione, la tempra della nazione colonizzatrice che l'Italia si augurava di essere, ma anche la necessità di migliorare le condizioni igienico-sanitarie della capitale della nuova colonia. Per questa ragione, lo stesso Luigi in un suo scritto del 1912 sottolineava come le opere da considerarsi più necessarie per la città fossero:

*“quelle marittime per ottenere uno specchio acqueo sicuro e tranquillo; quelle di acqua potabile e di fognatura per rendere la città sana e pulitissima; quelle di irrigazione con cui l'Oasi potesse essere maggiormente ampliata e diventare un soggiorno invernale incantevole.”*<sup>96</sup>

Può essere utile, per meglio comprendere anche il percorso intellettuale che sta alla base dello sviluppo del primo piano per Tripoli, riportare alcune osservazioni che lo stesso Luigi inserisce nella propria relazione di progetto. Tali osservazioni dimostrano la complessità del ragionamento e la ricchezza dei riferimenti cui l'ingegnere fa ricorso. Il mantenimento della vecchia Medina, ad esempio, è descritto da Luigi come di fondamentale importanza per garantire la stabilità politica in Libia, evitando di intervenire sugli edifici che culturalmente rappresentavano la popolazione locale, per scongiurare così una probabile e violenta reazione di protesta<sup>97</sup>. La riflessione sulla conservazione di questi centri, tuttavia, non costituisce un'idea originale di Luigi. Essa riprende infatti il *modus operandi* che le principali potenze europee stavano adottando nei loro territori coloniali<sup>98</sup>. I modelli citati nella relazione sono appunto le città di Tunisi, Cairo, Eliopolis, Port Sudan e Khartoum<sup>99</sup>, ma, rispetto a questi esempi di urbanizzazione coloniale in cui il modello proposto è molto geometrico, per l'organizzazione della Tripoli moderna Luigi cita specifiche esperienze europee: dal *Ring* di Vienna e Colonia alla Circonvallazione di Firenze, richiamata nella proposta di un grande viale che circonda la Medina e che sancisce un netto distacco tra la città storica e la nuova città coloniale, o le strade rettilinee ed alberate della Parigi di Haussmann. Per il trattamento dei territori agricoli dell'Oasi, ove è prevista una lottizzazione regolare, funzionale e moderna, con un attento proporzionamento dell'edificato e un'accurata disposizione dei quartieri urbani, si riconoscono invece idee vicine a quelle della città giardino anglosassone<sup>100</sup>.

96 LUIGGI 1912.

97 Talamona afferma che nonostante fosse auspicata una ragionevole accettazione della conquista territoriale italiana, questo non fu affatto facile e anzi, i libici continuarono per tutta la durata dell'occupazione italiana a organizzare un'offensiva volta alla liberazione dello stato libico.

98 TALAMONA 1992, p. 64.

99 Ivi. p. 63.

100 GRESLERI 1993.

Le vicende del piano Luiggi seguono un iter che viene ben descritto dalle ricerche di Marida Talamona<sup>101</sup>: il piano, pubblicato il 23 gennaio 1912, già nel mese di aprile viene modificato dall'ingegnere capo dell'ufficio del Genio Civile Albino Pasini, che opera una variante sostanziale, prevedendo l'apertura di un asse viario attraverso la Medina. Tale variante, molto più decisiva, innesca la necessità di un apparato normativo più aggressivo in tema di espropriazioni, così da permettere una rapida acquisizione dei terreni necessari alla realizzazione della nuova arteria. Il dibattito sulla normativa per gli espropri, è ben documentato dai rapporti ufficiali scambiati tra le autorità coloniali in situ e quelle di Roma, tra i mesi di aprile e settembre. La discussione si spingerà anche oltre, interessando le principali cariche statali competenti, come dimostra lo scambio di lettere tra il presidente del Consiglio Giolitti e il ministro dei Lavori Pubblici, Luigi Secchi. Il 2 settembre 1912 vengono promulgati due decreti che approvano la politica di semplificazione delle procedure di esproprio per pubblica utilità. L'ultimo grande passaggio all'esecutivo si compie un anno dopo il lungo dibattito del piano Pasini, il 12 novembre 1913, quando verrà redatta l'ultima versione del progetto generale, di pugno dell'ingegnere Riccardo Simonetti, ispettore superiore del Genio Civile per la Libia<sup>102</sup>. Quando Miozzi viene inviato in Libia per essere assegnato all'ufficio guidato da Pasini, le vicende concitate riguardanti la normativa degli espropri si sono, dunque, da poco concluse, e da qualche mese è già in vigore la *variante* Simonetti (fig.20). Il piano Luiggi mantiene la sua validità nella determinazione delle principali direttrici di progettazione della nuova Tripoli italiana. Le date riportate sul curriculum vitae di Miozzi ci confermano il fortuito, sebbene non casuale, tempismo della sua assunzione: egli si laurea con il massimo dei voti il 29 luglio 1912 ottenendo la medaglia d'oro che veniva concessa al miglior laureato<sup>103</sup>. Questa onorificenza gli garantisce, già nel dicembre di quello stesso anno, di risultare al primo posto nella graduatoria dei 121 aspiranti ingegneri Allievi del Reale Genio Civile. Il 2 novembre 1912, quando ancora non era stata ufficializzata la graduatoria del concorso per il Genio, gli viene accordato dal ministero dei LLPP il permesso di essere incaricato come Ingegnere Provvisorio in Libia<sup>104</sup>. Ciò accade perché Miozzi non temporeggia e non attende il risultato del concorso, ma procede con un piano alternativo richiedendo di essere assunto direttamente dal ministero. Per capire meglio la strategia del giovane, occorre tenere presente che, all'epoca, la grande maggioranza dei lavori pubblici che si eseguivano in Italia erano sotto l'immediata (o mediata) direzione del Ministero dei LLPP. I pochi enti che costituivano eccezione a questo sistema erano Le Ferrovie dello Stato (per il solo eserci-

fig.20



101 TALAMONA 1992, p. 66.

102 Approvato con RD n°577 del 15 gennaio 1914, che specifica le modifiche al piano precedente e ne descrive le norme per la sua attuazione.

103 La cerimonia si tenne il 31 luglio 1912, Comitato direttivo dell'associazione fra gli ex-allievi della R. Scuola di Applicazione per gli ingegneri di Bologna. AP IUAV Miozzi 1.pro/2.

104 La posizione di ingegnere provvisorio sarà poi legittimata qualche mese più tardi dall'Art. 2 del RD n°288 del 9 Marzo 1913 che disponeva l'ordinamento dei servizi per le Opere Pubbliche in Libia.



fig.21 (1—4)

fig.22



fig.23



fig.24

fig.25



zio e non la costruzione dei nuovi tratti ferroviari), il corpo Reale delle Miniere, gli Uffici di Finanza, il Genio Militare e infine gli enti locali (solo per lavori di entità limitata e comunque sottoposti dalla vigilanza del Ministero). Tuttavia, per espletare al meglio le proprie funzioni, il Ministero si avvaleva di due organi che erano alle sue immediate dipendenze: l'Ufficio per le costruzioni Ferroviarie e gli Uffici del Genio Civile.

In quest'ottica la richiesta avanzata da Miozzi agli uffici del Ministero pochi mesi prima del concorso per il Genio, equivaleva strategicamente a inserirsi in un sistema che vedeva le due istituzioni operare in sinergia. Il Genio Civile era l'ente preposto a occuparsi dei compiti che avevano più affinità con la vita pubblica del paese: porti, strade, opere idriche, sistemazioni territoriali (fluviali e montane), impianti idroelettrici, edilizia scolastica, opere igieniche, ecc..<sup>105</sup>, mentre il Ministero dei LLPP era l'organo superiore al Genio stesso.

Il censimento delle opere che vedono il diretto coinvolgimento di Miozzi durante il periodo di soggiorno libico si basano in parte su ricostruzioni ottenute intervistando gli eredi<sup>106</sup> e, in minor misura, dalla lettura delle informazioni conservate nel suo archivio privato<sup>107</sup> (figg.21-24). Destinato prima a Tripoli e poi, dal 1914, a Bengasi, la promozione a ingegnere di III classe gli permise di assumersi crescenti responsabilità progettuali. La prima rilevante esperienza fu la partecipazione alla costruzione delle strade coloniali Tripoli-Tagiura, Tripoli-Zanzur, Bengasi-Driana e Bengasi-Ghermines. Di queste direttrici, la Tripoli-Tagiura e la Tripoli-Zanzur erano già previste dal piano Luiggi: la prima collegava la capitale alla striscia di giardini fronteggiante il mare dove era previsto il centro residenziale invernale, mentre la seconda conduceva alle coste attrezzate con gli impianti balneari per i soggiorni estivi. Troviamo traccia del suo operato anche nel centro di Tripoli, dove il suo nome è presente in alcuni documenti riguardanti gli espropri dei terreni necessari alla realizzazione del piazzale antistante il nuovo edificio della dogana portuale<sup>108</sup> (fig.25). Il suo curriculum professionale evidenzia, inoltre, come in questi anni Miozzi compia studi per proporre un utilizzo della bassura di El Qattara per incanalarvi acqua di mare e produrre energia con il dislivello ottenuto dall'evaporazione, ma il progetto non ebbe seguito a causa dello scoppio della guerra mondiale. Esso tuttavia, tornò utile nel 1941, quando, rivedendo questi studi preliminari, Miozzi propose al Governo una soluzione che non prevedeva di convogliare l'acqua salata dalla costa, ma quella dolce del fiume Nilo, sia per produrre energia sia per impostare un sistema di irrigazione a scala territoriale. Ancora una volta, però, nonostante la sua proposta venisse accettata e l'ingegnere fosse richiamato in servizio militare al Comando di Stato Maggiore per completarne gli studi, la guerra troncò ogni possibilità di realizzazione del progetto.

105 L'accurata descrizione degli enti pubblici e delle loro competenze si trova compilata dallo stesso Miozzi in un fascicolo datato 1927. MIOZZI 1927.

106 Riportate nella ricerca di POPULIN 2017.

107 AP IUAV, Miozzi 1.pro/2.

108 DUMASY 2022. Cap. 5, *Vers le blocage. Les limites économiques et juridiques de l'intervention dans l'espace de la ville.*



fig.26



fig.27

Le sorti della colonizzazione libica sono segnate, a partire dal primo dopoguerra, dalla decisa reazione degli arabi che nel novembre 1918 proclamarono la Repubblica della Tripolitania, ottenendo nel giugno 1919 la concessione di un regime di semiautonomia<sup>109</sup>, cui però fece seguito, fino agli inizi degli anni Venti, una guerriglia sempre più estesa. Gli anni dal 1921 al 1925, quando prende la carica di governatore il veneziano Giuseppe Volpi, sono invece quelli di maggior vivacità edilizia. In questo periodo vengono infatti portati a realizzazione i principali progetti previsti già dal piano del 1914. (figg.26-27)

Miozzi, tuttavia, dopo aver partecipato a sei campagne di guerra tra il 1915 e il 1918 viene congedato dal servizio militare e rientra in Italia, destinato agli uffici del Genio Civile nazionale, per la ricostruzione delle infrastrutture dopo la Grande Guerra<sup>110</sup>. Sarà quindi già lontano dai territori coloniali all'arrivo di Volpi, rimandando di qualche anno il loro incontro a Venezia.

109 Con lo statuto del 1 giugno 1919 l'Italia e la Repubblica di Tripolitania si impegnavano per ottenere una collaborazione nella gestione dei territori coloniali.

110 AP IUAV Miozzi 1.pro/2, *Curriculum vitae*.



fig.19 Istituto geografico militare, Rilevamento generale di Tripoli e della Menciya, 1912, Istituto italo africano Roma, in Architettura italiana d'oltremare, TALAMONA 1993, p. 258

fig.20 Piano regolatore della città di Tripoli, variante Riccardo Simonetti (ex Luigi-Pasini), 1914, in TALAMONA 1992

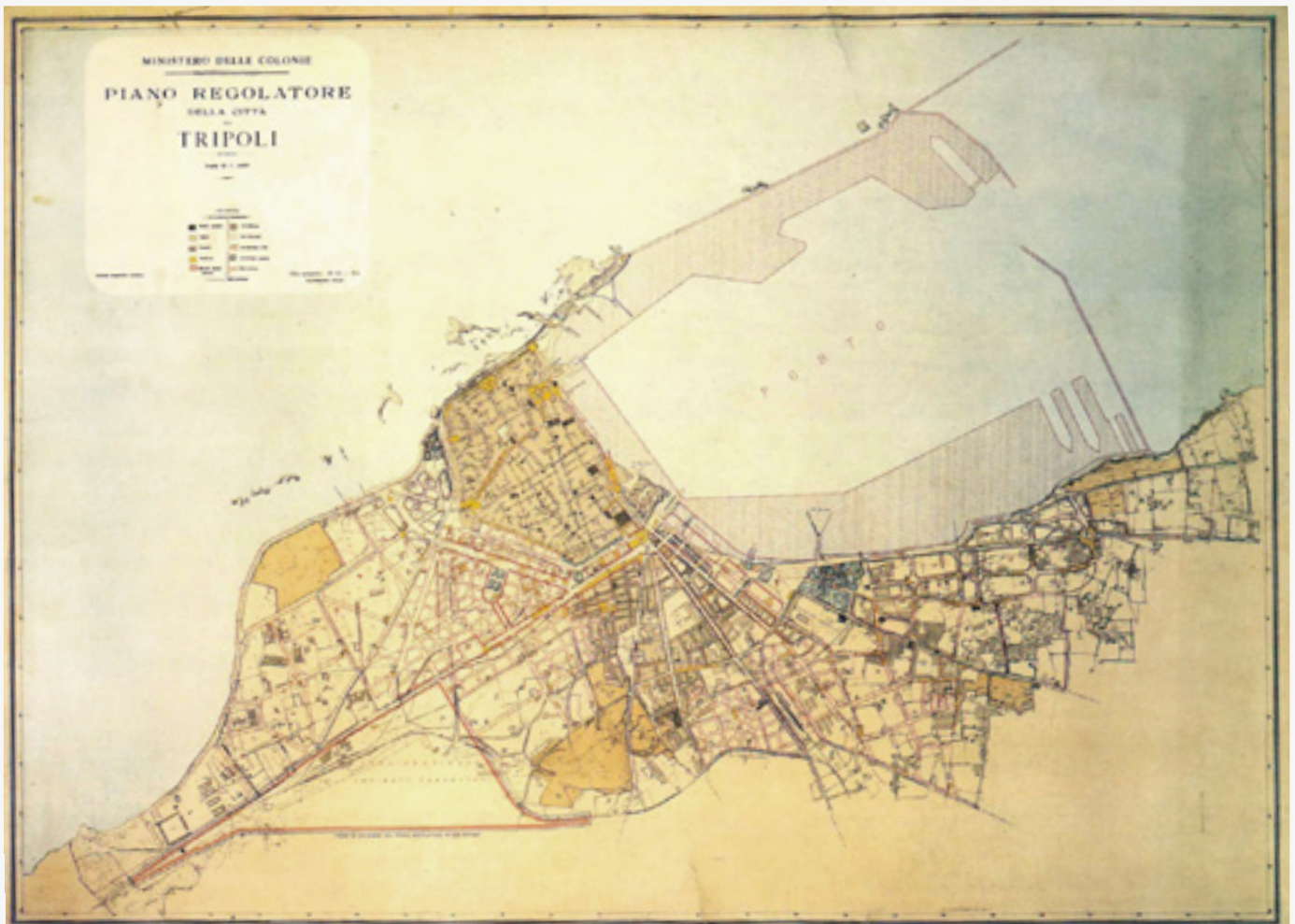


fig.21 Foto varie della campagna libica. AP IUAV Miozzi 2.fot/412



— Foto 1

— Foto 2





— Foto 3



— Foto 4





fig.22 Foto di architettura minore in Libia.  
AP IUAV Miozzi 2.fot/411

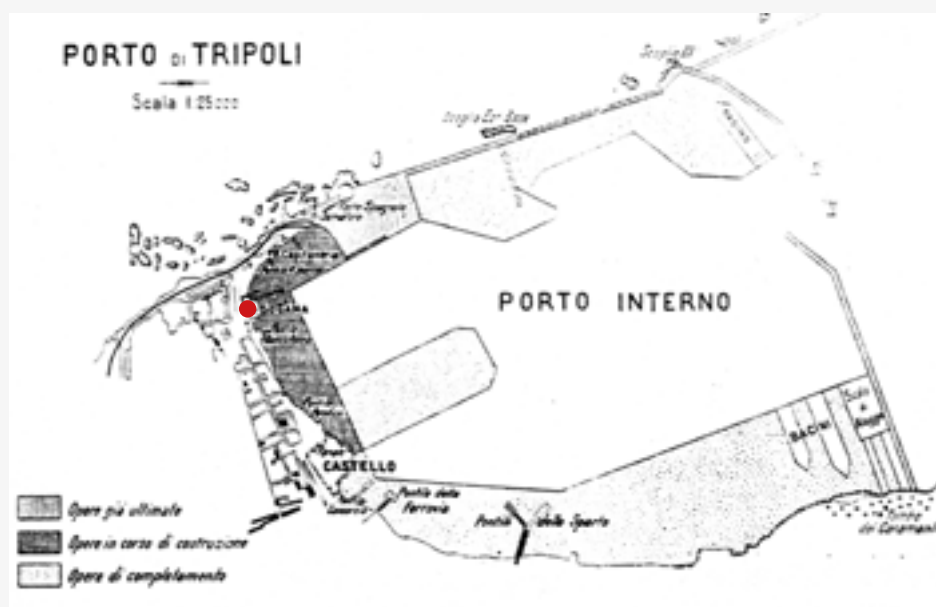


fig.23 Eugenio Miozzi ritratto sulle dune del deserto. AP IUAV Miozzi 2.fot/411



fig.24 Eugenio Miozzi ritratto durante il periodo coloniale. AP IUAV Miozzi 2.fot/411

fig.25 Progetto Luiggi per la sistemazione del porto di Tripoli, 1912, in Ministero delle colonie, Tripoli e dintorni, 1914. In evidenza la collocazione della dogana



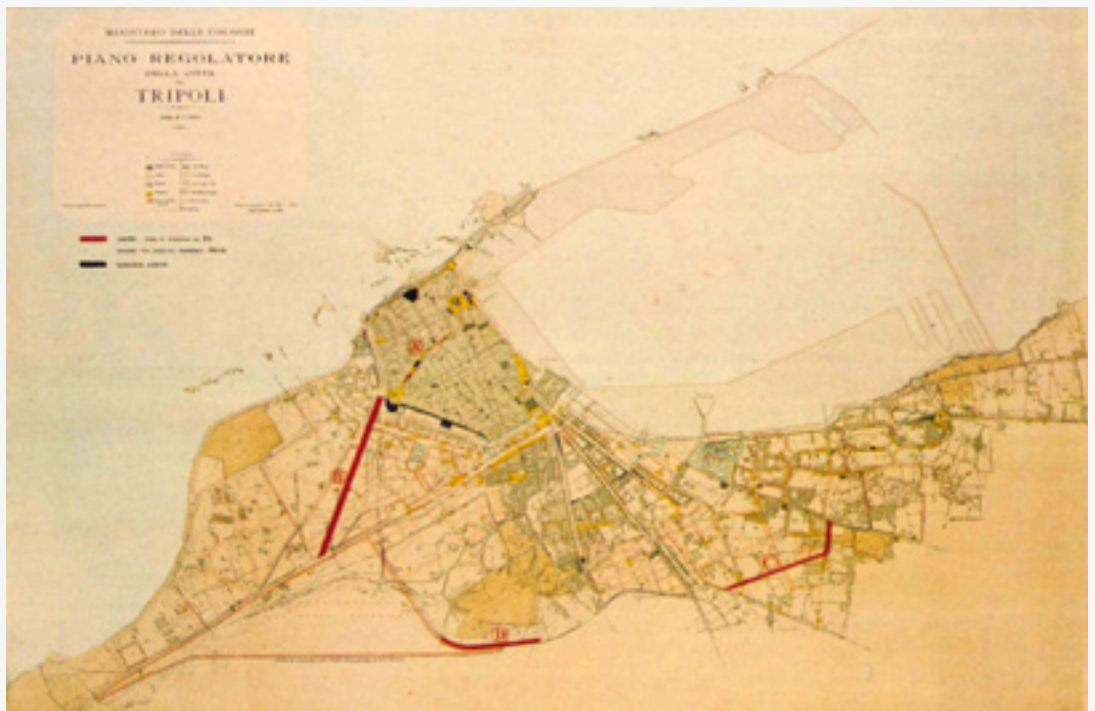


fig.26 Stato di fatto della città di Tripoli nel 1921, in TALAMONA 1992

fig.27 Stato di fatto della città di Tripoli nel 1925, in TALAMONA 1993



# 2

# I PRIMI PONTI DI EUGENIO MIOZZI

La ricerca strutturale  
e architettonica e il confronto  
con l'ambiente internazionale

## La crescita professionale nel Genio Civile: Udine, Belluno e Bolzano (1919-1928)

I primi anni Venti rappresentano per Miozzi un periodo di sperimentazione e crescita sotto numerosi aspetti. Di ritorno dalla campagna libica infatti, forte di un notevole bagaglio di conoscenze riguardanti la progettazione e la direzione di cantieri a scala territoriale, prende ruolo presso il Genio Civile di Udine. Pochi mesi più tardi viene trasferito agli uffici del Genio di Belluno dove è incaricato della ricostruzione post bellica dei ponti e di alcune strade strategiche nella stessa provincia. Nel territorio bellunese lavora maggiormente sulle due strade statali 51, chiamata anche strada statale di Alemagna, e 52, o strada statale Carnica, ma sono documentati anche interventi sulle strade statali 48 e 50, oltre ad alcuni ponti isolati come il Ponte della Vittoria a Belluno sul fiume Piave<sup>111</sup>. Le strade, già esistenti<sup>112</sup>, necessitavano di interventi di ripristino dei ponti minati o abbattuti durante il primo conflitto mondiale. Da questi progetti emerge la capacità poliedrica di Miozzi nell'utilizzare le tecniche di costruzione più aggiornate come il cemento armato, retaggio della scuola bolognese di cui era erede, ma di saper ben utilizzare anche i materiali tradizionali come la pietra naturale, facilmente reperibile nei pressi dei cantieri per la sistemazione dei ponti. Miozzi, nella prima metà degli anni Venti, affianca ad una costante attività pratica nei cantieri lo studio e la redazione delle sue prime opere scritte, che hanno lo scopo di presentare casi di recente realizzazione, in forma manualistica, di strade e ponti in cemento armato, per diffondere e rendere replicabili gli esempi meglio riusciti. La spendibilità del progetto e la sua iterabilità, determinata dall'economia del cantiere e dal buon rapporto tra progettazione ingegneristica e riuscita estetica, sono le principali discriminanti che portano alla scelta dei 57 ponti selezionati per la prima raccolta edita da Hoepli nel 1924 di *Ponti Italiani in cemento armato*<sup>113</sup>, compilata in collaborazione con il prof. ing. Santarella<sup>114</sup> di Milano. In questa raccolta non mancano i riferimenti autobiografici, realizzazioni alle quali Miozzi stesso o aveva parteci-

- 111 L'appellativo di strade statali, per correttezza, dovrebbe essere utilizzato solamente dopo l'istituzione dell'Azienda Autonoma Statale delle Strade (AASS) avvenuta nel 1928. Tuttavia, anche la documentazione archivistica in archivio IUAV è posteriore a questa data e ancora oggi i tracciati hanno mantenuto la numerazione e la dicitura del 1928, salvo alcuni piccoli aggiornamenti. Chiameremo quindi comunque le strade qui presentate SS (strade statali) consapevoli che l'aggettivo statale è storicamente sbagliato se utilizzato prima del 1928.
- 112 Il tracciato della SS52 (Carnica) risale ad una sistemazione del 1839, mentre la SS51 (di Alemagna) giace su un percorso utilizzato già dal medioevo e il rifacimento più significativo ad inizio secolo era quello datato 1830.
- 113 La Raccolta, nella breve nota introduttiva del prof. Jorini, viene elogiata per la grande varietà dei casi selezionati, delle più differenti tipologie strutturali. Le maggiori lodi vengono spese per l'accurata selezione di progetti Nazionali non solo per quanto riguarda la progettazione, ma anche nell'approccio alla verifica strutturale fino ad arrivare alla cantierizzazione. In particolare sfogliando il manuale, possiamo ritrovare anche per ogni ponte i riferimenti alle ditte e alle imprese costruttrici.
- 114 Luigi Santarella (1882-1935), professore del Politecnico di Milano nelle discipline di Analisi e Costruzione dei Ponti, tra i primi ad occuparsi di cemento armato e fondatore della prima scuola di specializzazione per le applicazioni di questo materiale presso il Politecnico di Milano.

pato attivamente o aveva sovrinteso come funzionario pubblico. Per questo motivo non dobbiamo scindere la figura del Miozzi costruttore da quella dell'intellettuale e anzi, prendendo in considerazione le opere costruite assieme alle sue ricerche pubblicate, possiamo avere un quadro migliore del suo particolare approccio alla professione. La seconda raccolta, che conferma lo stesso editore, uscirà nel 1932 e raccoglierà 31 nuovi ponti, senza ripeterne nessuno della prima<sup>115</sup>. Il manuale infatti, concepito come opera aperta, presenta negli anni Trenta esempi dove il cemento armato viene spinto oltre le prime applicazioni complessivamente più caute<sup>116</sup>. In parallelo alle grandi raccolte escono anche alcune memorie relative a singole tematiche, che trovano spazio sulle pagine del *Giornale del Genio Civile*. Tra il 1921 e il 1927 sono pubblicati *Il nuovo Ponte del Piave e Ponte delle Alpi*<sup>117</sup>, *Sistemazioni idrauliche di torrenti*<sup>118</sup>, *Il costo delle fondazioni pneumatiche su cassoni in cemento armato*<sup>119</sup>, *Il nuovo ponte sulla Piave a Belluno*<sup>120</sup>, *Il flessimetro di precisione Miozzi*<sup>121</sup> oltre ad altre pubblicazioni su altre riviste di settore come "Le Strade" o il "Bollettino Sindacato ingegneri di Bolzano"<sup>122</sup>. Gli scritti e le memorie pubblicate ci restituiscono già dai loro titoli quel clima concitato che caratterizza gli anni successivi al primo conflitto mondiale quando la fiducia nelle tecniche si riscopre alimentata da uno spirito positivista quasi ottocentesco. Per analizzare i ponti di cui certamente Miozzi segue sia la progettazione che la realizzazione utilizzeremo questi scritti e l'elenco stilato in occasione del concorso di abilitazione per la libera docenza. Il punto di vista di questo registro è quello di un professionista che nel 1929 seleziona alcuni fra i suoi ponti costruiti e ne fornisce una basilare documentazione fotografica. Anche queste immagini sono significative e le riprese sono spesso caratterizzate da inquadrature in cui l'osservatore si pone in basso per aumentare la monumentalità dei soggetti, i ponti, sempre ritratti con attenzione alla restituzione del contesto nel quale sono inseriti, anche quando le loro dimensioni sono modeste. Le venti fotografie allegare alla documentazione per la libera docenza sono conservate in un album dedicato<sup>123</sup> e si riferiscono a sedici progetti realizzati sul territorio.

Nella seguente tabella vengono riportati i ponti, raggruppati per tracciato su cui sorgono<sup>124</sup>:

- 115 Unica eccezione per il ponte di Belluno sulla Piave, di cui si parlerà in seguito. La sua presenza in entrambe le raccolte è però giustificata dal fatto che vengono presentati due progetti differenti.
- 116 L'intento stesso della prima raccolta era quello di esportare esempi applicabili per la ricostruzione postbellica, e presentano ponti dalle luci meno ardite, salvo alcuni casi. Si rimanda al regesto dei casi trattati nelle due raccolte in appendice.
- 117 *Il Genio Civile*, 1921.
- 118 *Annali della Regia Scuola di Ingegneria di Padova*, 1925.
- 119 *Il Cemento Armato*, n°6 1925.
- 120 *Annali dei LLPP*, 1927, VII.
- 121 *L'Industria*, 1925 n°11.
- 122 Di questi articoli viene fatta menzione in AP IUAV, Miozzi 1.pro/2 Materiali biografici.
- 123 AP IUAV, Miozzi 2.fot/15, Allegato fotografico al documento h) TITOLI SUPPLETTIVI-Elenco della attività professionale, anch'esso in Archivio Progetti, AP IUAV Miozzi 1.pro/2.
- 124 L'ordine progressivo sul documento presentato al concorso segue l'ordine seguente: Digon, Pissa, Lasta, Arsié, d'Oltra, Vespola, Boite, Gogna, Ponte nelle Alpi, Rudavoi, Arina, Maé, Bigontina, Pissandol, Ponte di Belluno. Sono inoltre riportati i due ponti di Calalzo e di Chiusa, che alla data del documento (30 Aprile 1929) erano ancora in costruzione.



NOME PONTE	FIG.	STRADA DI RIFERIMENTO	KM/LOC.		STATO ATTUALE
Ponte della Pissa	28	Statale Carnica (SS52)	3°	arcata piena	–
Ponte sul Pissandol	29	Statale Carnica (SS52)	Pissandolo	arcata piena	In servizio
Ponte sul Digon	30-31	Statale Carnica (SS52)	29°	arcata piena	In servizio
Viadotto della Vespola	32	Statale Carnica (SS52)	17°	telaio cls	–
Ponte della Lasta	33	Statale Carnica (SS52)	21°	arcata piena	–
Ponte di Gogna	34-35	Statale Carnica (SS52)	Treponti	3 arconi	Non in servizio
Ponte sul Bigontina	43	Statale di Allemagna (SS51)	Cortina	travata	Ricostruito
Ponte sul Desedan	40	Statale di Allemagna (SS51)	Desedan	arcate piene	In servizio
Ponte sul Maé	41	Statale di Allemagna (SS51)	Maé	arcata piena	Non in servizio
Ponte sul torrente Boite	42	Statale di Allemagna (SS51)	Perarolo	travate in ferro	In servizio
Ponte nelle Alpi	36-39	Statale di Allemagna (SS51)	Ponte nelle Alpi	3 arconi	In servizio
Ponte sul Rudavoi	A1	Statale delle Dolomiti (SS48)	–	funicolare	Demolito
Ponte di Arina	A2	Strada comunale dal Passo Chioé a Pian del Vescovo	Lamon	2 arconi	In servizio
Ponte d'Oltra	A3	Diramazione Statale Grappa e Passo Rolle (SS50)	26°	3 arconi	In servizio
Ponte di Arsié	A4	Diramazione Statale Grappa e Passo Rolle (SS50)	11°	arcate piene	Ricostruito

La selezione che Miozzi propone dimostra principalmente la predilezione nel presentare da un lato una certa identità formale e dall'altro la scelta di una serie di casistiche che dimostrino la sua confidenza con le principali tipologie strutturali. La tecnica e le riprese fotografiche inoltre aiutano a dimostrare la coerenza nella costruzione delle scene e avvicinano fra loro i singoli casi. L'utilizzo della tipologia ad arco, realizzata grazie ad una volta monolitica o composta da arconi paralleli, ricorre maggiormente nei casi in cui debbano essere coperte grandi luci o si passino torrenti montani che presentino profondi alvei. Due notevoli eccezioni sono il ponte sul Torrente Boite, nel quale Miozzi opta per una soluzione in travature metalliche su pile e il ponte sul torrente Rudavoi, che è composto da una struttura in legno e metallo, funicolare. Di questo secondo ponte, temporaneo, non rimane nessuna traccia, mentre la scelta delle travature metalliche per il primo manufatto era dettata dalla necessità pratica di non dover rialzare troppo il piano della carreggiata, come sarebbe successo con un ponte ad arco.

Anche le scelte formali adottate per i ponti, cambiano in base alle località, lasciando trasparire la volontà di una ricerca delle soluzioni in accordo col paesaggio in cui queste sono inserite. In corrispondenza dei torrenti più piccoli, come nel caso dei ponti della Pissa e sul torrente Pissandolo, quando la luce da coprire è minima ma l'altezza permette di mantenere costante la quota della carreggiata, la soluzione privilegiata è quella di un singolo arco a tutto sesto, incastrato alle imposte, con pile massive. Dal momento che questa casistica



fig.28



fig.29

fig.30



fig.31

fig.32



si presenta alle altitudini maggiori, dove i torrenti non presentano ancora ampi letti e le valli sono più profonde, l'opera complessiva di ponte e pile diventa anche strumento per il consolidamento della parete rocciosa. Il tracciato dell'SS52 si caratterizza per la scelta di ponti ad arcate piene in calcestruzzo armato. La resa cromatica degli archi è data dal contrasto tra la volta cementizia, grigia, e la pietra locale, più ferrosa, che presenta tonalità rossastre, utilizzata per i timpani e per le pile centrali o, nel caso di arcate singole, per le spalle. La ghiera delle arcate presenta in questi ponti un rivestimento decorativo in conci che imitano la pietra bocciardata. L'intradosso delle volte, lasciato al grezzo, rivela invece le trame del tamburo ligneo della centina, denunciando quindi la tecnologia adottata, altrimenti smentita dai finti conci in prospetto. Gli impalcati di questi ponti sono sostenuti direttamente dalle volte monolitiche. (figg.28-29)

Oltre alle scelte geometriche per il profilo dell'arco e della conformazione delle parti murarie di pile e spalle, e a quelle materiche, un altro elemento che si deve prendere in esame ai fini dell'analisi di questi manufatti è la tipologia di parapetto, che va a costituire, a un'analisi su scala più ampia, un trait d'union stilistico che assicura l'immagine unitaria del percorso stradale. Nel caso del tratto iniziale della SS52, i parapetti sono costituiti da muretti pieni in pietra, aperti all'altezza della carreggiata da archetti semicircolari. Questa soluzione, in questo tratto a monte della strada statale, permette un rapido deflusso delle acque piovane e di eventuali detriti ingombranti verso valle, garantendo il mantenimento in esercizio (salvo calamità naturali) della strada. Una simile impostazione ad archi a tutto sesto in pietra si trova anche nel ponte sul Digon, collocato in una posizione più sgombra, non accostato a pareti rocciose (figg.30-31). In questo caso a governare la scelta della tipologia concorrono combinate la natura dell'alveo del torrente e la necessità di mantenere la carreggiata stradale in quota. Il ponte viene così progettato a tre arcate, di cui solamente una costituisce il vero e proprio sovrappasso del torrente, mentre le altre fungono da viadotto e permettono di non interrompere la strada forestale affiancata al Digon. Anche qui si confermano le spalle a tronco di piramide in pietra locale, utilizzata anche nelle due pile centrali di sezione rettangolare, mentre per il parapetto, Miozzi opta per una soluzione di elementi prefabbricati in cemento armato. Sul tracciato originario, al vecchio km 17, si trovava anche il viadotto della Vessolo (fig.32), oggi probabilmente demolito<sup>125</sup>. Miozzi disegna questo progetto pensando ai due ponti limitrofi, e lo si nota sia dalla scelta materica che dalla soluzione formale delle spalle e del parapetto ad archetti in corrispondenza degli imbocchi del viadotto. La carreggiata, tuttavia, è sostenuta da un telaio monolitico in calcestruzzo armato a vista, incastrato a terra e alle spalle. Il parapetto, infine, intervalla pilastrini a specchiature in calcestruzzo prefabbricato. Al km 21 della SS52 si trovava poi il Ponte della Lasta, sul Piave, anche questo esteticamente omologato agli altri ponti del

125 Non è stato possibile identificare correttamente la posizione di questo viadotto dal momento che l'ANAS ha da una decina di anni all'attivo una serie di sistemazioni anche su questa tratta, e ne ha modificato i primi chilometri con una strada più ampia.



fig.33



fig.34

tracciato. Il letto più ampio del corso d'acqua e la natura più violenta delle piene<sup>126</sup>, determinarono la scelta, per questo ponte, di un'unica grande arcata a sesto ribassato (fig.33).

Rappresenta, invece, una virtuosa eccezione sul percorso della Statale 52 il ponte di Gogna, costituito da una struttura a vista in calcestruzzo armato composta da tre arconi affiancati sui quali poggia un telaio monolitico di elementi a sezione quadrata sui quali insiste la carreggiata (fig.34). Il ponte viene pubblicato da Miozzi<sup>127</sup> perché considerato un caso esemplare sia per tecnologia che per vicende costruttive. Il progetto iniziò a concretizzarsi a partire dal 1919 quando si decise di dismettere la passerella provvisoria in legno costruita dagli austriaci nel 1917 che a sua volta sostituiva un vecchio ponte in mattoni<sup>128</sup> distrutto durante la Grande Guerra. La soluzione presentata da Miozzi prevedeva lo spostamento di qualche decina di metri dalla posizione del vecchio manufatto, dove la distanza tra le sponde era minore, risolvendo in questo modo il passaggio del fiume con un'unica arcata, impostata direttamente sulle pareti rocciose, di 46,20 m di corda all'intradosso e freccia pari a 12 m. I tre arconi principali sono posti a reciproca distanza pari a 2,50 m<sup>129</sup>, e hanno spessore variabile: in chiave di 1 m mentre alle imposte raggiungono 1,36 m. Tra di essi, per irrigidire la struttura, sono gettati traversi di sezione quadrata di lato 0,25 m lungo l'arcata<sup>130</sup>, mentre alle imposte lo spazio tra gli arconi è tamponato da un'unica soletta armata, che rende il sistema monolitico. Nelle intenzioni progettuali questo espediente serve anche a garantire una maggiore stabilità nel caso di transito di mezzi pesanti, garantendo un incastro più saldo.

La carreggiata è sorretta da pilastri di sezione 35x35 cm che partono dall'estradosso degli arconi e raggiungono la quota dell'impalcato. Per interrompere la monotonia e anche, per dichiarati fini estetici, i pilastri che insistono alle imposte (fig.35) presentano una sezione maggiore pari a 60x60 cm<sup>131</sup>. In questo modo Miozzi vuole alludere alla presenza di una pila all'imposta dell'arco, permettendo di individuare il tratto di carreggiata che viene sostenuto dall'arcata, rispetto a quello portato dalla roccia: questa differenziazione dei punti d'appoggio dei pilastri è rimarcata anche da una differente soluzione dei puntoni. A sinistra e a destra dei pilastri più spessi, il sistema di controventi incrociati, evita le oscillazioni orizzontali. Invece il tratto poggiante sull'arcata presenta solamente tra i pilastri due puntoni convergenti sull'arcone centrale, per poter distribuire al meglio i

fig.35



- 126 Sarà principalmente questa motivazione che Miozzi addurrà nel presentare anche il progetto del ponte sulla Piave di Belluno.
- 127 Il progetto viene ampiamente descritto nella prima raccolta di Ponti italiani in cemento armato, del 1925, 44esimo in elenco. MIOZZI, SANTARELLA 1924.
- 128 I ponti in mattoni in realtà erano tre, disposti a raggiera e convergenti su un'unica pila poggiante su di uno sperone roccioso posto all'incrocio tra il fiume Piave e l'Ansei: per questo motivo la località era conosciuta anche come Tre ponti.
- 129 Considerando la mezzera dei getti.
- 130 La loro larghezza è costante, dal momento che i tre arconi che costituiscono la volta sono paralleli tra loro.
- 131 Riportando testualmente, "tale soluzione è stata assegnata specialmente a scopo estetico per rompere la continuità non piacevole di numerosi e sottili pilastri." MIOZZI, SANTARELLA 1924, p. 419.

grandi carichi che “solitamente marciano nel mezzo della via”. Pur essendo quindi, a detta del progettista, una mera scelta stilistica che interrompe solamente la monotonia della struttura, le due terzine di pilastri all’imposta segnalano un punto notevole del funzionamento strutturale del ponte, permettendo ad un occhio allenato di comprenderne meglio il funzionamento strutturale. L’impalcato, infine, è costituito da un sistema di tre travi longitudinali che corrono in corrispondenza degli arconi, incrociate da un sistema di travi secondarie trasversali, di sezione minore. Su questo reticolato è gettata una soletta piena dello spessore di 18 cm. La larghezza della carreggiata è di 5,45 m ai quali si aggiunge da entrambi i lati uno sporto di 1,25 m, che ospita due marciapiedi di 50 cm e il sistema dei parapetti per lo spazio rimanente. Il ponte, largo complessivamente 7,50 m, entrò in servizio alla demolizione della passerella provvisoria, nel 1923. Il ponte di Gogna e quello della Lasta si trovano entrambi citati nel 1925 in un articolo di Santarella<sup>132</sup>, perché collaudati con il flessimetro di precisione brevettato da Miozzi, specificatamente pensato per manufatti in muratura cementizia o cemento armato.

L’altro tracciato sul quale Miozzi interviene progettando la sistemazione di alcuni ponti negli anni in cui è impiegato presso l’ufficio del Genio Civile bellunese è quello della Statale 51, tracciato di comunicazione con la Germania e per questo chiamata anche Statale di Alemagna, che collega direttamente Conegliano a Dobbiaco, incontrando nel suo percorso i centri principali di Vittorio Veneto, Longarone, San Vito di Cadore, Cortina. Su quest’arteria molti dei ponti di Miozzi si sono mantenuti in servizio mentre altri rimangono ancora visibili dalla nuova strada statale, che li affianca. Sono ponti in cemento armato a cui Miozzi tiene particolarmente e per questo motivo ne inserisce alcuni nella raccolta che scrive a quattro mani con Santarella. Dirigendosi verso nord partendo da Vittorio Veneto, uno dei primi che si incontra è quello di Ponte nelle Alpi<sup>133</sup>, situato nell’omonima località, sul fiume Piave (fig.36). La sua descrizione risulterebbe simile a quella del ponte di Gogna perché la tipologia strutturale dei due ponti è affine, riproposta in questo caso con misure di poco ridotte. Se la corda del ponte di Gogna infatti è di 46,20m, quella di Ponte delle Alpi raggiunge a fatica i 41, coprendo una luce netta di 40m. Come nel ponte di Gogna i tre costoloni principali sono paralleli e l’impalcato stradale è sostenuto da un telaio di pilastri con le stesse sezioni quadrate del gemello<sup>134</sup>. Ancora una volta a spezzare la monotonia della struttura di sostegno alla carreggiata, i pilastri all’imposta raggiungono una sezione quadrata di lato 60 cm. La differenza formale più evidente riguarda tuttavia il trattamento delle spalle del ponte, che richiamano esteticamente la soluzione del vecchio manufatto in ferro demolito il 10 novembre 1917, che si trovava nella stessa posizione. Il ponte ottocentesco in metallo era stato realizzato dall’impresa belga-francese Charles-Finet et

fig.36



132 SANTARELLA 1925. AP IUAV Miozzi 3.txt/10.

133 Ponte nelle Alpi è il 45esimo progetto presentato, MIOZZI, SANTARELLA 1924, p. 435.

134 35x35 cm per i pilastri che sostengono l’impalcato, 25x25 invece per le traverse che collegano fra loro gli arconi paralleli.



fig.37



fig.38



fig.39

C.ie<sup>135</sup>, sotto la direzione dell'ingegnere Alfredo Cottrau<sup>136</sup>. Si trattava di un'unica travata tubolare, che copriva l'intera luce sopra il Piave, collocata nel punto dove i versanti della valle si allargano repentinamente e diventa più oneroso poter costruire un collegamento<sup>137</sup>. Dalla foto storica pubblicata (fig.37) si evince come l'asse stradale fosse portato dall'intera travatura e questa non fosse quindi utilizzata per il transito all'interno della sua sezione<sup>138</sup>. Se quindi il ponte di Ponte delle Alpi non necessitava di descrizioni più approfondite perché simile a quello di Gogna, Miozzi spende la maggior parte del commento al progetto per illustrare e descrivere come fosse stata pensata ed eseguita in maniera esemplare la centina lignea di quest'ultimo. Il ponte di Ponte nelle Alpi fu appaltato all'impresa bolognese Ing. Rio Rino<sup>139</sup> con un dimensionamento della centina fornito da Miozzi che proponeva una struttura lignea poggiante su tre piloni. A quest'idea, da subito scartata a causa delle difficoltà tecniche di cantierizzazione<sup>140</sup>, l'impresa contropropose di installare un solo pilone centrale, e di appoggiarsi alle imposte (fig.38). Il pilone centrale, che non sarebbe stato possibile assicurare al letto del fiume tramite pali infissi, per via della natura rocciosa dello stesso, sarebbe stato vincolato a una gabbia in legno riempita da pesanti massi per farne zavorra. La nuova centina prevedeva due grandi capriate lignee contrapposte poggianti da una parte al pilone centrale e dall'altra all'imposta degli arconi, mentre il vertice superiore corrispondeva alle reni dell'arcata. Per evitare il ribaltamento dell'intera struttura, infine, l'impresa suggerì di posizionare degli elementi trasversali romboidali che garantissero ulteriore stabilità (fig.39).

- 135 Miozzi alla descrizione del ponte riporta probabilmente un errore nella trascrizione dei disegni in suo possesso. Il ponte infatti viene attribuito all'impresa francese Finet e all'ingegnere Charles *Coutreau*. In realtà la tipologia del ponte raffigurato a p. 439 riconduce direttamente ai ponti brevettati dall'italiano Alfredo Cottrau e realizzati a partire dagli anni '70 dell'Ottocento in Italia, con l'appoggio della ditta francese Charles-Finet et C.ie di Gustave e Théophile.
- 136 Alfredo Cottrau, Napoli (1839-98), ingegnere specializzato nelle costruzioni metalliche. Ebbe una formazione tecnico-pratica ed empirica, dovuta agli anni di soggiorni francesi in giovane età durante i quali lavorò come allievo ingegnere presso la ditta parigina E. Gouin et C.ie, specializzata in costruzioni metalliche. Rientrato in Italia, entrerà a far parte del Genio civile, occupandosi dei tratti ferroviari da Napoli all'Adriatico. Famoso per i suoi studi sulle travate metalliche portano la sua firma alcuni progetti significativi come il ponte sul Po del tipo "Y", costituito da 10 campate di 76,10 m di ampiezza ciascuna o la copertura per la stazione ferroviaria di Napoli realizzata con capriate Polonceau.
- 137 Altre notizie sulla storia e sulle vicende dei vari ponti precedenti a quello di fine Ottocento sono riportate da Miozzi nel lungo capitolo introduttivo, che sostituisce la descrizione tecnica del ponte, che non è approfondita dal momento che risultava analoga al ponte di Gogna descritto nella stessa raccolta al caso precedente. L'attendibilità storica delle ricerche non è verificata, dal momento che sono presenti errori anche nella ricostruzione dei protagonisti ottocenteschi.
- 138 Prassi frequente invece nelle realizzazioni ferroviarie, dove la travata poteva utilizzarsi, se ben dimensionata anche per ponti a più percorsi sovrapposti. Uno degli esempi realizzati dalla Gouin et Co, per la quale Cottrau lavorava è il ponte n°36 a due piani di tipo "Y" sul Po presso Mezzanazorti. La scelta di far attraversare internamente la trave avrebbe tuttavia determinato un vincolo dimensionale notevole al ponte. Non mancano tuttavia esempi anche di ponti dove la travatura rimane completamente posizionata inferiormente al piano ferroviario: un esempio notevole è il Gran viadotto sul Dogna della ferrovia Udine-Pontebbia, del 1873-1880. CARUGHI, GUIDA 2003, p. 68 e p. 92.
- 139 Di questa impresa uno dei progetti più significativi è la stesura del progetto di massima, datato 1919 per il tratto ferroviario della Firenze-Firenzuola, Bologna-Mugello. L'ingegnere Rino Rio è autore della relazione del progetto, e inserisce la sua proposta in un sistema di reti ferroviario dove già altri ingegneri, come il già citato Antonio Zannoni, avevano lavorato per collegare i due centri di Bologna e Firenze. L'intero tratto avrebbe dovuto essere servito dalla centrale termoelettrica di Barberino. Si può consultare, per approfondire, la relazione, R. Rino, *La linea Bologna-Firenzuola-Borgo S. Lorenzo e la "trasversale mugellana" San Pietro a Sieve-Barberino-Vernio: Relazione Tecnica*, Stabilimenti poligrafici riuniti, 1922.
- 140 Per poter sistemare tre piloni nel letto del torrente si sarebbe dovuto infatti sia evitare il vecchio ponte metallico crollato ma ancora presente sul fondo del greto sia garantire la navigabilità del Piave.

L'ultimo aspetto che Miozzi evidenzia nel trattare questo ponte è connesso alle difficoltà riscontrate nel consolidamento delle spalle, eredità del ponte ottocentesco ma non dimensionate per sostenere le tensioni orizzontali innescate da un'arcata spingente, oltretutto indebolite dalle esplosioni di alcune mine nel 1917: per consolidare queste possenti pile che caratterizzano ancora oggi una resa così scenografica del ponte

*“A mezzo di sottomisurazioni con paziente e perigliosa opera di scavo si giunse sino alla roccia viva, a contatto della quale venne gettato un grosso blocco di calcestruzzo in cui vennero affogati spezzoni di rotaie, ed ancorati i ferri della armatura degli arconi.”<sup>141</sup>*

Infine, è interessante notare come in un così serrato sistema di interventi infrastrutturali, come dobbiamo immaginarci questi anni di corsa frenetica al ripristino di quelle che erano state le arterie di viabilità principali, per riuscire in breve tempo a risollevare l'economia italiana, siano un dato emergente le preoccupazioni verso la pianificazione sistematica dei cantieri. In particolare, alcuni accorgimenti specifici come la scelta di pezzi di grandi dimensioni per la costruzione della centina. Questo, ad esempio, determinò in primo luogo un ridotto numero di giunti, che nel caso della carpenteria lignea sono situazioni da trattare con estremo rigore tecnico dal momento che questi determinano i maggiori cedimenti quando si gettano le opere in cemento<sup>142</sup>; in seconda battuta gli elementi più grandi possono essere reimpiagati in altri cantieri perché ancora utilizzabili per altri progetti. Sono accortezze, queste, con le quali Miozzi è costretto a misurarsi fin da subito e sarà anche questa sua pragmaticità di gestione del cantiere a prepararlo per la sfida dei grandi cantieri veneziani, ormai, a questa data, imminenti.

Lasciandoci alle spalle Ponte nelle Alpi e proseguendo verso nord, i due ponti che si superano sono quelli che attraversano il Desedan, a Longarone e, poco oltre, il ponte sul torrente Maé. Il primo, di lunghezza totale pari a 98,40 m<sup>143</sup>, è composto da una serie di cinque arcate a sesto ribassato su pile di calcestruzzo. Ogni arcata, di luce netta pari a 18,20 m e freccia di 1,90 m, è costituita da una soletta continua che alle imposte ha uno spessore di 80 cm raggiungendo invece in chiave i 45 cm. I vincoli di progetto tra arcate e pile sono tutti pensati come incastri. La posa della prima pietra di questo ponte è datata 5 luglio 1920 mentre i lavori terminarono poco più di due anni dopo, il 28 agosto 1922. Miozzi, ancora una volta, progettò anche le centine, realizzate dalla ditta che vinse l'appalto del progetto, la Ing. Valverti & C.: su cinque arcate totali vennero costruite solamente tre centine e, progressivamente le prime due vennero traslate per realizzare le ultime. Il prospetto del ponte sul Desedan può apparire molto

141 MIOZZI, SANTARELLA 1924, vol. 1, p. 442.

142 Non è solo un'accortezza riservata alle centine lignee, in ciascun sistema costruttivo, i punti di giunzione della centina sono suscettibili di sensibili cedimenti nel momento in cui la stessa viene caricata.

143 Misurata fra i vivi interni delle spalle. Ibid.

fig.40



distante dai ponti realizzati lungo la SS52. In questo caso infatti, la ghiera dell'arcone in calcestruzzo non viene mascherata, anzi viene lavorata creando una grande specchiatura che ne segue il profilo, interrotta solamente da un finto concio in chiave, staticamente non necessario. Non stupisce tuttavia una variazione stilistica tra i manufatti ad ora descritti e il ponte sul Desedan (fig.40). L'uniformità estetica che regola la composizione dei singoli tracciati infatti viene meno a livello territoriale, in quanto le statali fra loro non sono così stilisticamente coerenti. Il ponte sul Desedan tuttavia, anche rispetto al ponte di Ponte delle Alpi, presenta una diversa soluzione per il tamponamento dei timpani. Rimane invece identificabile in tutti i tracciati della SS51 la decorazione a specchiatura in ghiera, che conferma la scelta di non mostrare neppure una fittizia suddivisione in conci. Alla luce di queste considerazioni, è il ponte di Gogna a rappresentare l'eccezione formale lungo il percorso della SS52, perché mostra una ricerca estetica più coerente con quella dei ponti della SS51.

Va sottolineato tuttavia che, nonostante il ponte sul Desedan presenti un tamponamento che non permette intuitivamente di comprenderne il funzionamento statico poiché non è mostrata la sequenza degli elementi portanti, rimane coerente l'adesione di Miozzi ad un'estetica basata sul principio di verità costruttiva. La massicciata del piano stradale viene direttamente sostenuta dagli arconi e lo spazio dei timpani è decorato da un riempimento ad intonaco di cemento che imita una muratura isodoma a corsi orizzontali: soluzione che ne dichiara il ruolo passivo rispetto al funzionamento strutturale.

Il ponte sul torrente Maé<sup>144</sup>, invece, è un progetto che Miozzi considera virtuoso non tanto dal punto di vista dimensionale, non coprendo una grande ampiezza ma, piuttosto, perché costituisce un buon esempio di gestione del progetto tanto quanto di organizzazione nella sua realizzazione. Anche questo ponte ha un predecessore ottocentesco, vittima delle demolizioni del 1917, e si presenta come un'arcata ribassata con una corda di 40,75 metri e freccia di 5. I lavori cominciarono a rilento a causa di difficoltà non computate nella costruzione delle fondazioni di una delle due spalle. A fronte di questo imprevisto e non potendo modificare il progetto ormai appaltato con gara a ribasso, la soluzione in corso d'opera più economica fu quella di creare una palificata per il consolidamento del sottosuolo, sopra la quale venne gettato un grande basamento di calcestruzzo armato da cui poter edificare la spalla su solide fondazioni. Questi lavori ritardarono di qualche mese soltanto il cantiere, che procedette poi in maniera più che spedita arrivando al collaudo il 7 settembre 1921. Il ponte, interamente in cemento armato, si presenta con un'unica arcata incastrata ad entrambe le imposte, sulla quale setti continui trasversali sostengono l'impalcato. La sola carreggiata ha una larghezza di 5,75 m mentre la misura complessiva interna compresa tra le due balaustre è di 6,80 m. (fig.41)

fig.41



Sono diversi struttura e materiali, invece, per il ponte sul torrente Boite a Perarolo, con pile in cemento armato e semplici travature



fig.42

scatolari metalliche appoggiate (fig.42). Il ponte, ancora oggi in servizio, è costituito da 4 sezioni separate da giunti che ne permettono la dilatazione in corrispondenza delle tre pile sul letto del torrente. Il ponte sul Boite costituisce l'ultimo dei manufatti ad oggi individuabile sul tracciato della SS51 perché l'ultimo tratto di questa statale storica è stato oggetto di numerosi interventi di sistemazione territoriale e di ampliamento che ne hanno modificato il vecchio percorso. La vicinanza agli abitati, inoltre, determina anche una più spinta ricerca estetica e delle soluzioni architettoniche più elaborate, spesso però delegate agli apparati decorativi. Il motivo di una soluzione strutturale così lontana dalla prassi dei manufatti sulla statale 51 è da ritrovarsi nelle condizioni a contorno del progetto: la strada nei pressi di Perarolo infatti scende a pochi metri dal letto del fiume, e non vi era l'altezza minima per poter garantire la creazione di un ponte ad arco che avesse mantenuto in quota le carreggiate. Le travature orizzontali per questo motivo, furono la soluzione più idonea per poter permettere l'arrivo al centro mantenendo una quota costante. Questo genere di difficoltà tecniche, avviene in generale molto più frequentemente in prossimità dei centri urbani, dove le condizioni imposte dal sito non permettono spesso flessibilità nello scegliere la posizione o le dimensioni del ponte. Non è casuale che anche la maggior attenzione di Miozzi all'estetica dei ponti in prossimità dei centri urbani si manifesti sin da questi progetti e anzi ne traspaia una sentita necessità architettonica a tal punto da registrare collaborazioni con architetti e decoratori. Significativo è il caso del ponte sul torrente Bigontina a Cortina d'Ampezzo<sup>145</sup>, dove la travatura in calcestruzzo semplicemente appoggiata si arricchisce di un ricco e disegnato apparato decorativo, vista la sua ubicazione. Il ponte manifesta una particolare attenzione non solo alla decorazione dei getti, sagomati seguendo le forme organiche dello stile liberty italiano ma prevede anche alle quattro pile di imbocco, due per sponda, dei candelabri in ghisa riccamente decorati che ne accentuano la presenza nel panorama cittadino (fig.43). Restano infine altri manufatti situati in altri tracciati viari della zona cadorina, presenti nella documentazione fotografica, che meritano di essere segnalati poiché rappresentano casi esemplari nei quali Miozzi tenta, riuscendoci, di proporre soluzioni strutturalmente innovative. Va prima osservato tuttavia come le progressive sfide progettuali che Miozzi risolve durante il periodo del Genio Civile vanno di pari passo con la sua crescita come funzionario pubblico. Al rientro dalla guerra nel 1919 infatti viene inserito in un ufficio come ingegnere di 3° classe, corrispondente ad un 5° livello nella scala amministrativa

fig.43



*“5 febbraio 1919, con decorrenza dal 1 marzo 1919. Miozzi Eugenio, ingegnere di 3° cl., cessa di essere posto alla dipendenza del Ministro delle Colonie e riassume servizio nel Genio Civile, riprendendo il posto spettantegli nel ruolo di anzianità con destinazione all'ufficio di Belluno<sup>146</sup>.”*

145 AP IUAV, Miozzi 2.fot/15

146 Bollettino del ministero dei LLPP, n°9 21 marzo 1919.



Il 29 maggio 1919 poi, per anzianità<sup>147</sup> e merito Miozzi, viene promosso a ingegnere di 2° classe<sup>148</sup>, corrispondente per stipendi e mansioni al 7° grado nella scala dell'amministrazione pubblica. Questo è il livello che manterrà durante tutti i progetti dei ponti sulle strade statali descritti finora, strutturalmente convenzionali, già trattati in questo capitolo. Dal 1 aprile 1925, dopo una valutazione per merito comparativo, Miozzi viene invece nominato ingegnere principale di sezione, un livello corrispondente all'ottavo grado e di un solo livello inferiore a quello di ingegnere capo<sup>149</sup>. È questa la data a cui possiamo guardare come momento di passaggio fondamentale perché corrisponde alla presa in carico di progetti in cui si dimostra una più impegnata indagine tecnologica, documentata non solo dalle opere costruite ma anche dalla sua produzione intellettuale<sup>150</sup>.

Il manufatto che meglio esemplifica questa fase di passaggio è il ponte della Vittoria sul Piave a Belluno il cui progetto inizia ad essere concepito nel 1923 dall'Ufficio Tecnico del comune ma subisce progressive modifiche fino a che nel 1925 Miozzi non assume direttamente l'incarico per redigerne l'esecutivo.

Questo ponte è il solo progetto pubblicato in entrambe le raccolte che Miozzi e Santarella curano; la ripetizione è giustificata poiché tra le due edizioni muta radicalmente il manufatto, costituendo a tutti gli effetti due progetti autonomi. A ribadirlo, viene modificata, seppure minimamente, anche la denominazione del ponte: nella raccolta del 1924 lo si trova nell'indice come *Ponte sulla Piave presso Belluno*<sup>151</sup>, mentre nella seconda del 1932, il ponte, ormai costruito, si chiama *Ponte sul Piave a Belluno*<sup>152</sup>.

Sono tutt'ora di difficile comprensione le ragioni di un cambio così rapido del progetto in pochi anni. I due ponti infatti mantengono in comune solamente la larghezza da coprire con la volta ma sono, strutturalmente, completamente differenti. In entrambi la necessità di attraversare il fiume con una sola grande arcata è da imputare alla natura violenta delle piene del Piave, causa principale del crollo di tutti i manufatti precedenti in questo tratto<sup>153</sup>. Il primo progetto del 1924 è preceduto da una lunga descrizione storica del ponte che ne ribadisce l'importanza strategica. Possiamo riassumerne le tappe fondamentali in quattro campagne costruttive. Il primo ponte

- 147 Decorrono infatti i 7 anni di servizio continuativi nel Genio Civile, concorso a cui aveva partecipato poco dopo l'arrivo in Libia.
- 148 POPULIN 1987.
- 149 Bollettino del ministero dei LLPP, n°10 - 1 Aprile 1925 p.853. La promozione avviene per applicazione dei Decreti Regi datati 11 novembre 1923 (RD n°2395) e 30 dicembre 1923 (RD n°3084).
- 150 Escludendo la prima raccolta di ponti italiani in cemento armato curata con Santarella, da metà degli anni Venti Miozzi inizierà a pubblicare studi e ricerche di carattere pratico. Presenterà infatti anche alcuni brevetti, di cui si discuterà in seguito per mantenere al momento una trattazione cronologicamente coerente.
- 151 Il primo progetto, schedato come 24esimo venne redatto dall'Ufficio Tecnico comunale. Viene pubblicato nonostante non fosse ancora in costruzione ma venne ritenuto un progetto meritevole a causa dell'arditezza strutturale. *Ponti italiani in cemento armato, I raccolta*, p. 237.
- 152 Già all'epoca denominato anche ponte della Vittoria, Scheda n°23, *Ponti italiani in cemento armato, II raccolta* (1932), p. 223.
- 153 Il ponte precedente, in posizione poco più arretrata, fu opera di Antonio Zilli, crollò nel 1882. Se ne conserva oggi solamente un'arcata, sopravvissuta alla violenta piena. La stessa motivazione riguarda il già citato ponte della Lasta, cfr. nota 113.

in muratura, a cinque luci ampie ciascuna 15 metri, venne costruito nel 1838 e fu rovinosamente travolto da una piena straordinaria nel 1854. Poco più a valle venne quindi costruito un secondo ponte, con campate di luce maggiore ma di simile aspetto; quattro delle sue cinque campate da 18 metri furono demolite da una frana trascinata a valle dalle acque del Piave nel 1882. Con la diffusione della nuova tecnologia del ferro la campata in muratura superstite venne utilizzata come spalla dal progetto dell'Impresa Industriale Italiana che nel 1884 vi collocò una trave reticolare metallica di 72 metri di luce. Il 10 novembre 1917 questo ponte, sopravvissuto al Piave, venne demolito dall'esercito italiano in ritirata, con l'obiettivo di ritardare l'avanzata austriaca. Si giunse così al primo dopoguerra, con un attraversamento garantito da una reticolare lignea costruita dagli austriaci, necessaria a mantenere agibile il collegamento tra il centro di Belluno e il comune, all'epoca molto popoloso, di Castion<sup>154</sup>. Quando nel 1922 il dibattito pubblico pose il problema di una ricostruzione definitiva del ponte, il progetto cominciò ad essere impostato dall'ingegnere Capo del comune, Agostino Zadra. Il cantiere, appaltato all'impresa di Udine Leonardo Rizzani, con la consulenza dell'ingegnere Alvise Petrucco<sup>155</sup> sviluppò l'esecutivo della prima ipotesi di ponte<sup>156</sup>.

L'opinione pubblica sulla costruzione di questo ponte ha un notevole riscontro nelle cronache, tutte concordi sulla necessità del collegamento ma consapevoli della storia travagliata degli altri ponti<sup>157</sup>; inoltre, anche il progetto si presenta strutturalmente complesso: per una maggiore sicurezza in caso di piene straordinarie le imposte dell'arcata vengono previste 70 cm più in alto rispetto al livello medio del fiume. Questo comporta, nei 71,60 metri di luce, un accorciamento evidente della freccia dell'arco a 7,30 metri per mantenere la carreggiata sul ponte allo stesso livello delle strade di accesso laterali (fig.44). Geometricamente quindi l'arco ha una sagoma fortemente ribassata, e ciò determina una maggiore cura nella progettazione delle sezioni resistenti. Ipotizzando una soletta piena incastrata (tipologia che abbiamo visto essere ricorrente in questi anni anche in altri ponti vicini) le spinte orizzontali di un arco così ribassato necessiterebbero una notevole sezione sia in chiave che agli appoggi. Il progetto che comune e impresa propongono per ottimizzare la resa dei materiali è un arco a tre cerniere a rulli di acciaio fra piastre in ghisa, che

fig.44



- 154 La struttura provvisoria, costruita dagli austriaci per ripristinare il collegamento demolito, rimase in servizio anche per tutto il dopoguerra fino alla progettazione del ponte. Sull'importanza del collegamento invece Miozzi ricorda come il comune di Castion venne assorbito nella riorganizzazione amministrativa post-bellica dal comune di Belluno di cui tutt'ora è frazione. Nel 1924 contava circa un quarto della popolazione totale di Belluno, e il ponte era indispensabile al suo collegamento con il centro storico.
- 155 Alvise Petrucco (Cividale del Friuli 1890-1966), dopo la laurea presso il Politecnico di Torino nel 1911 venne assunto dalla Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie dello Stato (all'epoca il direttore era l'ing. Pietro Giuriati) e come primi incarichi sovrintese alla costruzione della linea ferroviaria Motta di Livenza-Portogruaro. Da libero professionista interessato agli studi sul cemento armato, dal 1913 sino agli anni Venti collaborò con l'impresa dei F.lli Costantini. Da gennaio 1920 poi, con sede a Cividale, il Petrucco diventerà socio assieme ai Costantini in una nuova azienda allargata. Ancora a conduzione della famiglia Petrucco, per approfondimenti si rimanda al volume celebrativo del centenario, *I.Co.P. cento anni di storia e innovazione*, 2020.
- 156 MIOZZI, SANTARELLA 1924, vol. 1, p.246.
- 157 Il ponte sul Piave incomincerà ad avere lo pseudonimo di ponte delle disgrazie, data la difficoltà nel tenere un simile manufatto in opera tra calamità naturali e necessità belliche. SIRENA 2017.



fig.45

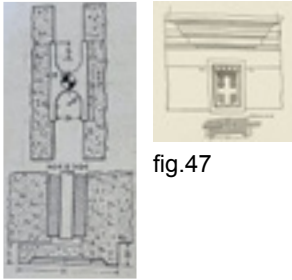


fig.47

fig.46

fig.48



fig.49

fig.50



avrebbe richiesto un solo minimo ispessimento in corrispondenza delle reni per contrastare le forze interne alla sagoma determinate in condizione di esercizio (figg.45-46-47).

Alla data della posa della prima pietra del ponte, l'11 giugno 1923, in quanto ingegnere del Genio Civile Miozzi aveva tra le sue mansioni anche quella di controllo e sorveglianza delle opere progettate nel suo compartimento territoriale. Se il ponte del 1924 viene attribuito a Zadra e Petrucco, quello aperto al transito il 17 ottobre 1926<sup>158</sup> presenta una struttura completamente differente (fig.48-49). L'arcata è costituita da un'unica volta in cemento armato larga 5,05 metri che sostiene un impalcato convenzionale con 22 serie di cinque pilastri ciascuna distribuite sull'armilla dell'arco con passo pari a 2,50 metri. I pilastri hanno sezione quadrata di lato 30 cm. La geometria complessiva mantiene la luce del primo progetto di quasi 72 metri ma aumenta la freccia a 9,27 metri<sup>159</sup>, rendendo quindi più ragionevole la curvatura dell'arco che resiste ai cedimenti con un getto spesso 1,05 m in chiave raggiungendo nei 35 metri di semiarcata una sezione massima di 1,80 m alle imposte. Notevole è pure la cantierizzazione del progetto, che vede Miozzi occupato a tentare di contrastare il fenomeno delle tensioni parassite, forze causate da tutti quegli eventi non direttamente stimabili dal calcolo statico come i cedimenti e gli errori costruttivi. Nei volti di piccola luce o di grandi sezioni murarie queste tensioni sono generalmente trascurabili ma sulle ampie arcate sempre più sottili che si progettano in cemento armato è indispensabile considerarle. Pur rappresentando i primi tentativi di indagine di queste forze, l'intuizione di Miozzi è quella di tentare una correzione del profilo dell'arco, allontanandolo dalla curva geometrica per conferirgli una sagoma più simile alla funicolare dei carichi corrispondente<sup>160</sup>.

Miozzi prevede inoltre per questo ponte l'inserimento sul piano stradale di 4 giunti, separando l'impalcato in 3 sezioni. La sezione centrale viene inglobata completamente al getto della parte sommitale dell'arco, creando un grande concio collaborante. Le altre due sezioni, simmetriche, sono staccate anche alle spalle, in maniera da prevenire, anche in caso di piccoli cedimenti, rotture nelle balaustre e negli apparati decorativi superiori, indispensabili in questo ponte cittadino per ragioni di estetica<sup>161</sup>. Il tema delle connessioni tra elementi strutturali comporta anche un altro espediente in questo ponte, che riguarda le tre file di pilastri più prossime alla chiave. Questi pilastri, dalle proporzioni molto tozze e quindi più rigidi nell'assestare i movimenti di assestamento della volta, vengono interrotti da giunti a ginocchio appositamente progettati (fig.50).

158 MIOZZI, SANTARELLA 1932, vol. 1, p. 223.

159 Tuttavia una freccia di quasi 10 metri su una corda di 71,60 m costituiva in ogni caso un profilo ribassato dell'arco. Questa caratteristica viene sottolineata anche dalla rivista francese "Le Génie Civil" del 7 Gennaio 1928, p.27. AP IUAV, Miozzi 3.txt/56.

160 Metodologia che richiama quella, più empirica, dell'architetto Gaudì. Caricando una fune di data lunghezza con carichi puntuali proporzionati ai carichi effettivi che poi insisteranno sull'arco reale, questa assumerà a causa della forza di gravità un andamento che approssima al meglio gli sforzi di compressione che agiranno nel modello reale. La differenza del metodo che Miozzi utilizza sta nella non necessità di un modellino in scala, ma la funicolare dei carichi si rappresenta grazie alla statica grafica.

161 Gli apparati decorativi del ponte furono progettati da Riccardo Alfaré (Belluno, 1882-1969). Professore di disegno dal 1909 dopo gli studi presso l'Accademia di Belle Arti di Venezia e partecipò in un primo periodo attivamente alle vicende legate all'approvazione del piano regolatore della sua città natale. Dopo un biennale soggiorno dal 1917 a Torino, riprese ad operare a Belluno dove lavorò per il resto della sua vita, iscrivendosi dal 1925 all'ordine degli architetti. Il suo archivio professionale è conservato dall'Archivio Storico del comune di Belluno.

La possibilità di sperimentazione in un progetto di rappresentanza come il ponte cittadino sul Piave è principalmente motivata dal ruolo di maggior spicco che Miozzi occupa negli uffici del Genio. I nomi dei primi protagonisti di quest'opera, come Zadra, spariscono, lasciando solamente quello del nostro ingegnere. Questo fatto non è giustificabile solamente dalla dimensione del ponte.

È indubbio che una volta in cemento armato così ampia presenti delle criticità strutturali molto differenti da quelle dei ponti delle strade statali realizzate da Miozzi nei primi anni Venti, ma è l'impegno che egli spende nella ricerca di sistemi innovativi a farci comprendere come la promozione a ingegnere principale di sezione spinga Miozzi ad una maggiore libertà progettuale, determinata dalla possibilità di potersi assumere responsabilità maggiori. Miozzi riesce ad inserire in questo progetto già molti degli studi che stava affrontando e sui quali in futuro tornerà: il tracciamento della fibra media delle volte e la previsione delle deformazioni troveranno una concreta applicazione nel brevetto per un flessimetro di precisione nel 1925, mentre il grande tema della soluzione alle tensioni parassite, in quegli anni molto dibattuto anche dai grandi strutturisti francesi<sup>162</sup>, servirà a Miozzi per affinare un metodo che a Venezia gli permetterà la realizzazione del ponte degli Scalzi, davanti alla stazione ferroviaria di S.ta Lucia.

Quando il 2 gennaio 1927 viene istituita la provincia autonoma di Bolzano<sup>163</sup>, Miozzi è promosso al ruolo di Ingegnere Capo e trasferito a dirigerne il nuovo ufficio del Genio Civile. I lavori principali di ricostruzione post-bellica erano già stati affrontati nel periodo precedente ma in questi anni le campagne per i lavori pubblici subiscono tutte una forte accelerazione, motivata dall'intensa attività promossa dal nuovo regime fascista. In questo periodo l'ufficio di Miozzi si occupò della sistemazione e del miglioramento dei regimi idraulici di fiumi e torrenti, nonché ad opere di sistemazione territoriale. Non sono però solamente anni di interventi a grande scala poiché il nuovo e moderno stato fascista necessitava anche di edifici pubblici come scuole, asili e caserme. Di questi si possono rintracciare alcune delle realizzazioni più importanti, ma il contributo personale di Miozzi nella stesura stessa dei progetti non si distingue da quello dei funzionari del Genio che lo affiancavano. Pur essendo permeate di retorica fascista, le pagine della rassegna mensile illustrata delle Opere Pubbliche ci restituiscono nel Giugno-Luglio 1933<sup>164</sup> un quadro generale di queste realizzazioni.

I nuovi asili provinciali, realizzati grazie anche all'impegno dell'Opera Nazionale dell'Italia Redenta<sup>165</sup> (con a capo la duchessa Elena di Aosta) progettati dal Genio Civile sono quelli di Bolzano (fig.51), Merano, S. Leonardo di Passiria, Gargazzone, Sarentino, Ortisei (fig.52), Vipiteno (fig.53),

fig.51



fig.52



fig.53



162 Si intendono in questo caso i due ingegneri Fressynet e Sejourné, che verranno affrontati in maniera più dettagliata nel capitolo seguente perché Miozzi ne interpreterà in maniera autonoma le scoperte approfondendone lo studio.

163 RD n°5, 2 gennaio 1927.

164 DALLA VALLE 1933.

165 L'ufficio di Bolzano ONAIR (Opera Nazionale di Assistenza all'Italia Redenta) venne istituito nel 1928 e si occupò quasi esclusivamente delle scuole dell'infanzia della provincia. L'ONAIR tuttavia ha origini precedenti al 1928, dal momento che dall'immediato dopoguerra, nel 1919 si venne a provare la prima organizzazione, il cui impegno era da statuto legato all'impegno di assistenza educativa e sanitaria con l'obiettivo di difendere il "nome d'Italia". Per approfondimenti si veda anche GOBBATO 2012.



fig.54



fig.55

Passo del Brennero e Brunico (fig.54). Le architetture di questi edifici seguono schemi iterativi, e sono uniformemente standardizzati alle tipologie manualistiche presenti all'epoca, con particolare attenzione anche alla presenza di elementi di progetto ricorrenti come potevano essere finiture e infissi (fig.55). Con queste parole vengono rapidamente descritti:

*"[...] Gli edifici furono progettati e costruiti dal Genio Civile, uniformati a criteri di semplicità e modernità, al fine di infondere ai piccoli ospiti la letizia della dimora[...]. Perciò, all'esterno un'architettura a linee semplici e pacate; all'interno locali ampi, ariosi, luminosi, con qualche decorazione ispirata ad argomenti tratti dalla natura, dalle cose, adeguati allo spirito dei bimbi; e con tutte le installazioni e gli accorgimenti necessari nei riguardi della salute e dell'igiene<sup>166</sup>."*

In parallelo alle necessità legate all'istruzione e alla cultura, la guerra aveva anche definito nuovi confini e nuove province, che per la nuova Italia dovevano essere controllati e attrezzati per i nuovi servizi doganali e di vigilanza. Per la neo istituita provincia di Bolzano, quindi, furono necessarie opere di edilizia militare sia di piccola dimensione quali potevano essere corpi di guardia e uffici della dogana lungo il confine, sia di grandi caserme, edifici cioè che avessero un valore di rappresentanza e che fossero spazi idonei per gli ufficiali in servizio, sia architetture esemplari nel disegno della nuova città moderna e fascista. A partire dal 1927 vengono progettate dal Genio Civile e costruite le caserme per l'Artiglieria di Merano e Bolzano, quella degli Alpini al Brennero, e quelle per l'arma dei Carabinieri ai passi del Brennero, di Tubre e di Resia<sup>167</sup>. Come per l'edilizia scolastica anche in questo caso non possiamo attribuire al solo Miozzi questi manufatti, ma sicuramente la loro progettazione sottostava al suo diretto controllo. Le soluzioni planimetriche e di composizione delle facciate di queste architetture rimandano soprattutto all'applicazione di modelli di origine ottocentesca, all'epoca ancora utilizzati. Le caserme dei valichi alpini, ad esempio, propongono quasi sempre una soluzione composta da un avancorpo principale dove sono posizionati i servizi e una o più ali laterali, il cui numero conferisce o meno simmetria alla facciata (fig.56-57). Nei volumi subordinati collegati al blocco principale, si preferiva posizionare ai piani superiori le camerate dei militari in servizio, mentre ai piani terreni venivano disposti gli ambienti comuni. I maggiori interventi realizzati nella provincia tuttavia, riguardano due complessi militari che pur richiamando modelli già consolidati<sup>168</sup>, per importanza costituirono esempi rilevanti nella Bolzano del 1927.

fig.56



fig.57

166 DALLA VALLE 1933, p. 271.

167 *Ibidem*.

168 La letteratura specifica sulla tipologia edilizia delle caserme militari ha non è ancora molta, anche a causa della riservatezza mantenuta per questi luoghi strategici. Alcuni degli studi più significativi riguardano edifici che hanno cambiato destinazione d'uso e che per questo sono stati reinseriti nel tessuto urbano cittadino. Il volume curato da F. Storelli e F. Turri, 2014, tratta di indagini su alcuni casi specifici di edilizia militare romana evidenziando come lo studio tipologico di questi insediamenti e la loro derivazione ottocentesca si riconfermi negli schemi planimetrici fino agli anni del primo dopoguerra. Gli aspetti fondamentali di questa conservazione tipologica sono da imputarsi alla manualistica sulla quale gli stessi progettisti militari venivano formati. Per ulteriori approfondimenti si rimanda a STORELLI, TURRI 2014; MANCUSO 1962; il grande manuale di riferimento per la progettazione che formerà in più edizioni i tecnici del genio militare e che viene citato dagli studi principali sul tema è quello di A. Gabba, *Corso di costruzioni civili e militari*, Stamperia dell'unione tipografica, Torino, 1870.



fig.58

Il primo era un gruppo di 14 padiglioni distribuiti su un ampio terreno vicino al centro di Bolzano (fig.58). Di questa caserma, denominata del Mignone, si salvano tutt'ora solo alcuni padiglioni mentre la casermetta, edificio centrale nella disposizione del costruito è stata convertita in edificio scolastico<sup>169</sup>. Troviamo in questo progetto alcune considerazioni di tipo impiantistico che hanno diretto riscontro anche nell'archivio professionale. Infatti, un elemento su cui viene posta particolare attenzione riguarda i complessi impianti di un'area così vasta occupata da una struttura di tipologia a padiglioni; viene descritto come

*“[...] la rete fognaria interna (è) collegata a vasche speciali per la preventiva chiarificazione delle acque luride, che vengono riversate in pozzi di dispersione<sup>170</sup>.”*

Trovano quindi ragione d'essere alcuni documenti di sistemi fognari sperimentali conservati nell'archivio di Miozzi e che l'inventario data-va stimandoli redatti negli anni Venti<sup>171</sup>.

Diversa la sorte, invece, della caserma dei Carabinieri che occupa l'isolato delimitato dalle vecchie via Zara, statale Bolzano-Merano e viale Venezia<sup>172</sup>, tuttora utilizzata come caserma centrale del Comando della Legione Carabinieri “Trentino Alto Adige”. L'edificio, compatto, si sviluppa in tre ali principali disposte a U con braccia allargate, seguendo l'andatura trapezoidale del lotto<sup>173</sup>. I tre fronti affacciati sulle strade sono caratterizzati da una stretta simmetria, composti da tre piani ciascuno con in mezzeria un'ala centrale che presenta una sovrelevazione di un piano su cui sono aperte finestre circolari (fig.59). La prima fascia, che evidenzia il piano rialzato, si presenta come uno zoccolo bugnato rustico che corre lungo tutto il perimetro dell'edificio. Il solaio del primo piano è invece sottolineato da una fascia marcapiano in pietra, con una finitura più gentile dei rustici conci del basamento. Questa fascia inoltre origina i motivi decorativi delle finestre del secondo piano, situate in corrispondenza degli assi di simmetria delle varie parti del prospetto. Ultimo aspetto formale di notevole rilevanza è la soluzione d'angolo del complesso, che presenta una lavorazione a paraste in pietra che scandiscono i tre piani principali della caserma, serrando allo stesso tempo la geometria della facciata e impedendone alla vista un'immaginaria continuazione. In corrispondenza del portale di accesso, su viale Druso, il basamento

fig.59



169 I riferimenti alla tipologia a casermette, così definita per intendere la composizione a padiglione, sono documentati nei manuali del Genio Militare a partire dal 1873-74 come ampliamento di una caserma già esistente a Trastevere. Nel 1877 si ha il primo progetto autonomo, la caserma di cavalleria di Foligno dove la tipologia a casermette meglio si adattava ad ospitare le scuderie per motivi igienico-sanitari. STORELLI, TURRI 2014, pp. 119-131.

170 DALLA VALLE 1933, p. 275.

171 AP IUAV Miozzi 1.pro/43 Cisterne in ca per fognature.

172 Oggi solamente via Zara ha mantenuto la stessa denominazione. La statale oggi è viale Druso mentre viale Venezia è l'attuale via Trieste.

173 Il modello della Caserma Grande al Castro Pretorio 1862-63 è quella che maggiormente richiama la struttura della caserma di Bolzano. Lo stesso modello di tardo Ottocento ritorna anche nell'Urbe, per la Caserma dei Carabinieri di via Garibaldi, edificata nel 1926. L'origine risale alla tipologia delle caserme spagnole o alla Vauban. STORELLI, TURRI 2014, pp.119-131.

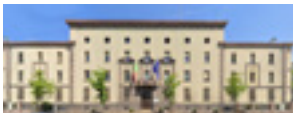


fig.60

bugnato si spinge fino al secondo piano nella porzione centrale della facciata, mentre le tre aperture a edicola del primo piano presentano un timpano triangolare spezzato al centro dalle finestre superiori; gli stessi corpi centrali sono coronati da una cornice sporgente (fig.60).

Alla luce di queste ultime osservazioni possiamo quindi considerare anche queste prime esperienze costruite come progetti in cui Miozzi si occupò di architettura, pur dovendo declinare soluzioni in un certo senso imposte dalla tradizione costruttiva e dalla manualistica. Traspare, invece, una maggior inventiva per l'indagine di nuovi sistemi tecnologici e la loro applicazione pratica. In linea con questo atteggiamento di ricerca, anche la sistemazione territoriale trova riscontri archivistici rilevanti. La provincia di Bolzano è una provincia di confine territorialmente strategica per le comunicazioni dell'Italia sia coi territori svizzeri sia con quelli austriaci da cui ne riceve un flusso turistico costante. I territori attorno allo Stelvio e i paesaggi dei ghiacciai dell'Ortles, oltre alla regione delle Dolomiti erano già di fondamentale importanza per la costruzione di un'immagine dell'Italia come potenza europea.

La cronaca delle opere pubbliche riserva un paragrafo intero all'analisi degli interventi considerati retoricamente provvidenziali per l'intera rete infrastrutturale della regione dopo la costituzione della provincia, che viene descritta in condizioni disastrose a causa dell'incuria e della negligenza imputata alle dominazioni austriache e francesi. Vero è che le primissime sistemazioni territoriali per la costruzione delle strade statali servirono a ripristinare i collegamenti allargando e rendendo agevoli i tratti più difficoltosi. Altrettanto credibili, invece, i danni provocati dalle alluvioni, registrate dalle cronache tra le strade del Brennero e il passo di Giovo, da Merano a Vipiteno nell'ottobre 1926 e nel settembre 1927. La sistemazione degli argini dei torrenti coinvolti, il Passirio e l'Isarco vede l'applicazione del brevetto affinato da Miozzi assieme al collega ingegnere Aldo Andreocci<sup>174</sup>.

fig.61



fig.62



Il brevetto consisteva in gabbie composte dall'incrocio di traversini in cemento prefabbricati, da riempire poi con massi di media dimensione, in modo da costituire delle murature a secco permeabili, ma molto resistenti<sup>175</sup> (fig.61). Dei pali in legno (o in cemento nelle zone con terreni più resistenti) fissavano poi i primi livelli di queste gabbie ai letti dei torrenti e fungevano anche da punti di ancoraggio, se necessari, per un tavolato su cui si poteva impostare una pavimentazione in pietra per incanalare le acque. La struttura così composta era caratterizzata da elementi rigidi giuntati insieme in maniera da permetterne, però, le deformazioni e si prestava bene per tutte le opere necessarie per la difesa idrogeologica (dal consolidamento delle rive dei canali, ma anche per le pareti a rischio frane di montagna). Il brevetto, utilizzato anche lungo il fiume Adige nei pressi di Merano<sup>176</sup> (fig.62), è rimasto

174 Aldo Andreocci, ingegnere attivo in ambito veronese, si occuperà nel Genio Civile di sistemazioni territoriali e ponti come Miozzi. L'opera più nota della sua carriera è ponte San Francesco a Verona (1949-50). All'epoca Andreocci era ingegnere capo del Genio Civile. Vedi *I ponti di Verona nel 900*.

175 AP IUAV, Miozzi 1.pro/6, opere di sistemazione montana.

176 DALLA VALLE 1933, p.287



fig.63



fig.64

maggiormente legato al nome di Andreocci, più che a quello di Miozzi. Ebbe tuttavia una discreta diffusione sia in ambito nazionale<sup>177</sup> sia europeo, tanto che ne troviamo traccia anche in alcune riviste di settore, di qualche anno successive alle prime applicazioni, che Miozzi stesso ha conservato nel suo archivio<sup>178</sup> (figg.63-64).

Miozzi occuperà la posizione ottenuta nel Genio fino al 30 giugno 1928, giorno che segnò il suo trasferimento come ingegnere capo del compartimento della Venezia Tridentina e del Cadore, ufficio dell'Azienda Autonoma Statale delle Strade (d'ora in poi AASS), istituita con la legge n° 1094 del 17 maggio 1928<sup>179</sup>.

177 Si rimanda per questo ad ANDREOCCI 1929.

178 Miozzi 3.txt/28-29. Ne parla in particolare *L'Enterprise* (n°19 e n°20 maggio 1931).

179 Con la legge n°79 del 7 febbraio 1961, poi, l'AASS istituito dal governo fascista divenne l'attuale ANAS (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade) con le stesse mansioni di controllo e gestione della rete stradale principale italiana.





fig.28 Ponte della Pissa, AP IUAV Miozzi 2.fot/15



fig.29 Ponte sul torrente Pissandolo, AP IUAV Miozzi 2.fot/15



fig.30 Ponte sul Digon, AP IUAV Miozzi  
2.fot/15

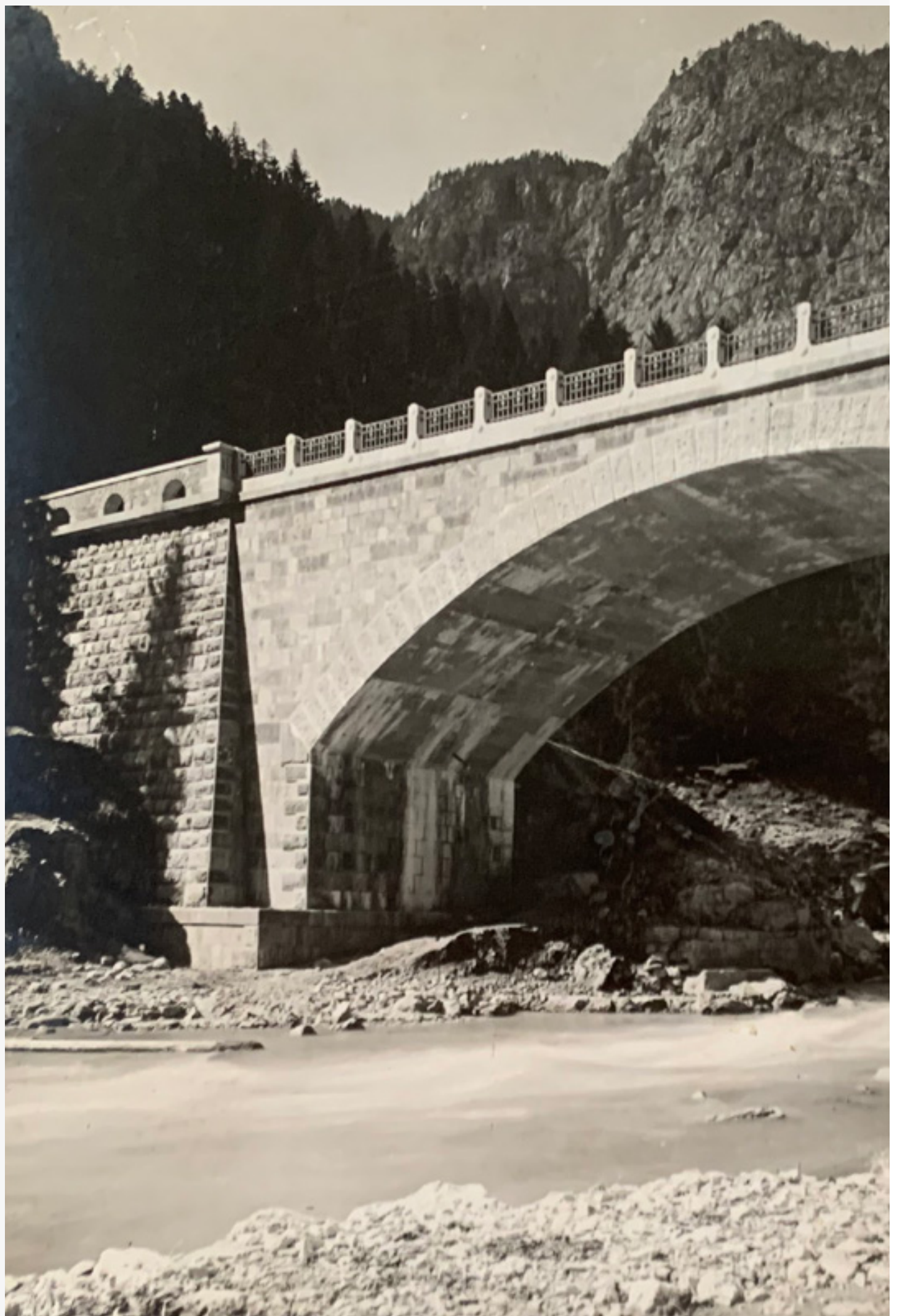


fig.31 Ponte sul Digon, dettaglio della volta in cemento armato e del trattamento della ghiera, 2022



fig.32 Viadotto della Vessolo, Miozzi  
2.fot/15

fig.33 A pagina seguente: ponte della Lasta, Miozzi  
2.fot/15



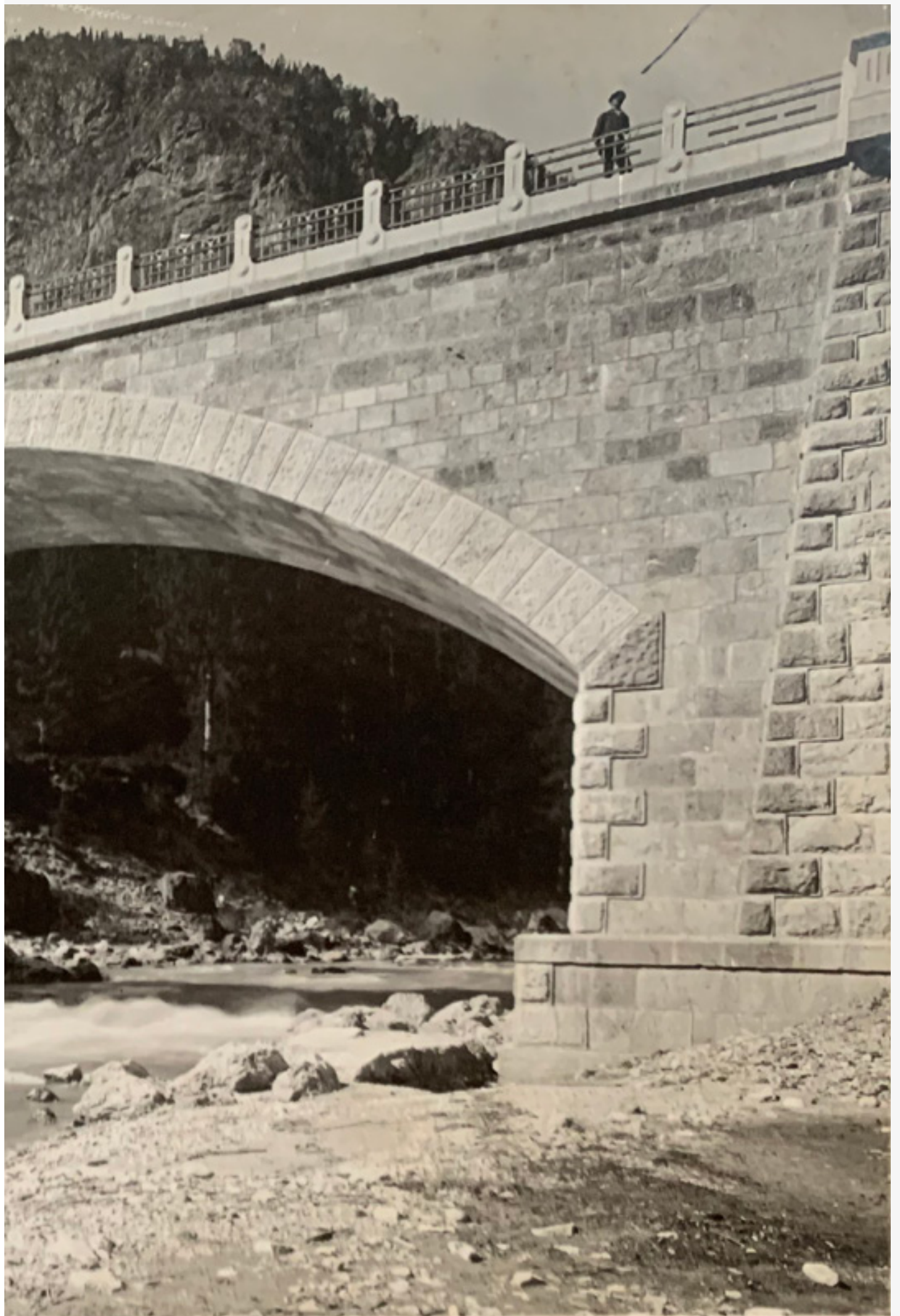




fig.34 Ponte di Gogna, veduta generale,  
Miozzi 2.fot/15

fig.35 Ponte di Gogna, dettaglio dei pila-  
strini d'imposta, il terzo da destra  
è quello di spessore maggiore,  
Miozzi 2.fot/15





fig.36 Ponte di Ponte nelle Alpi, veduta generale, Miozzi 2.fot/15



fig.37 Il vecchio ponte Cottrau di Ponte nelle Alpi, in MIOZZI 1924

fig.38 Ponte di Ponte nelle Alpi, particolare del progetto della centina in MIOZZI 1924, TAV.73

fig.39 La centina in opera di Ponte nelle Alpi, con il sistema a singolo pilone controventato, in MIOZZI 1924







fig.40 Ponte sul Desedan, Miozzi 2.fot/15

fig.41 Ponte sul Maé, Miozzi 2.fot/15



fig.42 Ponte sul torrente Boite, Miozzi  
2.fot/15



fig.43 Ponte sul Bigontina a Cortina d'Ampezzo, Miozzi 2.fot/15



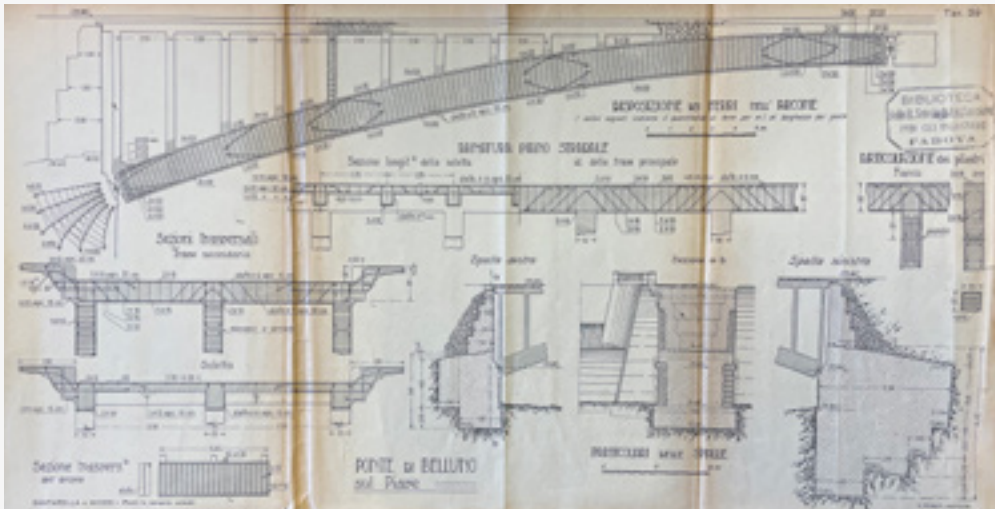
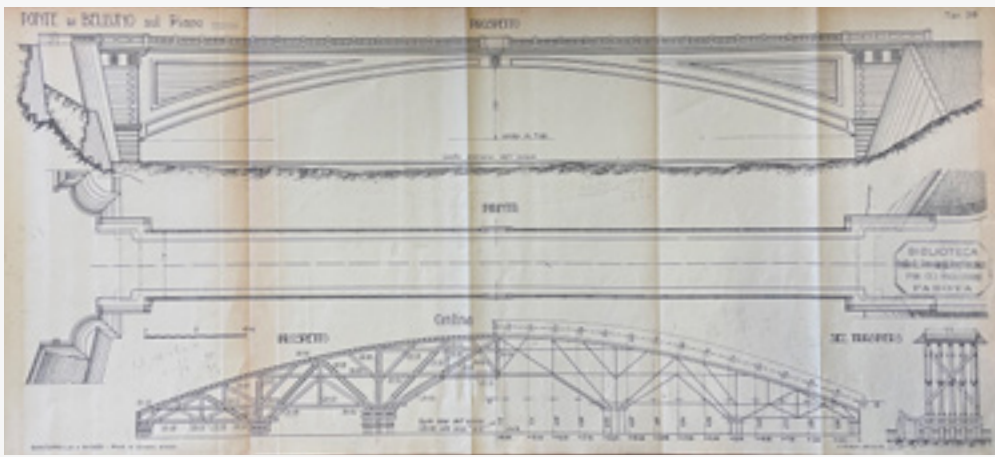
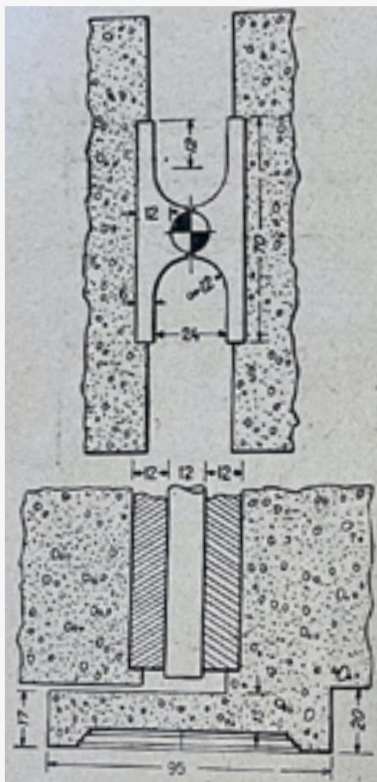


fig.44 Ponte di Belluno sulla Piave, primo progetto dell'Ufficio Tecnico comunale, in MIOZZI 1924, TAV.38

fig.45 Ponte di Belluno sulla Piave, primo progetto dell'Ufficio Tecnico comunale, dettaglio delle strutture, in MIOZZI 1924, TAV.39

fig.46 Ponte di Belluno, primo progetto, dettaglio della cerniera e del sistema per nascondere la chiave, in MIOZZI 1924

fig.47 Ponte di Belluno, primo progetto, dettaglio della chiave di volta, in MIOZZI 1924



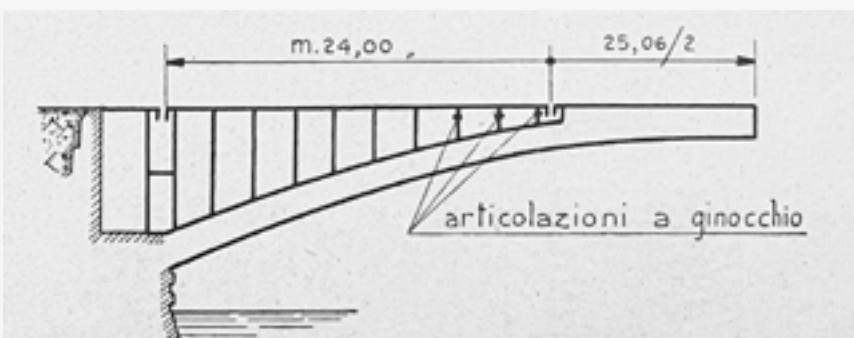


fig.48 Ponte della Vittoria a Belluno, progetto realizzato, Miozzi 2.fot/15

fig.49 Ponte della Vittoria a Belluno, particolare della chiave, Miozzi 2.fot/15

fig.50 Ponte della Vittoria a Belluno, dettaglio dei giunti e delle articolazioni studiate da Miozzi per evitare fessurazioni sui parapetti, in MIOZZI 1932. Particolare della chiave, Miozzi 2.fot/15



fig.51 Asilo in città Bologna a Bolzano, in DALLA VALLE 1933 getto realizzato, Miozzi 2.fot/15



fig.52 Asilo di Ortisei, in DALLA VALLE 1933



fig.53 Asilo di Vipiteno, in DALLA VALLE 1933



fig.54 Asilo al passo di Brunico, in  
DALLA VALLE 1933

fig.55 Refettorio "tipo" per gli asili  
della provincia di Bolzano, in  
DALLA VALLE 1933

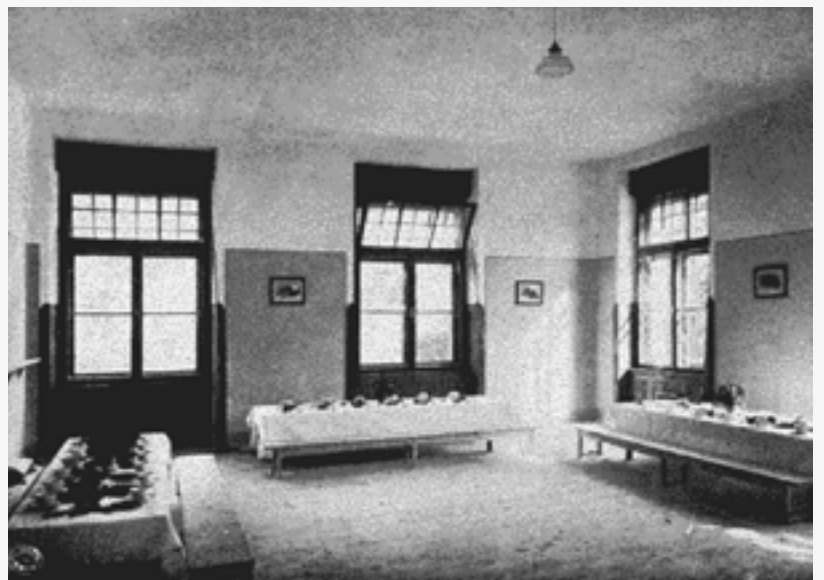


fig.56 Caserma dei Carabinieri al passo del Brennero, in DALLA VALLE 1933



fig.57 Caserma dei Carabinieri presso Resia, in DALLA VALLE 1933







fig.58 Bolzano, caserma del Mignone, corpo centrale, oggi scuola, in DALLA VALLE 1933

fig.59 Caserma dei Carabinieri in viale Druso a Bolzano, angolo su via Zara, in DALLA VALLE 1933

fig.60 Caserma dei Carabinieri in viale Druso a Bolzano, facciata principale con ingresso su viale Druso, oggi





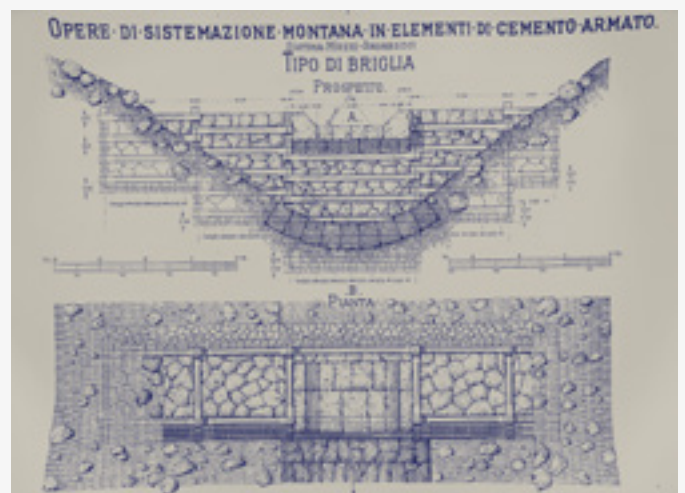
fig.61 Brevetto Miozzi-Andreocci, dettaglio del sistema di contenimento territoriale, in DALLA VALLE 1933



fig.62 Brevetto Miozzi-Andreocci, cantiere sul fiume Adige, in DALLA VALLE 1933

fig.63 Brevetto Miozzi-Andreocci, tavola di progetto, AP IUAV Miozzi 1.pro/6

fig.64 Brevetto Miozzi-Andreocci, dettaglio del sistema tipo briglia, AP IUAV, Miozzi 1.pro/6



## Gli anni dell'Azienda Autonoma Strade Statali (AASS): gli studi più avanzati e la costruzione delle Grandi Volte

### I RIASSUNTI SULLA LEGISLAZIONE DEI LLPP

La fondazione dell'AASS rappresenta un altro rilevante capitolo del nostro racconto biografico, dal momento che coincide a livello nazionale con la creazione di un nuovo ente, istituito con l'obiettivo di velocizzare i passaggi burocratici che fino a quegli anni regolamentavano la realizzazione delle opere pubbliche tra comuni e stato. Di recente istituzione erano anche le province, che già introdussero una prima serie di riforme amministrative e istituzionali che consentirono una gestione più unitaria e centralizzata delle strade e dei ponti rispetto alla precedente competenza degli uffici locali del Genio Civile, che intervenivano solamente sul territorio comunale. Di queste prime riforme amministrative si trova traccia anche nell'archivio di Miozzi, in un corpus meno indagato. Si tratta di brevi contributi editi dagli stabilimenti tipografici del Genio, sia in forma di brevi articoli di aggiornamento del Bollettino mensile, che testi più strutturati, impostati come brevi manuali di avviamento alla professione dei funzionari pubblici. Nel dicembre 1927, Miozzi redige e pubblica un primo corso pratico di *Riassunti sulla legislazione dei lavori pubblici*<sup>180</sup> (fig.65), a conferma dell'impegno che egli profuse nel divulgare, ad uso dei futuri tecnici statali, le normative relative alle opere di loro competenza. I Riassunti sono suddivisi in sei sezioni, di cui le prime due forniscono informazioni di carattere generale sugli enti che gestiscono tutte le grandi opere, rimarcando la stretta dipendenza del Genio Civile dal Ministero dei LLPP e, in seguito, sulle strategie di esecuzione dei lavori, analizzando le regole degli appalti, dei lavori in economia e delle concessioni. Le tre sezioni centrali del volume sono invece ordinate per tipologie di interventi: strade, acque pubbliche ed edilizia scolastica. L'ultima sezione riguarda la normativa in caso di calamità naturali. Per quanto possa sembrare di poco conto, la compilazione dei Riassunti ci permette di ben delineare le competenze del Genio Civile e, in particolare, quelle per strade e ponti che poi vennero ulteriormente definite con l'istituzione dell'AASS. La grande conoscenza dei sistemi amministrativi e gestionali costituì senza dubbio un biglietto da visita rilevante per Miozzi che, pochi mesi dopo l'istituzione del Compartimento delle Strade Statali della Venezia Tridentina venne promosso ingegnere Capo della stessa. Traspare meno invece dai testi l'impegno che egli dimostrò, in questi stessi anni, nel continuo aggiornamento tecnico, riscontrabile dal visibile impegno di ricerca e sperimentazione strutturale. Un primo approccio

fig.65



180 E. Miozzi, *Riassunti sulla Legislazione dei Lavori Pubblici, corso pratico per la preparazione agli esami per la patente di abilitazione allo Ufficio di Segretario Comunale Autorizzato del Ministero dell'Interno*, Bolzano, 1927. AP IUAV Miozzi 3.txt/15

maturato, in cui Miozzi dimostra una netta indipendenza progettuale, si può notare nel progetto, già trattato, del Ponte di Belluno sul Piave, anche se vengono lasciati molti punti in sospeso, poco chiari come la questione dell'allontanamento di Zadra dalla vicenda. Certo è che non solo il progetto bellunese sancisce uno dei primi casi in cui viene rivendicata l'autorialità del manufatto ma anche, come rilevato da Eliana Alessandrelli<sup>181</sup>, il primo tentativo italiano di ottimizzare geometricamente la definizione della fibra media dell'arco, curva teorica che diventa argomento di cruciale importanza con l'affinarsi delle tecniche di calcolo strutturale a partire dagli anni Venti, determinante per l'aspetto del ponte.

#### IL TRACCIAMENTO DELLE VOLTE NEI PRIMI ANNI VENTI: IL METODO TOLKMITT

La storia dei metodi per la progettazione dei ponti ad arco, è caratterizzata da diverse teorie di calcolo, che devono tutte affrontare un problema comune, la determinazione della fibra media. Tenendo conto che la fibra media è descritta dall'asse lungo il quale gli sforzi di compressione sono omogenei in tutta l'arcata e che questa non coincide quasi mai con l'asse geometrico della volta, un arco composto da conci omogenei di materiale lapideo (o in cemento) avrà una fibra media che si avvicina alla curva di estradosso in chiave, per terminare all'intradosso in prossimità degli appoggi<sup>182</sup>. Tutta la progettazione strutturale delle grandi arcate è interessata dagli studi relativi a questa curva, che non deve mai fuoriuscire dallo spessore dell'arco, e la manualistica da metà Ottocento inizia a trattare l'argomento per poter ottimizzare le strutture<sup>183</sup>. Questo perché nella pratica, la fibra media rappresenta lo strumento che permette la verifica della stabilità dell'arco. Da un punto di vista procedurale, fino agli anni Venti per disegnare questa curva era diffusamente utilizzato il metodo Tolkmitt, dal nome dell'ingegnere che lo affinò<sup>184</sup>. Il metodo, pubblicato per la prima volta nel 1895 ma aggiornato nella riedizione postuma<sup>185</sup> dal collega e amico Laskus, doveva essere uno strumento per assistere i tecnici nella progettazione di arcate in muratura, pietra e calcestruzzo. Ci risulta oggi di notevole importanza perché permette di ragionare sulla tematica dell'economia del progetto e di conseguenza comprendere la diffusione di determinate tipologie anziché che altre.

Già dalla sua prima edizione del 1895, lo studio di Tolkmitt viene meritatamente elogiato dalla critica che ne apprezza il metodo proposto, in

181 *Distorsioni sistematiche: i ponti "truccati" di Eugenio Miozzi*. In, PORETTI, IORI 2015.

182 La fibra media interessa particolarmente i progetti dei ponti ad arco, non necessariamente armati. L'armatura infatti e la tecnologia del cemento armato in generale, seguiva in parte metodi di calcolo legati ai brevetti che dai primi del Novecento i vari concessionari applicavano ai manufatti. A titolo esemplificativo, il ponte del Risorgimento sul Tevere a Roma, struttura ardita realizzata dall'impresa Porcheddu, era applicazione del brevetto Hennebique, dimensionato coi metodi di calcolo fissati dalla legge del 1907 in Italia per il dimensionamento delle strutture in questo materiale. Ciò a cui puntano invece i nostri ingegneri è all'utilizzo del cemento come pietra artificiale, senza armature, e in questi progetti la fibra media diventa indispensabile per tenere sotto controllo le tensioni interne dell'arcata, sia essa monolitica, sia essa suddivisa in conci.

183 Per una trattazione più esaustiva sugli studi riguardanti le grandi volte si rimanda a FOCE, BECCHI 2002.

184 Gustav Tolkmitt (1848-1900), ingegnere idraulico tedesco, si formò alla Bauakademie di Berlino. Le opere di maggior rilievo nelle quali venne coinvolto furono la costruzione dei canali di Bromberger e della Oder-Sprea. Il suo metodo nel calcolo delle grandi volte, applicato principalmente per ponti in calcestruzzo non vibrato e utilizzato sia con strutture ad arcata incastrata che a tre cerniere, venne utilizzato fino al 1920 per la progettazione strutturale, ne parla anche Miozzi in AP IUAV, Miozzi 3.txt/18.

185 LASKUS 1902. I ed. G. Tolkmitt, *Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung gewölbter Brücken*, Berlino, 1985.

grado di far risparmiare tempo ai progettisti di ponti ed evitare parte del lungo procedimento iterativo che all'epoca procedeva per tentativi.<sup>186</sup> Il Tolkmitt si pone quindi come studio fondamentale alla fine dell'Ottocento di una tematica alla quale l'ingegneria tedesca era particolarmente interessata, quella della costruzione voltata in muratura di modesta luce (30-40 metri).

Per queste luci, la costruzione muraria riusciva infatti a rimanere economicamente molto più conveniente rispetto a quella metallica, in particolare modo per la realizzazione di opere infrastrutturali, sia per economia di realizzazione che per costi di manutenzione.

Ci è facile intuire come un ponte ad arco (pietra o cemento) sia di più onerosa costruzione rispetto ad un ponte in metallo in quanto il progetto di un ponte in ferro, poteva essere affrontato individuando un caso già risolto di simili e comparabili dimensioni<sup>187</sup>. La struttura in ferro veniva così progettata a partire dal dettaglio dei singoli elementi che la costituivano, procedendo al dimensionamento delle aste considerando gli sforzi applicati su di esse. Il profilo del ponte di poco influiva sulla progettazione strutturale, perché l'unità base rimaneva il nodo derivante dall'unione delle aste considerate, poi ripetuto. Ciò garantiva anche la flessibilità nel poter *aggiustare* la sagoma del ponte<sup>188</sup>, senza doverne sconvolgere i calcoli strutturali. La capacità di procedere per analogia con ponti già esistenti e il considerevole numero di ponti in ferro ottocenteschi rendevano inoltre disponibile ai progettisti un'ampia scelta di casi agevolmente replicabili. Negli esecutivi di questi manufatti si riscontra questa prassi nella presenza visibile di una forte disparità tra le scale di rappresentazione scelte per illustrare il progetto, solitamente rappresentato partendo da un disegno generale del profilo del ponte, passando poi direttamente al disegno di dettaglio, per lo studio delle giunzioni. Scomponendo il problema statico alla risoluzione di sistemi di equilibrio di reticolari semplici<sup>189</sup>, in cui è importante dimensionare singolarmente gli elementi a seconda che essi siano sottoposti principalmente a trazione o a compressione, la tecnologia del ferro garantiva in breve tempo la soluzione attesa. Le aste e le giunzioni dunque, erano gli elementi a cui l'ingegnere doveva prestare maggiore attenzione e la combinazione di questi lungo il profilo scelto per l'arcata, veniva studiata solamente in pochi punti scelti appositamente perché più critici<sup>190</sup>. In questo modo, senza esaminare necessariamente tutti gli elementi, si poteva già in breve tempo avere una visione d'insieme dell'opera<sup>191</sup>. Analogamente, una leggera modifica del profilo dell'arco non comportava

186 La recensione, firmata Land, elogia la grande quantità di esempi svolti da Tolkmitt per argomentare la propria tesi, riguardante soprattutto progetti realizzati, e ne apprezza la chiarezza nella spiegazione delle equazioni di calcolo.

187 LASKUS 1902, *Introduzione*.

188 Ovviamente per cambiamenti nel profilo di poco conto. Nel caso di progetti estremamente complessi comunque, il metodo, abbastanza empirico, avrebbe previsto la scelta di un differente caso realizzato, più affine a quello scelto.

189 La risoluzione delle strutture reticolari aveva metodi di volta in volta affinati in base alla disposizione degli elementi.

190 Inoltre, più che alle giunzioni tra le aste, era indispensabile per questi progetti rappresentare il dettaglio le giunzioni tra i macro elementi composti da reticolari.

191 LASKUS 1902, *Introduzione*.

quasi mai la necessità di calcolare nuovamente l'intera struttura. La fibra media nel caso dei ponti in ferro poteva essere ignorata perché non determinante per la riuscita del progetto.

Nel caso dei ponti ad arco in cemento<sup>192</sup>, di nostro specifico interesse, è la struttura complessiva, fissate le informazioni di luce e freccia - vincolate dal sito di costruzione o dalle intenzioni progettuali - a dover garantire la stabilità. Da ciò l'importanza del tracciamento della fibra media, per verificare che in ciascun punto dell'arcata le condizioni di equilibrio venissero rispettate. Per poter avere anche solo una prima visione d'insieme dell'opera era necessario determinare a priori la forma e gli spessori più favorevoli, senza poterli modificare successivamente perché alla minima variazione dei dati iniziali la fibra media assume tracciati differenti. È necessaria, quindi, da parte del progettista una grande esperienza pratica nella scelta del profilo e dello spessore iniziali dell'arco - Tolkmitt parla proprio di *Gefhül*<sup>193</sup> - e grande competenza analitica nel calcolare le sollecitazioni di ciascuna sezione per individuare la curva della fibra media. Se poi si introduce nella progettazione anche la teoria dell'elasticità applicata ai materiali, si complica ulteriormente la definizione di una curva in maniera empirica, comportando in fase di verifica probabilmente a scartare le ipotesi iniziali, che non risulterebbero verificate, e

*[...] la determinazione (elaborazione e verifica) del progetto richiede più tempo e denaro di quanto sia disponibile nella maggior parte dei casi.*<sup>194</sup>

Problemi di economia e di semplificazione dei calcoli erano negli studi professionali le ragioni che portavano spesso a preferire ponti in ferro. L'approccio al progetto di un ponte in muratura, quindi, partiva da una scelta arbitraria, fondata sulla ragionevolezza. Seguiva poi, stabilito un primo dimensionamento della struttura, una previsione del peso proprio con il quale poter graficamente impostare l'analisi dei carichi. In questa fase preliminare, per essere più sicuri della scelta dimensionale fatta, viene raccomandata la verifica per mezzo di un modello matematico del ponte<sup>195</sup>. L'arco circolare<sup>196</sup>, quindi, per quanto storicamente diffuso, va in quest'ottica limitato ai soli casi in cui questo sia davvero conveniente, operando una modellazione del profilo in modo che la distribuzione delle pressioni all'interno della materia sia più uniforme possibile<sup>197</sup>.

192 Qui per ponti ad arco il Tolkmitt si riferisce proprio alle arcate piene (1895), al massimo articolare da giunzioni metalliche (riedizione ampliata nel 1902). Gli archi inoltre, come già detto, non sono necessariamente pensati armati, ma, nel caso del cemento, si cerca il dimensionamento più affine per poter far lavorare le strutture a sola compressione.

193 In italiano diremmo "a sentimento".

194 LASKUS 1902, p.25, il testo originale è in tedesco: [...] Dadurch wird das Entwerfen erschwert, und wenn man auf solche Versuche auch die Elasticitätstheorie anwenden will, so erfordert die Feststellung (Bearbeitung und Prüfung) des Entwurfes mehr Zeit und Geld, als in den meisten Fällen zur Verfügung steht.

195 Tolkmitt parla di *Schablonenhaft* in LASKUS 1902, *Einleitung*, pp. 1-3. L'ambiguità del termine, che si traduce come modello può portare a pensare che si tenti la costruzione di una dima, o addirittura di un plastico in scala ma, l'intera trattazione del manuale tenta piuttosto la definizione dei coefficienti più corretti per la scrittura delle equazioni di equilibrio delle strutture. Ciò non esclude che la realizzazione di plastici in scala non fosse pratica frequente, per il ponte degli Scalzi a Venezia, arcata interamente in conci di pietra d'Istria, Miozzi commissiona un modello ligneo di verifica strutturale.

196 Per arco circolare intente proprio i profili a tutto sesto e quelli a sesto leggermente ribassati.

197 L'arcata a tutto sesto necessita di uno spessore strutturale maggiore e di forti spalle. Inoltre, per archi di grandi luci, comporta un'altezza quasi sempre incompatibile coi livelli del piano stradale.

Dall'analisi dei carichi prende forma graficamente una prima spezzata poligonale che, approssimata, porta alla definizione della fibra media. Intimamente legata alla geometria e ai carichi in gioco se la prima variabile è fissata a priori, è nel valore della seconda che si differenziano i metodi di calcolo. Tolkmitt fissa come curva ottimale la funicolare dei pesi propri<sup>198</sup> più un mezzo del sovraccarico (carichi portati). Tra l'aspetto teorico e l'atto costruttivo è necessario osservare come la realizzazione della volta e il suo esercizio siano caratterizzati da fattori che ne modificano, anche di poco, la curva; conseguentemente *spostando* la fibra media col variare del profilo. Possiamo comunque riassumere questi fattori in due principali gruppi di forze, determinate in parte da cambiamenti della struttura (rimozione della centina, assestamenti delle spalle e accorciamenti dovuti al ritiro del calcestruzzo), in parte invece possono essere determinati dai carichi accidentali di esercizio, meno prevedibili (transito dei veicoli e vento sono tra i più comuni). Con l'affinarsi della teoria dell'elasticità dei materiali, queste variazioni diventano anche numericamente quantificabili. I tentativi progressivi di correzione della fibra media, intervengono cercando di quantificare con esattezza soprattutto il primo gruppo di forze, per una stima iniziale sempre più accurata del profilo da dare all'arco.

Sulle tecniche di calcolo e verifica di strutture intervenendo sulla fibra media dell'arco, Miozzi dimostra sia di conoscere le più aggiornate metodologie, pubblicate a partire dal 1921 dal francese Eugène Freyssinet<sup>199</sup>, sia di interessarsene in prima persona, in studi che dapprima verifica in alcuni progetti di ponti e presenta poi come intervento al *Congresso Internazionale dei ponti e dell'ingegneria strutturale* a Vienna, nel 1928<sup>200</sup>.

#### EUGÈNE FREYSSINET E GLI STUDI SUL *PERFEZIONAMENTO NELLA COSTRUZIONE DELLE GRANDI VOLTE*<sup>201</sup>

Tra i più illustri professionisti impegnati a perfezionare la costruzione delle grandi volte partendo dall'analisi della fibra media troviamo il francese Freyssinet di cui Miozzi conserva e studia dei contributi pubblicati in alcuni numeri della rivista *Le Génie Civil*<sup>202</sup>. Gli studi, avranno una ricaduta notevole sull'attività progettuale di Miozzi, ritornando carsicamente anche nei progetti che egli realizzerà a Venezia dove vengono

198 Ciò che noi oggi intendiamo per peso proprio nel metodo Tolkmitt viene definito peso morto.

199 E. Freyssinet (1879-1962), ingegnere francese, primo a lavorare con il calcestruzzo armato precompresso, intuendo la maniera di gestire le forze proprie strutturali e le sollecitazioni parassite in particolar modo durante la fase di cantierizzazione dei ponti e delle grandi volte. Il suo primo brevetto depositato su questa tecnologia è datato 2 ottobre 1928 ma questa data rappresenta solo l'arrivo di studi precedenti che egli compie su questa tematica.

200 Se ne parlerà meglio al capitolo dedicato.

201 Il titolo riprende il contributo del Freyssinet, pubblicato il 6 agosto 1921 nella rivista *Le génie civil. Perfectionnements dans la construction des grandes voûtes*. Miozzi 3.txt/56.

202 La rivista francese è edita a partire dal 1880 principalmente a scopo divulgativo per aggiornare i professionisti attivi riguardo le novità costruttive nazionali e internazionali. In archivio progetti IUAV si trovano collocati alcuni fascicoli nel fondo Miozzi. AP IUAV, Miozzi 3.txt/56. Assieme a 17 numeri datati tra il 1921 e il 1937 a questa collocazione è presente un numero della rivista *Beton U. Eisen*, del 20 Ottobre 1940 dove è pubblicato un articolo riguardante serbatoi a tenuta d'acqua progettati da Miozzi senza l'uso di ferro. *Behälter ohne Verwendung von Eisen mit vollkommen hydraulischer Dichtung (Wasserabschluß); Nach Unterlagen des Erfinders Dott. ing. E. Miozzi (Roma) wiedergegeben von Dr. eng. E. Samesreuther, Darmstadt*, pp.280-281.

citati e fanno parte della documentazione bibliografica del volume del 1935 edito in occasione del termine del progetto del ponte degli Scalzi, secondo grande ponte in pietra sul Canal Grande<sup>203</sup>. L'attenzione che Freyssinet rivolge alla fibra media riguarda la correzione del suo tracciamento considerando soprattutto i cambiamenti che avvengono sulla sagoma geometrica del ponte a partire dall'atto di posa della prima pietra. Il metodo non si discosta dal punto di vista teorico-progettuale se non quando vengono considerati i cedimenti riguardanti il ritiro delle malte (o del getto nel caso di ponti in cemento), la rimozione della centina e gli assestamenti a livello delle fondazioni. Il caso studio che anche Miozzi conosceva, perché ne commenta le pagine a stampa con annotazioni a matita<sup>204</sup>, era il ponte in cemento di Villeneuve-sur-Lot per la ferrovia Lot-et-Garonne dove Freyssinet applica i principi da lui studiati per la correzione della fibra media, dovuta alla rimozione della centina. Il sistema di rimozione della centina, già testato in altri ponti di misura più modesta<sup>205</sup>, sarà il pretesto per poter modificare la sagoma dell'arco e diventerà il brevetto Freyssinet (fig.66). Le pagine della rivista ripercorrono brevemente, senza in realtà essere esaustive, il processo di definizione della curva seguendo i metodi di calcolo convenzionalmente utilizzati all'epoca. Nel numero del 30 luglio 1921, Freyssinet spiega come viene calcolata la fibra media di riferimento. Proprio come nel metodo Tolkmitt, si parte da una prima analisi dei carichi e, convenientemente scelti quattro punti della poligonale risultante, si interpola una curva che nel ponte di Villeneuve è una parabola di quarto grado.<sup>206</sup> Da questa, con opportuni coefficienti<sup>207</sup> e tramite l'operatore matematico della doppia integrazione, si ottiene una famiglia di curve di sesto grado, potenzialmente infinite, tra le quali si scelgono due tracciati costanti, fissando le coordinate dei tre punti notevoli dell'arcata, unici non incogniti, chiave e appoggi. Quando poi si passa dal progetto teorico alla realizzazione pratica, la centina dovrebbe ripercorrere la sagoma dell'intradosso tracciato con questo metodo matematico. Ma già era stato osservato, che sia durante la costruzione sia, in maniera maggiore, al momento della rimozione della centina tutte le progressive deformazioni dovute agli assestamenti e alla deformabilità della centina stessa mentre viene caricata portano all'abbassamento dell'arcata e al conseguente spostamento della fibra media. Questo fatto non costituiva inevitabilmente il fallimento della struttura ma sicuramente innescava uno stato tensionale sfavorevole, non considerato dal calcolo. Il metodo Tolkmitt ne teneva conto nell'approssimazione di un carico stimato con l'integrazione del doppio carico accidentale,



fig.66

203 MIOZZI 1935.

204 Le annotazioni a lato del testo dei numeri della rivista francese, dimostrano come Miozzi sia intento a correggere i calcoli di approssimazione, per arrivare a comprendere esattamente il metodo di calcolo.

205 I ponti nei quali già il Freyssinet era intervenuto con un sistema di rimozione simile della centina sono quelli di Moulins (1908), e i due ponti sul fiume Allier, quello di Verdure (1909-1910) e quello di Boutiron, vicino a Vichy (1911-1912). *Le Génie Civil*, 30 luglio 1921, AP IUAV, Miozzi 3.txt/56.

206 La parabola per definizione è una curva di secondo grado, quindi in realtà la curva di quarto grado tracciata dal Freyssinet ricorda per sagoma una parabola ma non lo è propriamente.

207 La convenienza della sagoma e la scelta opportuna dei punti rimandano a quella prassi progettuale di tracciamento arbitrario dato dall'esperienza del progettista.



ma non sempre questo era sufficiente<sup>208</sup>. Freyssinet opta per una costrizione forzata della struttura del ponte, al momento di rimuovere la centina. Anziché servirsi del metodo classico, ossia di zeppe posizionate alle pile della centina che rimosse comporterebbero l'abbassamento della stessa per gravità, decide di forzare la struttura dell'arco, tramite martinetti idraulici posti in chiave<sup>209</sup>. Spingendo in un punto strategico come la chiave di volta, alle due semiarcate viene imposta una divaricazione, che genera anche alle imposte delle rotture programmate. Il sistema consente di alzare dalla centina l'intradosso interno, permettendo di sfilarla senza far abbassare l'arcata. Nelle aperture imposte meccanicamente poi, vengono inseriti dei cuscinetti di calcestruzzo, pesantemente armati, in modo da ostacolare il ritorno alla posizione iniziale dell'arcata. Lo spessore dei tre cunei così aggiunti è tale da garantire un innalzamento generale dell'arco pari e contrario al cedimento calcolato per l'azione delle forze di ritiro e di consolidamento delle sponde. Con questo sistema si ottiene quindi un duplice scopo: in primo luogo si riesce a rimuovere la centina senza abbassare la volta (come invece era prassi) e in secondo luogo si riesce a definire una nuova situazione di equilibrio più consona a garantire la coincidenza tra la fibra media calcolata e quella effettivamente realizzata. Il metodo ha anche degli aspetti negativi, è infatti molto complicato e dispendioso riuscire ad aprire una volta così pesante, e numero e posizione dei martinetti idraulici deve essere studiata in maniera molto precisa per non sortire effetti negativi sulla stabilità complessiva dell'arcata. Miozzi ritornerà sul brevetto Freyssinet cercando di migliorarne la cantierizzazione, intuendo una possibile ottimizzazione a monte, inserendo già in fase di orditura della volta gli spessori che invece nell'arcata Freyssinet dovevano essere inseriti dopo l'azione dei martinetti idraulici.

fig.67



## PAUL SÉJOURNÉ E LE GRANDI VOLTE

Se rintracciare gli studi del Freyssinet e lo studio di questi nell'opera del Miozzi è cosa immediata (fig.67), è più complesso rintracciare i riferimenti frammentari ad un altro grande nome dell'ingegneria strutturale francese, l'ingegnere Paul Séjourné<sup>210</sup>, uno tra gli ultimi esponenti della costruzione di volte in pietra. Citazioni ai progetti di entrambi, si ritrovano nel volume che Miozzi scrive, continuando idealmente la letteratura già esistente riguardante i ponti in pietra sul Canal Grande, in occasione del volume che pubblica per presentare il ponte degli Scalzi<sup>211</sup>. Il Séjourné è autore della grande opera in sei volumi *Grand Voutes*, nella quale vi è un'amplissima catalogazione delle principali sagome

208 È comunque da osservare che tutti questi progetti si basavano comunque su un sovradimensionamento indotto dalla prassi costruttiva, non avendo ancora affinato metodologie di calcolo sofisticate. D'altra parte, risultavano spesso progetti arditi perché mancavano ancora i coefficienti correttivi di sicurezza.

209 Il metodo è descritto nel numero *Génie Civil* del 6 agosto 1921.

210 P. Séjourné, 1851-1939, ingegnere ed accademico francese, diplomato all'École Polytechnique e all'école des ponts et chaussées nel 1876. Le sue prime realizzazioni riguardarono l'ambito ferroviario, facendolo progressivamente specializzare nei ponti e viadotti in muratura. A lui fu dedicato un numero monografico della rivista *Le Génie Civil* del Novembre 1930. Il suo trattato sulle grandi volte riassume, a inizio Novecento tutte le più significative esperienze di ponti ad arco in pietra. Miozzi ne parla nel volume sul ponte degli Scalzi e ne conserva alcune diapositive raffiguranti illustrazioni prese dal suo trattato. AP IUAV Miozzi 2.fot/27; Miozzi 3.txt/48.

211 MIOZZI 1935.

dei grandi archi, con interesse particolare da un punto di vista tecnico al raggiungimento di grandi luci con le tecnologie costruttive tradizionali e, in minima parte, con il cemento armato. La raccolta, collezione dei manufatti realizzati fino al 1912<sup>212</sup>, edita a partire dal 1913, ebbe un successo internazionale e, nella categorizzazione dei progetti presentati, non possiamo non riscontrare una certa analogia con quella edita dieci anni più tardi da Santarella-Miozzi<sup>213</sup>. Séjourné, tuttavia, tratta il cemento armato come tecnologia affine al ponte in muratura, e nella sua esposizione radicalmente sistematica, si pone inizialmente come discriminante di classificazione le sagome delle arcate. L'intento di ordinare le opere per forma viene ulteriormente specificato dalle informazioni relative alla struttura. Il funzionamento strutturale determina l'ordinamento dei primi volumi dell'opera: i primi due infatti riportano solo esempi di *voûtes inarticulées*, ossia senza giunzioni lungo la sagoma dell'arcata, mentre tutto il terzo volume è dedicato a quelle definite *articulées*, divise a loro volta in base alla tipologia di giunti, e ai gradi di libertà che questi consentono. Gli ultimi due volumi sono invece dedicati alla trattazione di problematiche nella progettazione delle grandi volte (per ponti e viadotti) per giungere infine alle informazioni sulla pratica costruttiva delle strutture. Il sesto volume, infine, diviso in tre sezioni principali, tratta le istruzioni per una corretta progettazione e cantierizzazione, i principi base per affrontare il dimensionamento matematico delle strutture e la maniera più idonea per rappresentarne le tavole tecniche esecutive, terminando in una serie di tavole sinottiche, allegare e strumentali alla progettazione. La grande novità di questa raccolta dei primi del Novecento riguarda il fatto che Séjourné si occupa e sceglie di presentare solamene volte caratterizzate da grandi luci, ponendo come condizione necessaria per la selezione il raggiungimento di 40 metri di luce tra gli appoggi. Forte di questo requisito, la raccolta diventa anche uno strumento di selezione dei manufatti più notevoli realizzati fino a quegli anni. L'architettura del ferro, ben conosciuta dal Séjourné, non compare nella raccolta, lasciando invece spazio alle costruzioni legate alla tradizione costruttiva della pietra e, in misura minore, alla nuova tecnica del cemento armato. Acciaio e metalli, come il piombo, si trovano a partire dal terzo volume, come i materiali indicati per la realizzazione dei giunti nelle volte articolate<sup>214</sup>. Séjourné, anche nella sua attività professionale, si confermerà come uno degli ultimi grandi progettisti di ponti in pietra di grandi luci<sup>215</sup>, in continuità

212 L'introduzione specifica il principale intento della raccolta, quello di essere un inventario aggiornato strumentale agli ingegneri nella concezione dei ponti, per poter mostrare ciò che già è stato fatto, sia nel bene che nel male. "On fait une voûte d'après les voûtes faites: c'est affaire d'expérience", SÉJOURNÉ 1913, *avant-propos*, vol.1.

213 Le analogie riguardano la maniera di descrivere i singoli casi, con attenzione anche alle informazioni più tecniche del cantiere, come lo studio delle centine, e dei calcoli specifici. I casi italiani in media hanno dimensioni più ridotte. Infine, la principale differenza che rende le raccolte non così direttamente analoghe sta nel fatto che la tecnologia costruttiva è quella del cemento armato.

214 SÉJOURNÉ 1913, vol.3.

215 Uno dei ponti più famosi del Séjourné è il ponte Adolphe, sul torrente Pétrusse, in Lussemburgo, ancora in esercizio, inaugurato nel 1903 e costituito da tre archi realizzati in pietra, il cui centrale misura 84 metri di luce. In questo ponte appare anche la prima applicazione del sistema Séjourné ad arcate parallele, riproposto anche da Miozzi nel ponte Druso.

con la grande tradizione di Rondelet<sup>216</sup> sulla stereotomia<sup>217</sup>, dirette discendenti delle maggiori costruzioni gotiche francesi. Se però Rondelet, applicando i principi stereometrici arriva ad evidenziare come sia realizzabile la costruzione di strutture complesse, affidandosi solamente alla definizione di geometrie variabili ad ogni concio, Séjourné utilizza la materia ottimizzandone la forma per un utilizzo più diffuso<sup>218</sup>. Nella scia di questa ottimizzazione dell'opera, che corrisponde ad un principio di economia nell'utilizzo dei materiali, anche Séjourné elabora per i suoi progetti un sistema, che brevetta, per la concezione delle strutture dei ponti. Il brevetto si fonda su un ragionamento riguardante l'impalcato stradale, carico portato<sup>219</sup>, analizzandone la maniera questo poggia sulla struttura portante, cioè l'arcata. Più nello specifico, se il progetto richiedesse ampie carreggiate, determinate dalla moderna viabilità, sarebbe necessario realizzare una volta di grande larghezza. Tuttavia, nelle strutture in pietra, più profonda è la sezione della volta, maggiori sono le complicazioni che sorgono per garantire la coesione dei singoli conci lungo l'intera sua larghezza. Il problema risulta ancora più evidente se si considerano anche i fattori legati al consolidamento delle spalle o delle pile dei ponti, che nell'assestarsi, impongono tensioni che su volte molto larghe contribuiscono a scompensare la giacitura delle pietre. Nei casi più sfortunati, le lesioni possono percorrere tutta la larghezza della volta e portare al collasso l'intera struttura. Di questa casistica Miozzi conserva nel proprio archivio alcune lastre fotografiche estratte dalle pagine delle *Grands Voûtes* riguardanti il crollo del *Pont du Salunier*<sup>220</sup> collassato il 28 gennaio 1912. (fig.68)

fig.68



La soluzione del Séjourné per evitare questo genere di problematiche propone di ridurre ad arcate più snelle la struttura portante, concettualmente approssimandole a strutture lineari parallele sulle quali l'impalcato può appoggiare<sup>221</sup>. Il materiale con il quale si realizza l'impalcato, che si configura in questo modo come una serie di travature parallele disposte perpendicolarmente alle volte strutturali,

- 216 Jean-Baptiste Rondelet (1743-1829), architetto francese di cui si ricorda tra le opere realizzate di maggiore importanza l'edificazione del Pantheon dei francesi, a Parigi, di cui il primo progetto era di Soufflot. Rondelet opera essenzialmente migliorando le prestazioni di materiali come la pietra, prevedendo le prime applicazioni di ferri tra i conci delle piattabande o una disposizione degli elementi favorevole a compensare le forze spingenti delle cupole e delle volte. Il suo metodo, basato sullo studio della grande eredità costruttiva francese risalente al periodo gotico, è sia sperimentale che analitico. Alla fine della sua carriera si dedicò all'insegnamento, tenendo fino al 1824 la cattedra all'École des Beaux-Arts di stereotomia e costruzione.
- 217 Il testamento teorico del Rondelet si ritrova in quella che è la sua opera principale, l'edizione in più volumi del *Traité theorique et pratique de l'Art de Bâtir*, pubblicati a partire dal 1802. Il trattato avrà un enorme successo e rappresenterà un punto di riferimento per tutti gli studi riguardanti l'architettura del XIX secolo, soprattutto, come nel nostro caso, per l'approfondita trattazione delle più recenti tecniche riguardanti la stereotomia.
- 218 La suddivisione in conci nei ponti in pietra deve avvenire sempre con elementi uniformi le cui superfici siano sempre disposte perpendicolari all'asse delle tensioni interne dell'arco, in modo da garantire la distribuzione delle forze agenti perché il materiale lavori a compressione.
- 219 Per portato si intende in statica un peso passivo, che insiste sulla struttura senza contribuirne attivamente al funzionamento statico. In realtà anche i carichi portati sono utili nella progettazione, perché, specialmente nelle strutture in pietra, contribuiscono ad appesantire la struttura, smorzandone le tensioni causate da vento e dalle vibrazioni causate dal transito dei mezzi.
- 220 Miozzi 2.fot/27, Le immagini si riferiscono ad alcune illustrazioni del ponte trattato in SÉJOURNÉ 1913, vol.3 pp. 40-45.
- 221 La sostituzione di un largo guscio sostanzialmente, con singole nervature che possono anche assestarsi in maniera differenziata fra loro, entro certe approssimazioni.



fig.69

fig.70



fig.71



fig.72



fig.73



fig.74

può essere, a scelta, il metallo o il cemento armato (fig.69). Nel caso si utilizzi per l'impalcato il cemento armato, inoltre, si possono ottenere con poco sforzo degli sporti da entrambe le facciate del ponte, ricavando una larghezza netta utile più ampia rispetto alle possibilità date dalle mensole tradizionali realizzate in soli elementi lapidei<sup>222</sup> (fig.70). La progettazione in economia del Séjourné si estende poi al ragionamento statico, facilitando il possibile ampliamento futuro dei ponti realizzati con questo sistema, qualora le circostanze di viabilità dovessero richiederlo: basterà infatti affiancare un nuovo arco a quelli esistenti e provvedere solamente all'ampliamento dell'impalcato. L'aumento del carico non è inoltre un problema che preoccupa la progettazione strutturale, che vede nella resistenza della pietra, molto maggiore di quella delle volte metalliche, la soluzione costruttivamente più naturale e a lungo termine più affidabile

*[...] Jamais un pont voûté n'a été écrasé sous un train, crevé par un train déraillé, renversé par le vent. Ils résistent aux chocs des bateaux, des arbres emportés par une crue, ils ne sont pas rangés par la fumée des trains ou des bateaux.*<sup>223</sup>

Il primo ponte in cui la soluzione ideata dal Séjourné trova applicazione è l'Adolphe<sup>224</sup> costruito nella profonda vallata del torrente Petrouse, in Lussemburgo (fig.71), ancora in esercizio. La necessità della costruzione di una grande volta ad arco ribassato<sup>225</sup>, di luce pari a 72 metri tra le due imposte era una richiesta della committenza pubblica, che puntava ad avere un elemento monumentale visibile dall'alveo del torrente, accessibile come parco pubblico (fig.72). La pietra scelta per la costruzione proviene esclusivamente da cave nazionali. Per le due arcate affiancate maggiori si utilizzò la pietra più resistente di Gilsdorf, di tonalità grigia e striata, mentre per tutti gli elementi meno sollecitati (cornice, pilastri e tamponamenti) e le due volte laterali meno ardite (21 metri ciascuna) si optò per una pietra grigio-rosata, proveniente dalla località di Ernzen. Infine, i grandi massi che costituiscono le fondazioni giunsero dalla cava di Verlorenkost. Interessante da un punto di vista costruttivo la soluzione per la centina, metallica, presentata in una tavola dedicata e utilizzata per entrambe le arcate, facendola scorrere una volta ultimata la prima (figg.73-74). Questo ponte, realizzato a partire dall'autunno del 1899 e aperto al traffico il 24 luglio 1903 venne poi preso a modello e portò a numerosi esempi che applicavano il nuovo sistema costruttivo<sup>226</sup>.

222 Le considerazioni sugli sporti, inoltre, per i quali il cemento armato è più idoneo della pietra come materiale costruttivo, determinano inevitabilmente anche l'aspetto formale dei ponti e si trovano schematizzati, nelle loro applicazioni più virtuose, nel quinto volume dell'Opera, SÉJOURNÉ 1913, vol. 5, p. 66, *Quelques types d'encorbellements*.

223 SÉJOURNÉ 1913, vol. 5, p.196, *Avantages spéciaux des ponts voûtés*.

224 O pont Neuf. L'appellativo Pont Adolphe venne dato in onore della posa della prima pietra, alla cui cerimonia partecipò il Gran Duca Adolfo III, morto nel 1905. Per la descrizione dettagliata del ponte Adolphe si rimanda a SÉJOURNÉ 1913, vol.2, pp. 65-82.

225 La semicirconferenza che si otterrebbe prolungando la corda avrebbe un diametro di 85,70 metri.

226 Il ponte, recentemente restaurato, nello spazio utile sotto la carreggiata alloggia oggi una passerella ciclopedonale progettata dallo studio locale CBA Architects, con a capo Christian Bauer.



fig.75

fig.76



fig.77



fig.78



fig.79

## IL GRANDE PROGETTO DEL PONTE DRUSO A BOLZANO

Tra gli ingegneri francesi che si occuparono di grandi volte ha delle precise implicazioni nell'opera di Miozzi che si serve di queste esperienze nel momento più fecondo della sua carriera professionale che lo avvicina sempre più ai grandi incarichi che lo porteranno a Venezia dal 1930. Il progetto esemplare in cui il nostro ingegnere riesce a condensare tutte queste conoscenze è quello del ponte urbano in Bolzano<sup>227</sup>, primo degno di nota anche tra le realizzazioni delle nuove infrastrutture dell'AASS (fig.75). Il ponte, sul torrente Talvera, proseguiva il tracciato di via Roma (oggi via Druso), la stessa arteria su cui si attesta la caserma del comando Generale dei Carabinieri, collegando il vecchio centro storico con il quartiere di San Quirino<sup>228</sup> (fig.76). La retorica fascista di recupero della cultura romana lo battezzò con il nome di Ponte Druso, per rievocare un più antico attraversamento realizzato da Druso, figlio di Augusto, all'epoca delle spedizioni contro le popolazioni germaniche. Il progetto, in accordo con la necessità di avere un correlato apparato decorativo che ne celebrasse l'importanza politica, essendo oltretutto un ponte urbano, si sviluppa strutturalmente come una progressione di tre arcate in calcestruzzo, la cui centrale, la maggiore, ha una luce di 34,70 m mentre le due gemelle laterali misurano 21,65 m (fig.77). La realizzazione iniziò nel marzo 1930, concludendosi nell'ottobre dell'anno seguente, il 1931, con una direzione lavori che vide Miozzi protagonista principale<sup>229</sup>. Il progetto tuttavia, elaborato gli anni precedenti, presenta come anticipato alcune innovazioni di carattere squisitamente strutturale, che si trovano in linea con gli studi più approfonditi che Miozzi compie sulla materia dei ponti. Il progetto è sintesi rielaborata dei due brevetti Séjourné e Freyssinet. Del primo Miozzi fa tesoro impostando due strutture indipendenti di arcate ribassate, sulle quali l'impalcato è costituito da travature in cemento armato di sagoma trapezoidale (figg.78-79). La scelta di un praticabile del tipo Séjourné in appoggio semplice sulle strutture sottostanti era stata considerata necessaria dal momento che la larghezza di progetto, per mantenere continuità con il grande asse viario di Via Roma, era stata fissata a 15,50 metri, misura troppo ampia da coprire con una volta monolitica. L'adozione del sistema Séjourné rende estremamente più economica la realizzazione del ponte<sup>230</sup>. È invece agli studi del Freyssinet sulla costruzione delle volte a cui guarda nel concepire la coppia di arcate centrali, scegliendo il cemento armato ancora una volta come materiale più idoneo per la costruzione del ponte. I profili degli archi sono tutti ribassati ma la volta maggiore ha freccia più alta delle minori, determinando un profilo di carreggiata a *schiena d'asino*, che però negli 85 metri di lunghezza totale si per-

227 Il ponte viene pubblicato nella II Raccolta Hoepli, del 1932, è il 29° caso dell'indice, e gli corrispondono le tavole grafiche dalla 60 alla 63. MIOZZI 1932, p. 302-321.

228 San Quirino, o Gries, è una delle attuali circoscrizioni di Bolzano, fino al 1925 rappresentava un comune autonomo, separazione dovuta dal confine geografico del torrente Talvera.

229 Miozzi nell'Ottobre 1931 si trovava già a Venezia, delegando in realtà il cantiere ai collaboratori ingegneri G. Ricci, R. Villa, W. Latini, G. Spagolla.

230 Il risparmio dichiarato è di 400.000 Lire, MIOZZI 1932, p. 302.



fig.80



fig.81

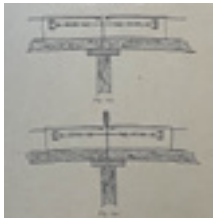


fig.82



fig.83



fig.84



fig.85



fig.86



fig.87

cepisce appena. Le tre arcate sono armate con ferri discontinui in chiave, tipici del modello statico dell'arcata a tre cerniere, pur non posizionando nessun dispositivo che consentisse la rotazione (fig.80). Al posto delle cerniere agli appoggi e in chiave, Miozzi posiziona delle lastre di piombo di 3 mm nelle due arcate laterali, mentre per la centrale si serve di cunei metallici molto affilati, battuti in maniera omogenea per poter divaricare le zone di contatto tra i conci (figg.81-82). Nell'arcata maggiore Miozzi testa la sua sostanziale modifica del metodo del brevetto Freyssinet: servendosi di cunei battuti in più punti modifica il profilo dell'arco correggendo la fibra media tramite piccole divaricazioni dei conci senza doversi servire di un grande sforzo in chiave che il Freyssinet otteneva meccanicamente con martinetti idraulici. Non è nel ponte Druso la prima volta che Miozzi applicava il concetto studiato dal Freyssinet<sup>231</sup>, ma sicuramente è quella che determina l'evoluzione cantieristica più significativa, in modo da poterne semplificare la fattibilità.

Dal punto di vista architettonico, la struttura è completamente rivestita da lastre in porfido, proveniente da cave locali, con un trattamento superficiale che nelle pile e nelle spalle mostra una tessitura bugnata molto austera. La ghiera viene rivestita da lastre che simulano correttamente conci sagomati con una modanatura aggettante in prossimità dell'estradosso molto più plastica e confondendo il vero spessore strutturale dell'arco (figg.83-84). I quattro grandi gruppi scultorei, posizionati in cima alle pile centrali, sono realizzati tutti in porfido rosa, mentre la bicromia è riservata ai taglianti delle scuri littorie (fig.85). Ciascun gruppo si innalza per 8 metri al di sopra del piano della carreggiata, aumentando la monumentalità del manufatto (fig.86). La scelta dei colori e della sagomatura dei conci rispecchia la volontà mimetica di inserimento nel contesto montano. D'altra parte, invece, lo studio degli apparati decorativi, dello scultore Vittorio Morelli, risponde ad una volontà prettamente celebrativa e genera una sovrascrittura di riferimenti. Se nelle sculture in corrispondenza delle pile sono raffigurate aquile monumentali, le spalle rimandano coi loro scudi e con le spade romane all'età imperiale, mentre i quattro elmetti rappresentati sono il simbolo della Grande Guerra (fig.85). Un'operazione che collega semanticamente la vittoria Romana a quella dell'Italia, e gli emblemi dell'eroe Druso affiancati dai simboli del regime<sup>232</sup>. La volontà di ottenere un'architettura celebrativa non è per Miozzi una decisione imposta fin dall'inizio del progetto. Il fascicolo che pubblica assieme al collega del Genio Civile ing. Gilberto Ricci, in cui vengono selezionate alcune tavole di presentazione, ci mostra il ponte progettato e arredato con lampioni in ferro, arredo urbano più ordinario, al posto delle grandi aquile dei piloni centrali. Le proporzioni di questi sono molto più raccolte, accentuando invece in questo modo l'inclinazione della carreggiata, pur richiamando alle forme floreali (fig.87). Non sono gli unici elementi che variano tra la versione progettata e quella realizzata. Significativo è rile-

231 Il ponte che fa da apripista nell'applicazione e negli studi delle lesioni sistematiche per Miozzi è un manufatto di più modesta entità, il ponte sul Sojal lungo la strada delle Dolomiti. Tuttavia anche in questo caso, non si procedette alla divaricazione della chiave ma Miozzi ricreò una simile condizione spingendo con dei martinetti idraulici una delle due imposte verso l'altra, accorciando così di poco la luce geometrica. MIOZZI 1932, p. 311.

232 Per un'analisi più dettagliata riguardante il manufatto e la descrizione accurata comprensiva dei calcoli per le tre arcate che compongono il ponte si rimanda alla pubblicazione *Il ponte Druso a Bolzano*, AP IUAV, Miozzi 3.txt/31.



fig.88



fig.89



fig.75

vare come le arcate nel primo progetto siano caratterizzate da imponenti conci di chiave, poi rimossi nel ponte effettivamente costruito preferendo una linea continua e omogenea a disegnare il profilo dell'arco, più coerente anche con il funzionamento strutturale del ponte (fig.88). Anche le spalle sono concepite diversamente da Miozzi e Ricci, inizialmente pensate per ospitare un allargamento con quattro balaustre sul letto del Talvera, poi rettificate nel progetto definitivo (fig.89). Il ponte oggi è molto diverso da quello inaugurato nel 1931 perché ha subito nel dopo guerra pesanti rifacimenti del piano di carreggiata per rimuovere tutti gli apparati decorativi legati al regime fascista. In occasione di questi interventi, anche il parapetto, che nelle foto storiche rientra dal filo della cornice, per accentuarne il profilo della carreggiata (fig.75), è stato sostituito con uno di differente disegno che ne appiattisce la resa plastica.

fig.65 Copertina dei Riassunti sulla legislazione dei lavori pubblici, 1927, AP IUAV, Miozzi 3.txt/15



fig.66 La prima pagina del numero del 30 Luglio 1921 dove è pubblicato il progetto Freyssinet del Ponte Villeneuve-sur-Lot. AP IUAV, Miozzi 3.txt/56



fig.67 Appunti e sottolineature sul numero del 6 Agosto 1921, dove Freyssinet spiega il procedimento del suo brevetto. AP IUAV, Miozzi 3.txt/56







fig.68 Lastre fotografiche tratte dal Séjourné.  
AP IUAV, Miozzi, 2.fot/27

fig.69 Pagina tratta dall'opera Grandes Voûtes, di P. Séjourné, dove viene descritto il sistema con due arcate portanti tra cui viene alloggiata la carreggiata

ENGORBÈLEMENTS 67

Il ne faut pas avoir peur des engorbements : il y en a de célèbres exemples <sup>10</sup>.

§ 3. — RÉDUCTION DE LARGEUR POUR LES VOÛTES SOUS RAILS

On a réduit la largeur des grandes voûtes :

- sous une voie normale : à 3<sup>m</sup>90 <sup>11</sup> au lieu de 4<sup>m</sup>50 ;
- sous deux voies normales : à 7<sup>m</sup>50 <sup>12</sup> au lieu de 8<sup>m</sup> ;
- sous une voie étroite : à 3<sup>m</sup>70 <sup>13</sup> au lieu de 4<sup>m</sup>.

Au pont de Fontpédrouse <sup>14</sup>, on a obtenu la largeur de 4<sup>m</sup>14 en plaçant une dalle en béton armé sur des voûtes larges, au sommet, de 2<sup>m</sup>50 seulement.

Plus l'ouvrage est haut, plus on gagne de cube <sup>15</sup>.

CHAPITRE III  
VOIE LARGE SUR DEUX ANNEAUX MINCES  
PORTANT UN PLANCHER

§ 1. — DESCRIPTION SOMMAIRE

Art. 1. — Principe du système. — Soit à établir un ouvrage d'une largeur L (L').

Au lieu d'une voûte continue AB, construisons deux ouvrages indépendants AC, DB, et jetons sur le vide CD, un plancher EH en béton armé, en métal <sup>16</sup>.



Art. 2. — Son économie. — Nous réalisons ainsi les deux conditions pour réduire au minimum le cube des matériaux de l'ouvrage (Chap. I. - Art. 1), conditions irréalisables avec la voûte pleine AB :

on augmente très sensiblement la part  $\frac{1}{2}$  de la surcharge dans le travail total ; en concentrant les charges sur les voûtes de largeur réduite AC, DB, on y augmente, à volonté, le travail par unité.

Une charge au milieu est portée, non par un anneau de voûte de grande ouverture, mais par un plancher léger de petite portée.

<sup>10</sup> - voir page 100



<sup>11</sup> - Au Vieux Palais de Florence (N), sur les ornières du carroussel, d'être une tour dans le carroussel est aussi sur ornières.

<sup>12</sup> - Garching (V, p. 80).

<sup>13</sup> - Le pont de Chamaille (II), p. 100 avait 7<sup>m</sup>0 entre deux pour une seule voie normale.

<sup>14</sup> - Colze (II), p. 100, Kemps (V, p. 110).

<sup>15</sup> - Sella (I), p. 30, Wiesse (I), p. 80.

<sup>16</sup> - Voir plus loin, Titre XI.

<sup>17</sup> - Arrensau, - Viaduc.

<sup>18</sup> - Cette dalle, au fond, à traiter un pont comme une dalle. Pour une section, on construit d'abord les gros murs : on les fonde avec soin, on y met les matériaux clairs. On y attache les haubans, les portes : ce sont les deux points joints avec leurs grandes voûtes et leurs voûtes d'entretien. Puis, on les couvre d'un plancher léger calculé pour les surcharges qu'il peut avoir à supporter, qu'on peut remplacer par parties, par feuilles. C'est le plancher en béton armé, en précontraint avec liques...

<sup>19</sup> - C'est, comme dans les voûtes à gâchages <sup>19</sup>, une voûte légère sur deux nervures.

fig.70 Grandi Volte, tabella riassuntiva di alcune tipologie di impalcato che utilizzano il brevetto Séjourné

PONTS EN DEUX ANNEAUX <sup>18</sup>	Largeur			Portée libre 2a'	Espace de la dalle à la clef 2a'	Rapports $\frac{1}{2}$			Comment sont réalisés les deux ouvrages sur voûtes seules	Tablier En quel il est fait Disposé pour la dilataction Tous ces ouvrages sont à 2 <sup>m</sup>	Cintres Type Métrique Le d'axe est en acier à 2 <sup>m</sup>	Dépense totale D par m. de D : N <sub>0</sub> sur m. de D : W (à 100 m. de 1)
	entre voûtes à la clef L <sub>1</sub>	des voûtes à la clef L <sub>2</sub>	de la dalle à la clef L <sub>3</sub>			entre voûtes à la clef L <sub>1</sub>	entre voûtes à la clef L <sub>2</sub>	entre voûtes à la clef L <sub>3</sub>				
<b>Adolphe, sur la Pétrusse, à Luxembourg</b> 1850-1903 $\hat{A}\hat{A}$ <sup>19</sup> ( $\geq 100^2$ ) (II, p. 67)	16 <sup>m</sup>	5 <sup>m</sup> 33	5 <sup>m</sup> 92	84 <sup>m</sup> 03 1.9.75	72 <sup>m</sup>	1.14 2.70	23	0.2	7.3	Arçatures de la dalle par une voûte à 2 <sup>m</sup> vertical	Retroscant sur 50 <sup>m</sup> Séja Ripé	D = 1548450 <sup>20</sup> D : N <sub>0</sub> = 400 <sup>21</sup> D : W = 1996
<b>des Amidonniers, sur la Garonne, à Toulouse (FRANCE, - Haute-Garonne)</b> Pont 1900-05 Dalle 1910-15 $\hat{E}\hat{E}$ <sup>20</sup> ( $\geq 40^2$ ) (I, p. 153)	22	3.25	10	46 1.4.27 42 1.4.30 38.90 1.4.08	44.36 40.24 36.68	1.20 2.28 1.21 2.28 1.18 2.27	14	7	7.3	Arçatures de la dalle par une voûte à 2 <sup>m</sup> vertical	Fixes Séja Ou à cintres en acier sur des voûtes seules	D = 1145714 <sup>22</sup> D : N <sub>0</sub> = 2025 D : W = 1395
<b>par-dessus la gare d'ou Braults (IV, p. 105) près de Lyon (FRANCE, - Rhône)</b> 1900: $\hat{A}\hat{A}$ <sup>21</sup> Projet et Travaux: M. Taverrier, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	4	0.60	1.004	25 1.30	=	0.20 1.30	15	2.4	=	Cadre triang. pour les voûtes	Fixes Séja	D = 12000 <sup>23</sup> avec cintres D : N <sub>0</sub> = 130 <sup>24</sup> D : W = 1510
<b>sur l'Aisne, à Romans (FRANCE, - Aisne)</b> 1906-08 $\hat{A}\hat{A}$ <sup>22</sup> ( $\geq 17$ ) Projet et Travaux: M. Glet, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	10	2.50	3.20	34 1.4.27 33 1.4.30 32 1.4.30	29 28.80 28.40	1.00 1.00 1.00	25	7.6	8.6	Par une voûte à 2 <sup>m</sup> vertical	Fixes Séja Ripé	D = 208217 <sup>25</sup> D : N <sub>0</sub> = 183 <sup>26</sup> D : W = 1470
<b>de Walnut Lane, sur le Wisnackick Creek, à Philadelphie (ETATS-UNIS, - Pennsylvanie)</b> 1906-08 $\hat{A}\hat{A}$ <sup>23</sup> ( $\geq 100^2$ ) (II, p. 83)	17.07	5.49	4.88	71.02 1.3.20	70.14	1.08 2.20	32	7.7	7.7	Les piles des grandes voûtes sont en acier parce qu'elles sont très hautes Les grandes voûtes sont en béton armé	Fixes Séja et Métal	D = 1830000 <sup>27</sup> D : N <sub>0</sub> = 601 <sup>28</sup> D : W = 212
<b>de Samoëns, sur le Giffre (FRANCE, - Haute- Savoie) (Dalle à 67)</b> Projet et Travaux: M. Schneiderker, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.	6	1.50	2	21 1.7	=	0.00 0.00	25	7.1	=	Fondation commune aux deux voûtes	Fixes Séja	D = 27000 <sup>29</sup> D : N <sub>0</sub> = 131 <sup>30</sup> D : W = 201
<b>du Creux, sur l'Auzance (FRANCE, - Allier)</b> 1908-09 $\hat{E}\hat{E}$ <sup>24</sup> Projet et Travaux: M. Ferris, Ingénieur des Ponts et Chaussées.	6	2	2.40	46.30 1.4.27 45.45 1.4.30 45 1.4.30	45.45 45	0.70 1.00	30	12.2	12.9	Dalle armée.	Fixes Séja Retroscant	D = 40170 <sup>31</sup> D : N <sub>0</sub> = 100 <sup>32</sup> D : W = 127
<b>sur la Rocky River, près de Cleveland (ETATS-UNIS, - Ohio)</b> 1908-10 $\hat{A}\hat{A}$ <sup>25</sup> ( $\geq 100^2$ ) (II, p. 30)	17.07	5.49	4.88	85.34 1.9.46	=	1.30 3.35	32	6.4	=	Fondation commune aux deux voûtes	Retroscant sur 50 <sup>m</sup> Acier Ripé	D = 1830000 <sup>33</sup> D : N <sub>0</sub> = 341 <sup>34</sup> D : W = 134
<b>Sidi-Rached, sur le Rhummel, à Constantine (ALGERIE)</b> 1908-12 $\hat{A}\hat{A}$ <sup>26</sup> ( $\geq 100^2$ ) (II, p. 107)	12	1.12	3.02	68.76 1.2.28	67.07	1.50 2.85 2.50	31	5.9	6.1	— — —	Retroscant sur 50 <sup>m</sup> Séja en à 2 <sup>m</sup> à cintres	D = 1830000 <sup>35</sup> D : N <sub>0</sub> = 341 <sup>36</sup> D : W = 134



fig.71 Pont Adolphe, oggi. Si nota anche, nella foto notturna, la passerella ciclabile posizionata nel recente restauro nello spazio utile fra le due arcate parallele. AP IUAV, Miozzi, 2.fot/27

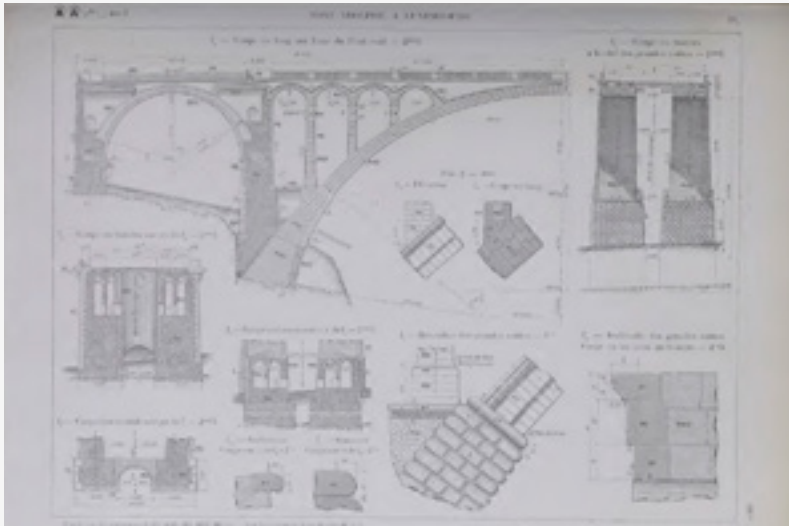


fig.72 Tavola tematica sul pont Adolphe, Grandes Voutes



fig.73 Centina del ponte Adolphe in opera per la costruzione della prima arcata

fig.74 Cartolina celebrativa che ritrae la traslazione della centina del ponte Adolphe



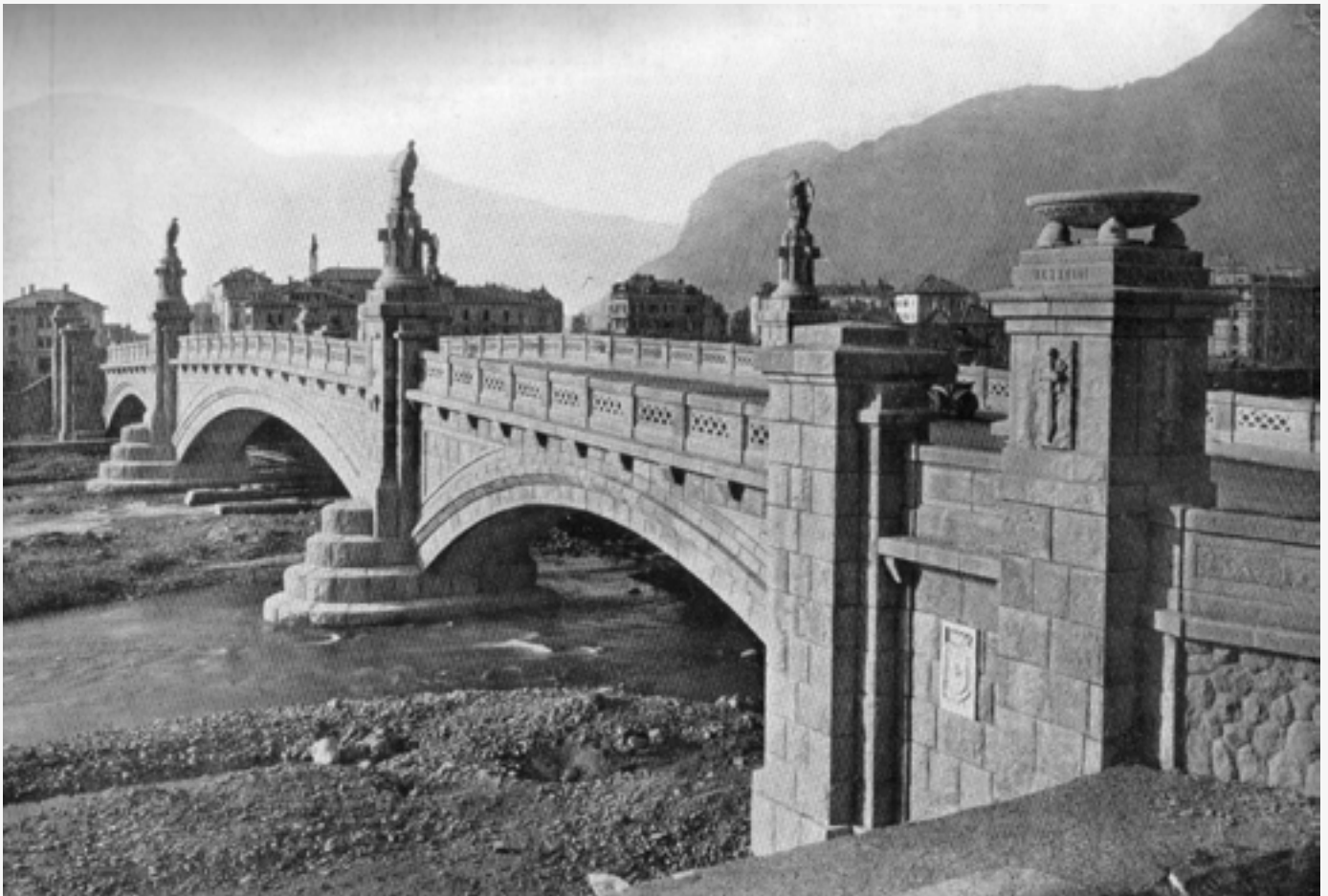


fig.75 Ponte Druso, foto storica pubblicata in MIOZZI, SANTARELLA 1932



fig.76 Ponte Druso, planimetria. AP IUAV Miozzi 3.txt/34

fig.77 Ponte Druso, Bolzano, tavola di progetto n°60 pubblicata in MIOZZI, SANTARELLA 1932

fig.78 Ponte Druso, Bolzano, tavola n°61 pubblicata in MIOZZI, SANTARELLA 1932. Si nota, dalla sezione l'applicazione del brevetto Séjourné

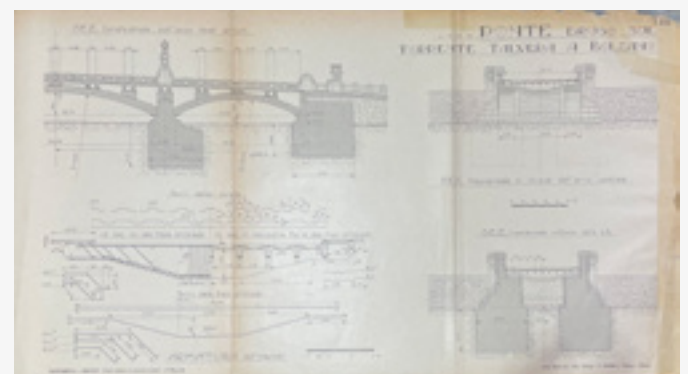




fig.79 Fotografia delle travature d'impalcato in cemento armato del ponte Druso. AP IUAV, Miozzi 2.fot/35

fig.80 Ponte Druso, Bolzano, tavola n°62, dettaglio dei ferri di armatura, disposti in maniera da figurare staticamente un'arcata a tre cerniere. Pubblicato in MIOZZI, SANTARELLA 1932

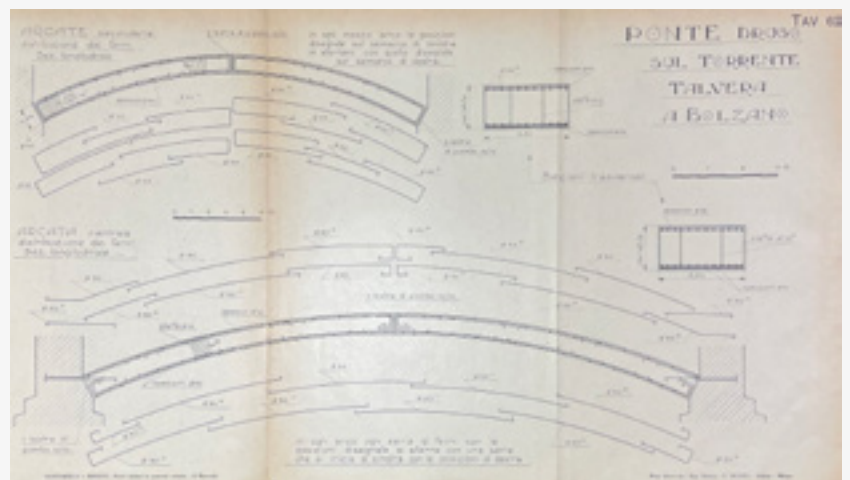


fig.81 Ponte Druso, dettaglio tensori in chiave

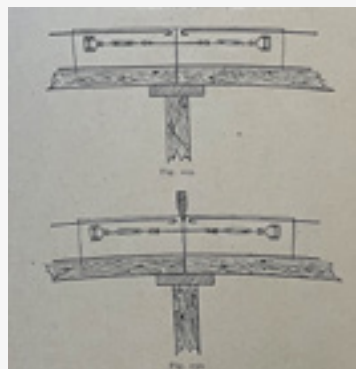


fig.82 Ponte Druso, dettaglio tensori alle imposte

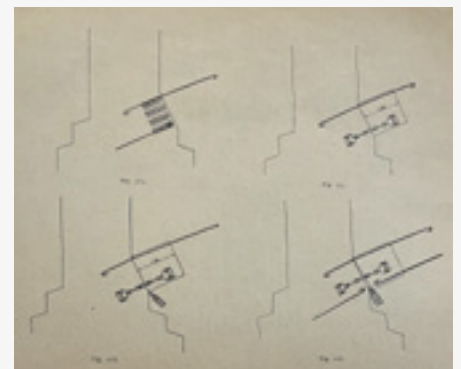




fig.83 Ghiera e pilone del ponte Druso. AP IUAV, Miozzi 2.fot/35

fig.84 Pagina n°84, in MIOZZI, SANTARELLA 1932 con pubblicata l'immagine in AP IUAV



fig.85 Apparatì decorativi rimossi. Si nota la bicromia descritta fra i fasci littori e gli elmetti



fig.86 Aquile in proporzione all'altezza di un uomo. AP IUAV Miozzi 2.fot/35





fig.87 Prospetto del progetto del ponte Druso. AP IUAV, Miozzi 2.fot/34



fig.88 Prospettiva di progetto, ponte Druso. AP IUAV Miozzi 2.fot/34



fig.89 Sezione in chiave e all'imposta del progetto del ponte Druso. AP IUAV Miozzi 2.fot/34



## Il Secondo Congresso Internazionale sui ponti e l'ingegneria strutturale e i brevetti

Gli anni dell'AASS sono fitti di avvenimenti significativi e, come già visto, di progetti davvero caratteristici, sia per importanza architettonica che per complessità strutturale. Non sarebbe possibile spiegare una tale complessità senza l'occasione che Miozzi ebbe per presentarsi alla comunità scientifica, che sicuramente lo portò, come ingegnere capo dell'AASS, al confronto con alcuni tra i più grandi studiosi di ponti attivi negli ultimi anni Venti. Al cospetto dei grandi, Miozzi decide di presentarsi come studioso specialista nei metodi di tracciamento delle volte. Ci spostiamo a Vienna, dal 24 al 28 settembre 1928. Sono le date del Secondo Congresso internazionale dei ponti e dell'Ingegneria Strutturale, il primo si era tenuto a Zurigo, nel 1926, dove Miozzi darà lettura, rappresentando l'Italia, del suo contributo teorico sul *razionale tracciamento della fibra media delle volte*<sup>233</sup>, inserendosi in questo modo nell'ambito delle ricerche che in parte abbiamo indagato nei capitoli precedenti. Il contributo, di poco più di una decina di pagine, si colloca nello stesso momento in cui si stanno delineando i futuri progetti del ponte di Fortezza e del Ponte Druso, che esemplificheranno l'utilizzo da parte di Miozzi del suo stesso metodo di calcolo. Ad ogni modo il metodo ideato dall'ingegnere italiano riguarda una maggiore specificazione dei pesi portati e dei carichi accidentali che il metodo Tolkmitt approssimava, *semplicisticamente*<sup>234</sup>, alla metà del carico proprio del ponte.

All'atto pratico, ciò che Miozzi punta a studiare e presenta al congresso internazionale dei ponti rappresenta una correzione del metodo Tolkmitt per ottimizzarne le potenzialità. Il procedimento rimane invariato, ma la ritrovata *razionalità* si verifica nel momento in cui i carichi vengono più correttamente stimati. Il risultato vantaggioso viene dimostrato anche da una lunga nota di calcolo riferita al ponte di Belluno sulla Piave, progetto di cui deve essere riconsiderato l'interesse strutturale. Con il calcolo dell'asse seguendo Tolkmitt, si ottengono solamente riduzioni di quasi un quarto dello sforzo di compressione<sup>235</sup>. È interessante rilevare come al 1928 Miozzi riesca quindi a proporre uno studio basato sull'utilizzo di un metodo già ampiamente diffuso per correggerne il processo.

D'altra parte, il congresso a Vienna registra la presenza di molti altri tecnici che, coi loro metodi e brevetti, costituiscono sicuramente un'oc-

233 MIOZZI 1928; anche in AP IUAV, Miozzi 3.txt/18.

234 L'approssimazione viene definita semplicistica da Miozzi perché ne indaga i limiti nell'ottica di riuscire ad ottimizzarne il metodo, ma non dobbiamo trascurare il fatto che il Tolkmitt era comunque un metodo ancora in uso dalla maggior parte dei tecnici perché semplice e di comprovata efficacia.

235 "Il risultato è persuasivo. La compressione massima del caso citato da kg.80 per cm<sup>2</sup> della curva TOLKMITT è scesa a kg.65: senza questo processo si avrebbero avute delle sollecitazioni che sarebbero state superiori alle attuali del 25%". MIOZZI 1928.

casione fondamentale di maturazione per Miozzi che venne in contatto con la presentazione di alcune tra le ricerche più avanzate nel campo della costruzione dei ponti.

Scorrendo gli interventi al convegno, lo troviamo suddiviso in brevi interventi, chiamati *Rapporti* che riguardano principalmente brevi contributi legati alle tematiche della sicurezza dei ponti, e recenti scoperte legate alla prassi costruttiva<sup>236</sup>. Gli interventi continuano poi dividendosi in due categorie tematiche: la prima sessione è dedicata alla costruzione in ferro, mentre la seconda, alla quale partecipa anche Miozzi è relativa ai ponti in cemento armato.

Nei relatori individuiamo i grandi nomi dell'epoca. Freyssinet presenta il cantiere e le sperimentazioni fatte del ponte di Plougastel, di cui troviamo traccia anche nell'archivio professionale di Miozzi, che ne conserva un articolo (fig.90) uscito nel giugno 1930<sup>237</sup>. Craemer<sup>238</sup> invece propone una ricerca sulle sollecitazioni in travi-pareti con particolare attenzione alla costruzione dei Bunker. Campus<sup>239</sup>, ingegnere e professore presso l'università di Liegi, presenta un contributo sui ponti in muratura e in cemento armato costituiti da arcate parallele multiple, riprendendo nella sua trattazione come casi esemplificativi i primi ponti del Séjourné, inventore del sistema, ma dimostrando che per manufatti di grandi luci è più economico e più funzionale procedere per più arcate rispetto alle sole due del brevetto, di minor larghezza. L'esempio riportato è il ponte di Coblenza, il cui progetto era stato notevolmente economizzato passando da due arcate larghe 4 metri, a quattro arcate larghe 2 metri, potendo quindi ottenere anche un assottigliamento della struttura di impalcato, ricavandone conseguentemente un risparmio in termini di costo del progetto.

I documenti d'archivio riguardanti le riviste che sicuramente Miozzi aveva consultato riportano date per i progetti di Freyssinet e Séjourné antecedenti al congresso di Vienna quindi non possiamo con certezza affermare il momento in cui egli si interessa alle metodologie di questi due grandi nomi o se ne conosce gli studi in quell'occasione. Anche se così fosse rimane tuttavia chiaro, e l'opera di Miozzi lo dimostra, come successivamente a questo importante congresso, i nuovi sistemi presentati e dibattuti diventino motivo di particolare interesse e tematiche progettuali anche nei ponti che Miozzi realizza.

fig.90



- 236 Fuller interviene stimando i rischi connessi agli impatti fra veicoli nei ponti autostradali, Godard approfondisce le tensioni nei ponti metallici dovute all'azione dinamica dei carichi in movimento, Pigeaud invece presenta una relazione sugli sforzi applicati alle aste metalliche compresse da sforzi eccentrici rispetto alla loro sezione. Gli interventi sul cemento armato sono quelli di Mörsh, che analizza la resistenza al taglio di travi in cemento armate per ottimizzarne le armature, Kleinlogel invece affronta la tematica del controllo in cantiere dei manufatti in cemento armato.
- 237 Pubblicato su *Le Génie Civil*, 4 giugno 1930. AP IUAV, Miozzi 3.txt/13.
- 238 Hermann Craemer (Saarbrücken 1894 - Brema 1974), Ingegnere civile, si forma presso Danzica, Berlino e Monaco, perseguendo poi la carriera accademica a Weimar e a Graz. Partecipa al Secondo Congresso IABSE a Vienna nel 1929 con un intervento a titolo *Spannungen in hohen, wandartigen Trägern unter besondere Berücksichtigung des Eisenbeton-Bunkerbaues* (Sollecitazioni nelle travi alte a parete con particolare riguardo alla costruzione di bunker in cemento armato).
- 239 Ferdinand Alexis Auguste Campus (Koekelberg 1894 - Anderlecht 1983). Si diploma come ingegnere civile alla Scuola Tecnica di Bruxelles e successivamente come ingegnere elettronico a Liegi. Impiegato dopo la Prima Guerra Mondiale alla divisione dei Ponts et Chaussées del Ministero dei Lavori pubblici Belga, il suo nome è legato alla creazione dell'Istituto del Genio Civile presso l'Università di Liegi. Partecipa al Secondo Congresso IABSE a Vienna con un intervento a titolo *Ponts en béton ou en maçonnerie à aneaux multiples* (Ponti in cemento o in laterizio a ghiera multiple).

Differente invece è per un altro ingegnere presente, Franz Visintini<sup>240</sup>, che a Vienna presenta *Neuere Asführungen im Eisenbetonwerk "Systema Visintini"*, cioè mostra nuovi ponti in cui è stato applicato in Germania il brevetto che portava il suo nome<sup>241</sup>. Il sistema proponeva, come applicazione del cemento, quella di rivestimento di una struttura pretesa in acciaio. Non è dunque per Visintini un'armatura composta da elementi lineari, ma una vera e propria struttura a traliccio metallica, da rinforzare con il cemento. Al termine dell'intervento di Visintini, il prof. Saliger intervenne complimentandosi per la tenacia dimostrata nello studio del sistema, che permetteva, visti i risultati, di accantonare i pregiudizi legati all'impossibilità di poter creare dei supporti a graticcio in cemento armato.

Di questo particolare metodo che Visintini propone, Miozzi dimostra di fare tesoro in un progetto che pubblicherà nel 1931<sup>242</sup>. Il caso in questione è il ponte di Grigno, collocato lungo la statale 47, detta della Valsugana. Nel redigere il progetto di questo ponte Miozzi fornisce anche una soluzione per il consolidamento di tutti i ponti metallici costruiti sul territorio nazionale che l'AASS deve provvedere a sostituire perché non più sicuri o non adeguati alle moderne necessità di traffico. L'idea del Miozzi quindi, che si ispira al sistema Visintini, è quella di conservare la vecchia struttura metallica (fig.91), per utilizzarla come armatura di un getto in cemento armato per poterne prolungare la durata e incrementare la portata. Con questo accorgimento, si sarebbe potuto procedere ad un ammodernamento di tutti i manufatti che ne avessero avuto la necessità con una spesa relativamente contenuta, soprattutto se paragonata ad una demolizione e nuova edificazione.

fig.91



La reticolare del ponte di Grigno, nello specifico, venne anzitutto tagliata per tutta la sua lunghezza e, dopo averne allontanato i fianchi di quasi il doppio, ricoperto di cemento. Ancora una volta però, il ponte diventa occasione per poter sperimentare un assottigliamento delle strutture. Nella tavola pubblicata allegata all'articolo (fig.92) vediamo in realtà raffigurate tre sezioni differenti. In alto a sinistra è rappresentato il ponte esistente, cioè la travatura metallica precedente al progetto. In posizione centrale viene collocata la sezione del ponte a progetto ultimato, visibilmente più largo. Sotto a questo, troviamo invece raffigurata la stessa sezione con spessori del getto visibilmente più grossi. Il titolo di questo disegno ci fa capire che il ponte che vediamo non avrebbe avuto elementi così sottili se fosse stato dimensionato con i metodi tradizionali. Questi, citati nel testo, sono proprio i procedimenti di Visintini. Per ottenere invece il risultato effettivo, risparmiando

fig.92



240 Franz Visintini (Vienna 1874-1950). Ingegnere civile, si forma dapprima come ingegnere presso il Politecnico di Zurigo e poi come architetto a Vienna. Lega il suo nome alla capriata in cemento armato, il cosiddetto sistema Visintini, che verrà utilizzato per la progettazione di ponti a partire dalla seconda metà degli anni '20. Partecipa al Secondo Congresso IABSE a Vienna nel 1929 con un intervento a titolo *Neuere Ausführungen im Eisenbetonfachwerk "System Visintini"* (Recenti progetti realizzati con la struttura in cemento armato "System Visintini")

241 Il brevetto venne depositato nel 1903, stesso anno di fondazione dello studio Visintini & Weingärtner. Inizialmente utilizzato per le strutture di copertura, il Sistema Visintini venne presto applicato anche alla costruzione dei ponti.

242 MIOZZI 1931. AP IUAV, Miozzi 3.txt/26.



fig.93

fig.94



anche materiale, ancora una volta Miozzi propone una correzione meccanica al ponte, sfruttando le proprietà elastiche del metallo. Appena posizionati i casseri e con il getto ancora liquido, sui correnti superiori del ponte vengono posizionati dei sacchi di sabbia, di un peso pari a quello dei carichi accidentali, disposti progressivamente in modo da figurare un carico uniformemente distribuito (fig.93). Questo peso farà inevitabilmente flettere la trave metallica e resterà in posizione fino ad indurimento avvenuto. Al momento della rimozione dei casseri, il cemento armato sarà ormai asciutto e avrà inglobato al suo interno una trave reticolare che, deformata, per le proprietà elastiche del materiale, tenderà naturalmente di ritornare alla condizione di equilibrio. Questo comporta, come definita da Miozzi, ad una *deformazione sistematica*<sup>243</sup> del ponte, con il risultato di poter creare un momento eguale e contrario a quello provocato dal peso occasionale<sup>244</sup>.

Il nuovo ponte di Grigno (fig.94) così realizzato presenta l'utilizzo del Sistema Visentini, adattato però in maniera da rispondere alla prassi che Miozzi usa nella stima delle deformazioni, e il progetto si pone come ulteriore caso replicabile per poter adeguare in breve tempo e in economia la rete infrastrutturale nazionale.

243 Sono quindi due i procedimenti che Miozzi utilizza nella costruzione dei suoi ultimi progetti. Da un lato la lesione sistematica, che serve ad accomodare la forma dell'arcata in modo razionale e, in secondo luogo, la deformazione sistematica, che punta a modificare la forma dell'oggetto applicando una forza. Da un lato l'approccio è geometrico, dall'altro è fisico.

244 AP IUAV, Miozzi 3.txt/26, p.197.



fig.90 Copertina del Génie Civil, 6 ottobre 1930. AP IUAV, Miozzi 3.txt/56

fig.91 Annali dei LLPP 1931, Ponte di Grigno, applicazione delle deformazioni sistematiche. Nella tavola sono rappresentati, a sinistra in alto il ponte prima dell'intervento di ampliamento della carreggiata. In posizione più centrale le due versioni della sezione finale del ponte: in alto il corrente superiore ha sezione minore perché in quest'ipotesi viene applicato il metodo delle deformazioni sistematiche; in basso invece, seguendo le modalità di calcolo standard, applicazione del brevetto Visintini. AP IUAV Miozzi 3.txt/26

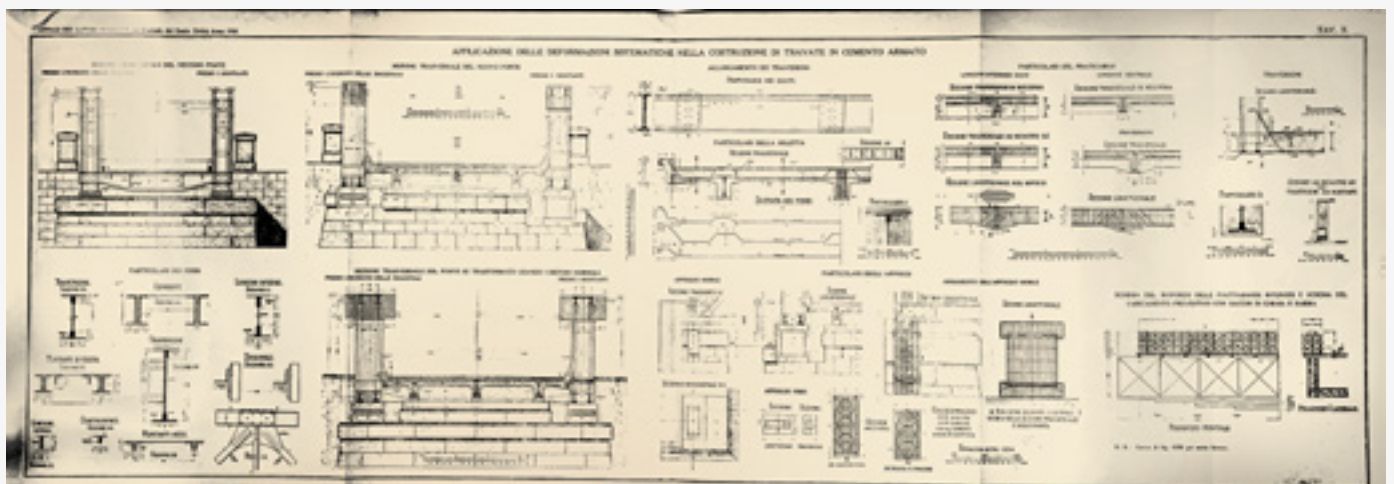




fig.92 Ponte di Grigno, struttura metallica prima dei lavori di ampliamento. AP IUAV Miozzi, 3.txt/26

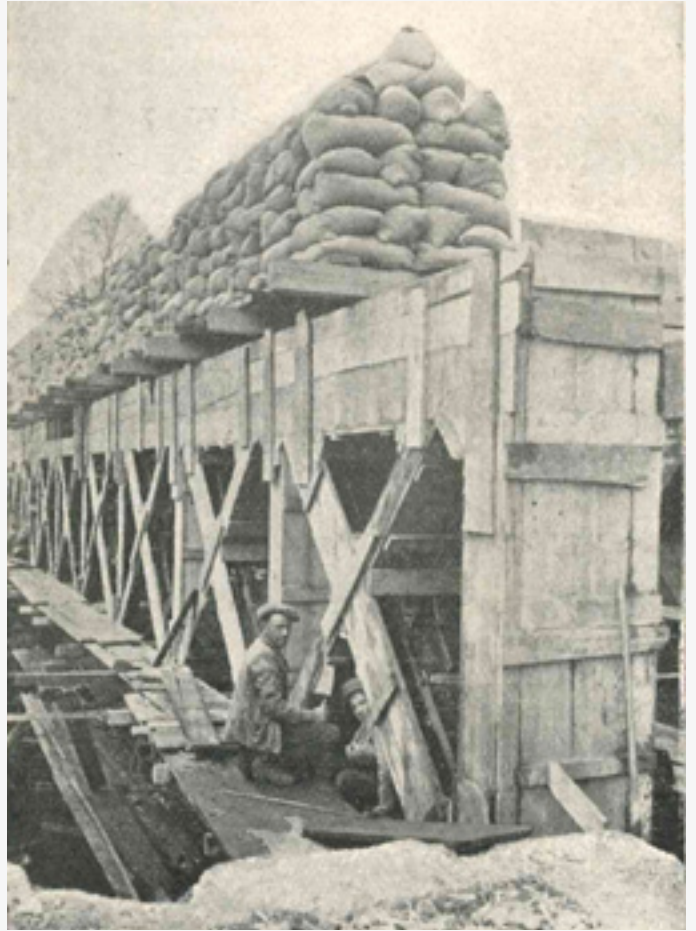
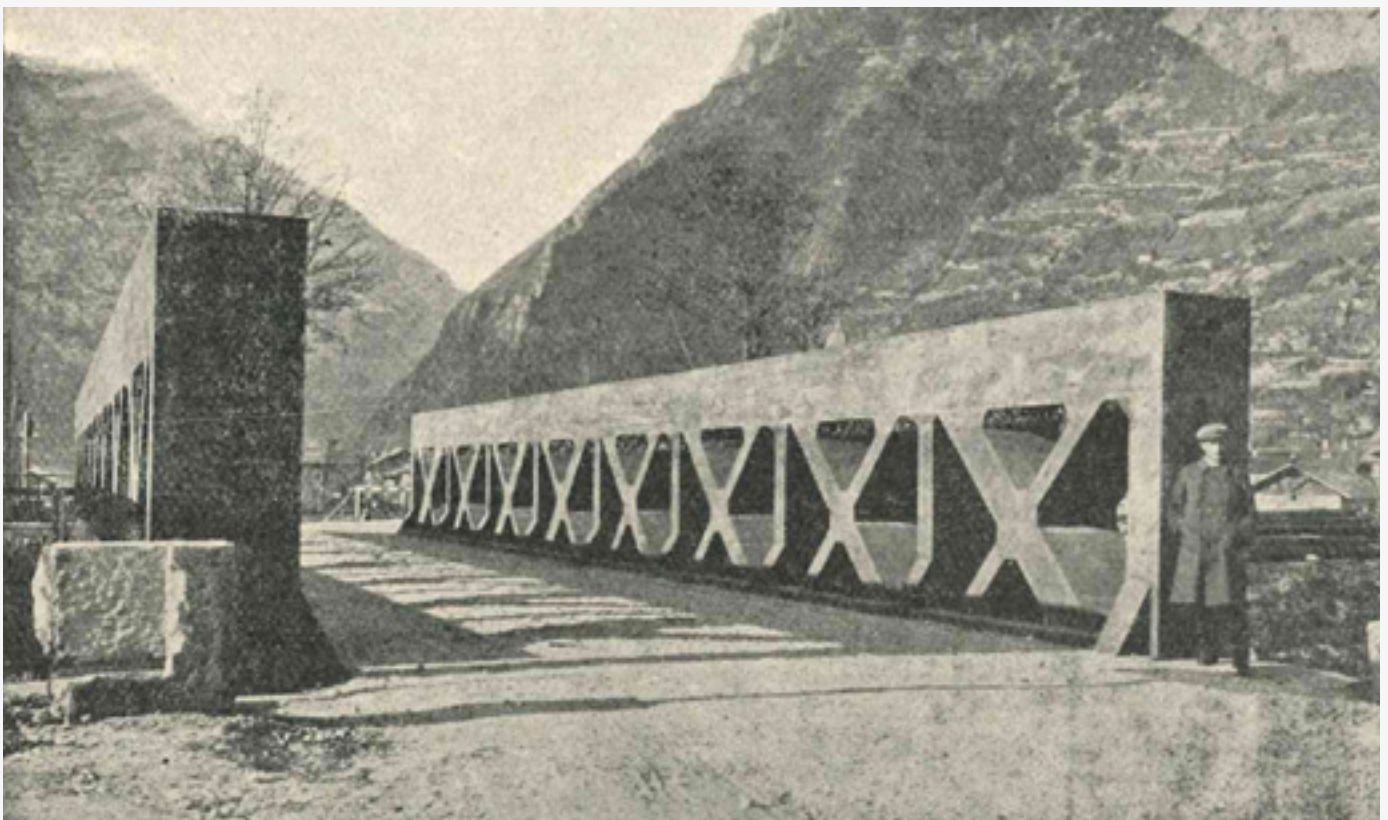


fig.93 Ponte di Grigno, foto della procedura di carico con sacchi di sabbia, del corrente superiore del ponte per applicare il metodo delle deformazioni sistematiche. AP IUAV Miozzi, 3.txt/26

fig.94 Ponte di Grigno a lavori ultimati, AP IUAV, Miozzi 3.txt/26



Al termine degli anni Venti Miozzi è quindi un tecnico riconosciuto sia in territorio nazionale che internazionale, specializzato nella costruzione e nella gestione di cantieri, a volte complessi, in economia, nonché profondo conoscitore dei meccanismi amministrativi e burocratici delle grandi opere pubbliche. Progetta in un territorio, quello della Venezia tridentina, strategico per le intenzioni di regime, e ne sistema i principali assi viari che collegano l'Italia alle potenze europee d'oltralpe. Come vedremo, nell'ottica di garantire una porta d'accesso turistica e commerciale alternativa a Trieste, sarà determinante questa formazione per poter gestire negli anni Trenta la grande opera che si configura come nuova porta urbana alla città di Venezia.

I ponti fino a questo momento costruiti e gli studi condotti da Miozzi ci fanno tuttavia osservare come l'aspetto formale di questi primi manufatti costruiti rispecchi una sorta di *inerzia progettuale* da parte dei progettisti. Si vorrebbe esprimere, in questi termini, non solamente la precauzione nell'utilizzo di nuovi materiali attraverso un'espressività formale legata a modi già noti ma, soprattutto, la riproposizione di schemi strutturali legati a tecnologie di cui è già conosciuto il funzionamento. Non dobbiamo però cadere nell'errore di considerare ciò con accezione negativa, poiché nella storia delle costruzioni si è da sempre proceduto per analogie, come nel parallelismo che si può rintracciare nelle prime opere in ferro fra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento. La ghisa, in questo caso, nelle sue prime applicazioni, replicava forme fino ad allora utilizzate nell'architettura massiva della pietra o dei laterizi, sviluppandone un proprio linguaggio solo successivamente. Anche l'introduzione in Italia di inizio Novecento del cemento armato segue un simile percorso. Miozzi nel presentare le opere territoriali lungo le strade statali e ancor più nella raccolta con il Santarella dei *Ponti italiani in cemento armato*, riporta sia alcuni casi eclatanti e strutturalmente arditi della storia delle costruzioni in cemento come la grandissima impresa del ponte del Risorgimento a Roma<sup>245</sup> ma, allo stesso tempo, lascia molto più spazio a casi-studio che potremmo definire minori, con lo scopo di incentivarne la diffusione. Per perseguire questo scopo le due raccolte contengono sempre informazioni tecniche come i dati dimensionali e il *progetto di miscela*<sup>246</sup>, rimarcandone nella maggior parte dei casi la provenienza. Non si pensi che l'obiettivo di queste descrizioni sia solamente quello di garantire una reiterabilità dell'opera perché non va trascurata la volontà di arrivare a definire una vera e propria estetica dei manufatti e il loro inserimento paesaggistico. Come spiegherà in maniera inequivocabile Nervi:

*"[...] Ma per il cemento armato si può affermare che l'elemento-base, il conglomerato, è tanto variabile e mutevole quanto possono esserlo gli individui di una stessa specie<sup>247</sup>."*

245 Il progetto del ponte si guadagna anche la copertina del volume. La tecnologia adottata è quella del brevetto Hennebique, la stessa di cui il suo maestro Muggia era concessionario per il centro Italia.

246 Oggi diremmo mix-design, ossia la proporzione, di inerti, sabbia e cemento in relazione alle prestazioni meccaniche che si volevano ottenere dal conglomerato.

247 NERVI, 1945, p. 80.

La scelta di inerti e sabbia, a volte dovuta a necessità logistiche, cambia moltissimo la riuscita del conglomerato finale e conseguentemente, anche l'aspetto delle opere. Ne consegue inevitabilmente anche una più forte identità locale: con la sabbia e i ciottoli del Piave, si impasta così il cemento del ponte di Belluno, mentre dai letti dei torrenti alpini, si recuperano inerti per i conglomerati dei loro rispettivi ponti. L'altro elemento onnipresente nelle schede dei ponti costruiti è la dettagliata descrizione delle centine utilizzate, elementi tipici dei primi cantieri del cemento armato, che con l'architettura ottocentesca dei ponti in ferro era sparita. Il suo ritorno, in fase costruttiva, non determina più quell'ambiguità fra mezzo e fine a cui era soggetta nell'architettura del ferro<sup>248</sup>; al contrario la sua reintroduzione ricuce visceralmente il costruire italiano alle sue più antiche tradizioni murarie e procedurali che lo avevano caratterizzato in passato. L'impegno e l'apporto apportato alla manualistica tecnica italiana sottolineano quindi ancora una volta l'atteggiamento fiducioso e positivista di Miozzi e lo pongono a fianco degli altri teorici del cemento armato che ne stavano ragionando sui risultati estetici.

Anche il suo principale risultato teorico, ossia l'affinamento del metodo di calcolo della fibra media della volta, va visto come un passo avanti nell'utilizzo di una metodologia, quella di Tolkmitt, che ormai era particolarmente sedimentata nella pratica progettuale e per questo motivo meritevole di una ragionevole fiducia nel suo utilizzo. Accanto a quelli che sono i progetti da prima pagina quindi, che sperimentano e spingono al limite delle loro capacità le possibilità del nuovo materiale vi è anche una prassi consolidata, fatta di scelte più caute, negli uffici del Genio Civile di inizio Novecento, che non va intesa come arretratezza metodologica, quanto piuttosto come necessità di operare rapidamente per dotare il paese di una rete infrastrutturale rinnovata. Il caso italiano d'altra parte, come abbiamo cercato di dimostrare, non si discosta di molto dalle ricerche tedesche e francesi che nello stesso periodo si stavano svolgendo.

Mentre per la Germania gli studi sulla tipologia dei ponti in muratura era rivolta all'affinamento delle strutture di luce modesta, i francesi in maniera più convinta stavano portando al limite le possibilità del sistema costruttivo lapideo.

È lecito quindi interpretare il ruolo di Miozzi in continuità con questo filone di ricerca eterogenea, nel quale l'ingegnere è strettamente legato alla rete di colleghi internazionali e il sapere è condiviso. Diversi sono la storia dell'ingegneria italiana e il profilo personale di Miozzi narrati fino ad oggi, che erroneamente ne alimentano l'eroizzazione dei protagonisti.

Anche a proposito delle ricerche del nostro, è chiaro come non possono essere intese come singolari, quanto piuttosto dei contributi ad hoc che permettono l'evoluzione a scala internazionale della disciplina. La mentalità di Miozzi, a differenza di alcuni suoi contemporanei, come Nervi, lo porta a non perseguire una sola e univoca idea

248 Come rilevano Masiero e Zannoner, nell'architettura del ferro Ottocentesca i pezzi prefabbricati vengono concepiti per essere strutturalmente autosufficienti e la posa avviene in opera: "la centina, che serviva a costruire il ponte, la volta, la cupola, diventa nell'Ottocento, volta, ponte, cupola." MASIERO, ZANNONER 2013.



strutturale personale ma, in maniera più ottocentesca, alla sperimentazione di diverse soluzioni, in base al contesto. Nell'Italia della fine degli anni Venti poi, il dibattito sull'estetica e il valore architettonico dei ponti assumono sfumature di notevole interesse.

Alla prima spinta data dalla stagione di grandi lavori promossa dal primo fascismo, fa eco una risposta sulle riviste di settore che iniziano a discutere dell'architettura dei ponti in cemento armato. I protagonisti di questo dibattito sono nomi a noi già noti. La rivista *L'ingegnere*, fondata nel luglio 1927 esplicita già nel proprio atto costitutivo la volontà di affrontare con particolare attenzione la tematica della viabilità. Provvidenziale, se si pensa che di lì a pochi mesi si sarebbe anche costituita per volontà del governo l'AASS<sup>249</sup>. Dal gennaio 1928 questa rivista pubblica alcuni casi esemplari di applicazione del cemento armato nei ponti, ricalcando formalmente le descrizioni sulla struttura dei casi studio del Santarella-Miozzi del 1924. Nel gennaio esce un articolo sul ponte del Colomber, sulla strada Longarone-Erto Casso<sup>250</sup>, il cui getto degli arconi è del 5 luglio 1925 e l'impresa costruttrice è la veneziana Jogna-Perale, che troveremo coinvolta anche nella vicenda del progetto di collegamento tra Venezia e la Terraferma. Sempre le pagine de *L'ingegnere* nel marzo 1929 ospitano il contributo che descrive la realizzazione del ponte di Intra<sup>251</sup>. Ma uno dei contributi più significativi è datato aprile 1930, *L'architettura nei ponti italiani in cemento armato*, firmato da Santarella, pubblicato come estratto degli annali dei LL.PP nel luglio dello stesso anno. Il testo, viene recepito dalle riviste di settore e segnalato tra le pubblicazioni nel numero di luglio 1930<sup>252</sup> mentre trova un'intera trascrizione nella rivista mensile *L'industria italiana del cemento armato*, IIC<sup>253</sup>. In queste poche facciate appare chiaro ed esplicito come l'utilizzo del nuovo materiale segua inesorabilmente un processo di mimetismo lento paragonabile a quello del ferro. Un modo di procedere è affine alla tesi che Giedion tratta nel suo *Space, Time and Architecture*<sup>254</sup>, quando afferma che nel complicato quadro a prima vista caotico e confuso della storia esistono in realtà collegamenti e riferimenti espliciti che possono aiutarci a ricomporre il quadro generale dello sviluppo di una nuova architettura<sup>255</sup>. Se è noto quanto la letteratura critica rilevi già a distanza di pochi anni la tendenza all'imitazione di forme costruttive già comprovate e validate dall'esperienza, di solito si attribuisce un maggiore rilievo alla ricerca formale sulla maniera più idonea per evolvere un lessico indipendente che possa declinare al meglio le possibilità del nuovo materiale. Quindi se da un lato abbiamo una crescente fiducia nel cemento armato che lo svinco-

249 *L'ingegnere*, vol. 1, n°5, 1927.

250 In questo periodo Miozzi è impiegato al Genio di Belluno, *L'ingegnere*, vol 2 n°1 p. 45.

251 Ponte che porta la firma di Santarella, e apparirà nella seconda raccolta dei Ponti italiani in cemento armato. *L'ingegnere*, vol. 3 n°3 pp.170-171.

252 *L'ingegnere*, vol. 4, n°7, luglio 1930, p. 486.

253 *L'Industria italiana del cemento*, n°7, luglio 1930, pp.14-20. Per un elenco esaustivo dei contributi pubblicati da questa rivista, fondata nel 1929 si vedano le ricerche della prof. Tullia Iori, disponibili online nel sito del progetto di ricerca SIXXI.

254 GIDION 1941.

255 GIDION 1941, Come viene riportato anche in *Introduzione*. "History is not a compilation of facts, but an insight into a moving process of life."

lerà dalle prime forme mimetiche delle tecnologie ritenute più affidabili (pietra-mattoni-ferro), dall'altro è evidente l'impegno che viene speso per riflettere sul valore architettonico di queste opere.

La destrezza del nostro Miozzi stava nel riuscire a ricavarsi comunque, in parallelo ai progetti più convenzionali, di cui necessariamente aveva il controllo come Ingegnere Capo, strategiche occasioni di sperimentazione. Belluno, Fortezza e Druso sono i precursori di una genealogia di progetti di cui Miozzi firmerà gli esecutivi, che si scostano fin dalla loro concezione dalla prassi e dalla *semplicità strutturale* ordinarie delle opere pubbliche, culminando nei progetti veneziani del ponte degli Scalzi e di quello dell'Accademia dove Miozzi ritorna ad utilizzare materiali tradizionali come la pietra e il legno, ribadendo ancora una volta, la sua adesione al pensiero dei grandi ingegneri europei come Sejournée. Saranno queste sue capacità progettuali e la sua conoscenza delle procedure amministrative, maturate grazie al grande numero di progetti che da tecnico aveva seguito, a farne il candidato perfetto per poter gestire il grande cantiere di un ponte translagunare in cemento armato che la città di Venezia era ormai quasi un secolo che si preparava ad affrontare.





# PARTE

# II

RIO NOVO,

DECLINAZIONE  
DI UN PROGETTO  
OTTOCENTESCO  
A SISTEMA  
URBANO PER  
UNA VENEZIA  
MODERNA

# 3

# VENEZIA NELL'OTTO- CENTO

Vicende urbane  
e progetti territoriali  
nel XIX secolo  
nella città lagunare

Per comprendere gli eventi che condussero alla realizzazione del Rio Novo è necessario partire dalle vicende urbane che hanno caratterizzato Venezia nel corso del diciannovesimo secolo, un periodo nel quale la successione di diverse dominazioni ha minato la stabilità amministrativa della città e ha originato caratteri contraddittori nel rapporto fra questa e il suo territorio.

Gli studi che a partire dalla monografia di Giandomenico Romanelli si sono occupati della storia della città nel diciannovesimo secolo, individuano alcuni momenti fondamentali nei quali prendono forma strategie amministrative che modificarono lo storico rapporto del costruito con la laguna. Non si tratta solo di un cambiamento di approccio in relazione alle vie acquee, che pur vedranno progressivamente ridotta la loro importanza in favore di un processo di pedonalizzazione della città, ma anche di una differente considerazione dei sestieri storici. Per comprendere quale Venezia si preparerà ai cambiamenti voluti dal regime fascista, occorre analizzare le proposte e gli interventi urbanistici ottocenteschi più rappresentativi, riservando particolare attenzione al più significativo del secolo, ossia il ponte ferroviario costruito nel 1846, anno fondamentale per la narrazione della storia urbanistica della città perché ne sancisce il primo collegamento stabile con la terraferma. La prima metà del secolo, che vede alternati i governi francese e austriaco, è caratterizzata da una generale stabilità amministrativa e da una situazione di equilibrio che viene messo in crisi, a partire dalla seconda metà degli anni Quaranta, prima dai fermenti che sfociano nei moti del Quarantotto e poi, dopo l'ultima parentesi austriaca, dai tentativi non sempre fortunati del nuovo Stato italiano di procedere a un riordino generale degli uffici e, allo stesso tempo, alla costruzione di una indipendenza identitaria e autorevole dai vecchi dominatori.

I grandi cambiamenti urbani che si avvicendano nel corso dell'Ottocento si possono anch'essi suddividere assumendo il 1846 come anno spartiacque. La prima metà del secolo infatti, vede una politica territoriale caratterizzata da un progetto che condivide una direzione univoca per la città, e ci riferiamo in questo caso alla parentesi francese che attua una serie di interventi mirati a fare di Venezia una porta di accesso adriatico al Regno d'Italia. L'impero Austroungarico invece propone per Venezia una serie di interventi urbani che la considereranno alla pari di altri centri di terraferma, smentendone nei fatti l'unicità data dalla sua storica conformazione. Anche se questi cambiamenti sono dagli storici come Romanelli, Dorigo, Foscari, considerati negativi per la sopravvivenza della città, tuttavia non si può non riscontrare un piano coerente di provvedimenti che ha un obiettivo ben preciso, per quanto possa essere giudicato sbagliato: il tentativo cioè di collegare al meglio la rete di attraversamento interna, facendo di Piazza San Marco il vero e proprio centro cittadino e iniziando in questo modo a gerarchizzare anche i sestieri fra loro in relazione alla vicinanza o meno dalla piazza. La seconda metà del secolo invece registra, in modo particolare dopo l'Unità nazionale nel 1866,

una serie di progetti e provvedimenti che risultano eredità dell'impostazione austriaca e dimostrano la debolezza nella pianificazione a lungo termine della città. In questa fase di generale rinnovamento in tutto lo stato italiano interverranno inoltre anche ragioni e motivazioni legate alle questioni di igiene e salubrità approfondite da Zucconi. La letteratura ad oggi ha attribuito alle politiche ottocentesche la responsabilità di aver compromesso l'equilibrio fra l'acqua e le isole, capovolgendo anche la maniera di attraversare e percorrere la città. Sarà bene quindi riassumere le principali vicende urbanistiche che hanno interessato Venezia in questo secolo, per poter maturare un approccio critico allo studio del progetto di Rio Novo, che dopo tanti interramenti di canali, si configura come intervento che restituisce centralità al tessuto acqueo della città.



## 3.2

# Le prime riforme urbane: tra primo governo austriaco e dominazione francese

Il governo che si instaura alla sconfitta della Serenissima Repubblica nel 1797 è quello austriaco, che poco riesce ad intervenire nella città negli otto anni di reggenza, prima degli accordi che a Presburgo<sup>256</sup> consegneranno la città alla Francia. Emerge, tuttavia, da questo primo cambio di amministrazione la necessità di modificare la storica struttura politica dell'ex Repubblica. Il provvedimento più significativo del riordino perseguito dagli austriaci prevede l'abolizione della figura del doge in favore della nomina di una Congregazione delegata, assemblea di nobili patrizi veneziani possidenti<sup>257</sup>, posta come diretta interlocutrice del Governatore della città, scelto nella figura del conte Oliviero di Wallis. La strategia di insediare una classe dirigente legata alla storica nobiltà veneziana, che mantenesse tuttavia un importante patrimonio fondiario, mina però gli interessi economici legati ai commerci, che vengono dirottati dagli austriaci a Trieste, sbocco privilegiato dell'Impero austro-ungarico, con un porto franco attivo già a partire dal XVIII secolo<sup>258</sup>.

Alla Congregazione spetta la delibera dei regolamenti e delle leggi per il governo della città, secondo una struttura organizzativa articolata in quattro sezioni, dette dipartimenti, rispondenti ad ambiti diversi. La prima sezione è quella che si occupa di ponti, strade e canali, e fa capo ai nobili Girolamo Querini e Alvise Contarini<sup>259</sup>. I loro nomi compaiono per la prima volta il 21 aprile 1798 in firma a un avviso comunale che regola le discipline dello sgombero delle strade, il deposito delle immondizie e l'integrità dei selciati, mentre per quanto concerne le norme legate alla tutela del regime lagunare e acqueo, viene ribadito l'apparato normativo che già è in vigore da metà Settecento. Le modificazioni più significative di questi otto anni di governo austriaco sono legate alla manutenzione delle fondamenta esistenti<sup>260</sup> e al rifacimento del litorale di Malamocco. Alcuni edifici, come il mercato di Rialto, vengono restaurati, mentre

- 256 A seguito della pace di Presburgo, il 26 dicembre 1805, i territori veneti che erano stati ceduti all'Impero asburgico dopo il trattato di Campoformio, entrarono a far parte del Regno d'Italia, in orbita francese. La data del 1 maggio 1806 poi, ufficialmente entrarono in vigore il codice napoleonico, e le riforme amministrative che trasformarono definitivamente il regno in monarchia ereditaria con a capo Napoleone Bonaparte, mentre l'effettivo governo del regno fu affidato a Eugenio di Beauharnais, che ne ricopriva il ruolo di viceré.
- 257 La composizione della Congregazione delegata fa emergere la volontà di una classe politica direttamente legata alla nobiltà ricca della città, che ancora potesse avere patrimoni attivi e redditizi.
- 258 PERTOT 1978, p.13. A Trieste in particolare la dominazione austro-ungarica sarà continuativa a differenza di Venezia.
- 259 La Congregazione delegata era composta inoltre dal prefetto Pietro Zusto, Francesco Correr, Zuanne Sagredo, Zuanne Pesaro, Bartolomeo Gradenigo, Filippo Grimani, Alvise Renier, Niccolò Erizzo. ROMANELLI 1988. Sono tutti esponenti legati al patriziato veneziano. Curiosa la coincidenza tra i nomi dei nobili ottocenteschi e quelli dei loro più noti discendenti che vissero nei periodi di massima espansione della Repubblica, quasi a voler confermare un'atteggiamento ottimistico negli anni a venire per la città ormai in crisi.
- 260 La sistemazione delle fondamenta consisteva nel rifacimento dei selciati e nella sistemazione delle banchine. In questi anni, ad esempio, furono sistemate le attuali Fondamenta Nove, limite settentrionale della città, nel quartiere di Cannaregio.

si provvede alla pulizia e allo scavo dei canali motivati dalla necessità di garantire il ricambio di acqua nelle aree più insalubri. Non mancano, giustificati da analoghe ragioni sanitarie, alcuni interventi di interrimento di rii anche se quantitativamente irrisori rispetto ai dati della seconda metà del secolo. Alcuni studi vedono già in questi ridotti interventi i primi avvisi di quel primato della rete viaria pedonale rispetto a quella navigabile che assumerà ben altre proporzioni nei decenni successivi<sup>261</sup>. Sui rii degli Assassini e della Pergola si può camminare già a partire dal maggio del 1798. In un saggio del 1975 Antonio Foscari mette in evidenza questa tendenza al progressivo ribaltamento del sistema di percorrenza della città ma, rileva anche una peculiarità veneziana che consiste nell'aver mantenuto una struttura policentrica tra le *insule* che la compongono e che continuano a conservare una loro reciproca indipendenza. La città di Venezia come accostamento di singole isole collegate da canali è l'immagine che storicamente ha fondato il suo stesso mito, come ha ben evidenziato anche Sergio Bettini<sup>262</sup>, nel poetico paragone che chiama in causa l'evoluzione della forcola, l'elemento tradizionale in legno sul quale, nelle imbarcazioni, viene appoggiato il remo. L'immagine che Bettini evoca fa riferimento all'infoltimento progressivo della rete navigabile e alla saturazione del costruito nelle *insule*, che ha determinato la necessità di modellare per le gondole veneziane forcole sempre più scultoree che riuscissero a supportare il remo nelle manovre via via più complesse. Finché il sistema ad isole rimase in vigore, cioè fino alla fine del XVIII secolo, la rete pedonale interna si configurava come un sistema di servizio proprio delle singole parti, composto generalmente da brevi collegamenti per dare uno sbocco sulle vie d'acqua a una serie di servizi collettivi<sup>263</sup>. Descritta in questo modo la conformazione urbana di Venezia, Dorigo mette in evidenza l'assenza di un vero e proprio *centro storico*. E in effetti i campi veneziani risultavano episodi conclusi all'interno dei sestieri, ben rispondendo alle esigenze della capitale di un'antica Repubblica oligarchica mercantile, a cui mancava un centro definito e qualificato come tale. All'arrivo degli Austriaci, la struttura della città non presentava una gerarchizzazione delle parti, pur mantenendo in alcuni dei principali sestieri un'esplicita ricorrenza funzionale: a San Marco, ad esempio, erano ospitati i palazzi e gli uffici pubblici, mentre a Rialto da sempre si trovavano le sedi delle strutture commerciali legate al mercato. Per questo non stupisce che la pianta del Comune di Venezia che Romanelli pubblica<sup>264</sup>, datata 25 ottobre 1797, a nome del comitato d'Istruzione Pubblica e del cittadino abate Collalto, porti all'estremo la scelta di caratterizzare gli otto Dipartimenti come parti funzionalmente specializzate (fig.95). Essi, lo ribadisce la didascalia che titola la pianta, sono tracciati basandosi sui rii principali e per ciascuno

fig.95



261 L'inizio di questa tendenza è da imputare ai governi austriaci per Romanelli, mentre durante la dominazione francese, si instaurò un maggiore equilibrio nel gestire questo genere di interventi. ROMANELLI 1988.

262 BETTINI 1988, p. 40.

263 FOSCARI 1969.

264 Nuovo piano per la divisione di Venezia, ROMANELLI 1975.

di essi vengono individuate quattro parrocchie di riferimento, per un totale di trentadue in tutta Venezia. La prima sezione, corrispondente alla zona di San Giobbe fino al rio di Noale, è quella chiamata *viveri*, dove saranno stipate le principali scorte per la città<sup>265</sup>. Fondamente Nove e Gesuiti, fino al Canale dell'arsenale, costituiscono invece il dipartimento *educazione*, mentre all'estremità orientale del sestiere di Cannaregio e Castello quello della *marina*, in forte continuità con la storia dell'area. Il sestiere di San Marco risulta invece suddiviso nei dipartimenti *legge e spettacoli*, la Giudecca e la parte terminale di Dorsoduro, fino a Punta della Dogana, diventano la sezione *commercio*, prevedendo in questa estremità una delle possibili localizzazioni di un nuovo porto. Santa Marta e Santa Chiara invece, sono i territori del dipartimento della *pesca*, mentre campo san Polo, baricentro dell'ultima area, viene definito come dipartimento *rivoluzione*. Ciò che più ci interessa di questo primo tentativo di riordino pensato dalla municipalità provvisoria non è tanto l'efficacia del progetto stesso, che già Romanelli definisce "esplicito tentativo di coinvolgere la cittadinanza tutta in un'operazione che sarebbe potuta diventare assai di più ampio significato", quanto invece che si ritrovi in questa riforma urbana una notevole attenzione alla rete principale dei canali, mantenuta per definire i confini fisici territoriali e, allo stesso tempo, che emerga il bisogno di distribuire in modo omogeneo la popolazione e le parrocchie nel territorio della città. La settorializzazione così definita dei sestieri inoltre, per la prima volta fa discutere sul sistema autarchico che storicamente vedeva indipendente ciascuna *insula* rispetto alle altre, portando a presagire la futura necessità di una percorribilità interna più efficiente, anche se non ancora rivolta alla pedonalizzazione.

Sarà l'arrivo dei francesi, nella parentesi temporale che va dal 1806 al 1814, a portare le prime sostanziali modifiche urbane all'impianto storico di Venezia. Nel primo anno sotto l'impero, le riforme riguardano interventi puntuali che garantiscono la normale manutenzione già iniziata dagli austriaci, ma con i decreti del 18 giugno e del 28 luglio 1806 inizia la soppressione di chiese e dei conventi, e la loro conseguente spartizione fra il pubblico demanio e l'esercito. In questi stessi mesi il podestà di Venezia Daniele Renier riceve dal direttore generale di polizia degli stati veneti un dettagliato rapporto sui problemi da affrontare con urgenza per l'amministrazione della città<sup>266</sup>. Tuttavia, il Decreto chiave per le modificazioni urbane della città è datato 9 gennaio 1807 e porta la firma del viceré Eugenio Napoleone, che istituisce nelle città di Milano e Venezia, un nuovo organo deputato a occuparsi di tutto ciò che riguarda l'edilizia e la forma urbana, o meglio di tutto ciò "che si riferisce in grande all'ornato e all'abbellimento della città, nonché alla solidità delle fabbriche"<sup>267</sup>. La commissione, la cui nomina spettava al prefetto di Venezia Serbello-

265 Si osserva, per completezza, che alla contrada viveri è collegata anche la contrada riunione, già all'epoca il Ghetto, con affaccio sul canale di Cannaregio. ROMANELLI 1988.

266 ROMANELLI 1988;

267 FILIPPONI 2013, p. 31.

ni<sup>268</sup> mentre la presidenza era detenuta dal podestà, doveva essere composta da cinque personalità scelte tra professori e cittadini<sup>269</sup>. Nella sua composizione iniziale, particolare peso avranno Antonio Diedo, presidente dell'Accademia di belle Arti, e Giannantonio Selva, celebre architetto, attivo in quegli anni e tra i più autorevoli esponenti del neoclassicismo veneto. Il primo incarico che la neoistituita Commissione porta a termine, fu quello di impostare un programma organico di interventi da proporre per un riassetto della città di Venezia. Romanelli lo definisce un vero e proprio piano, che mira a introdurre principi teorici in modo tale da essere frutto e veicolo di propulsione di una nuova ideologia della città<sup>270</sup>. Gli intenti napoleonici per la città di Venezia raggiungono una maggior concretezza istituzionale a partire dal 7 dicembre 1807, quando viene promulgato il decreto napoleonico strutturato in una serie di articoli raggruppati, per materia, in 12 titoli. Una grande attenzione è rivolta al porto e all'arsenale e, conseguentemente, alla sistemazione delle vie acquee della città per permettere l'accesso alla laguna anche a imbarcazioni di grandi dimensioni<sup>271</sup>. Gli articoli invece legati strettamente alle competenze della Commissione all'Ornato sono raccolti tutti al Titolo V<sup>272</sup>. Particolarmente significativi, il 35 e il 36 prevedevano l'allungamento della riva degli Schiavoni e la creazione di un parco pubblico al termine di essa mentre il 38, la proposta di un progetto per una seconda passeggiata monumentale alla Giudecca entro il 1808. Tutte le indicazioni relative a questo decreto saranno portate all'attuazione da progetti del Selva, che diventerà quindi il *factotum* responsabile delle maggiori modificazioni urbane della città, iniziando quella che diventerà una prassi consolidata anche nella storia della Venezia novecentesca; anche cent'anni dopo la città avrà bisogno di individui in grado di accentrare su di sé e contemporaneamente gestire la pratica progettuale e le procedure amministrative, con il supporto attivo da parte della municipalità e con un apparato normativo favorevole all'attuazione dei progetti. Tuttavia, è da sottolineare il duplice approccio che l'amministrazione francese riserva alla città: da un lato ne amplia i confini amministrativi, riportando quaranta comuni dell'entroterra alle dipendenze del capoluogo storico e definendo in questo modo un'ampia circoscrizione territoriale; in secondo luogo, ne elegge a fulcro piazza San Marco. Così il *piano* generale redatto dal Selva riserverà particolare attenzione al consolidamento di questo centro. Gli interventi selviani, pur non trovando totale attuazione,

268 Marco Serbelloni, discendente della famiglia patrizia milanese. Per approfondire la sua figura, si veda Livio Antonielli, *I prefetti dell'Italia Napoleonica: Repubblica e Regno d'Italia*, Il Mulino Editore, 1983.

269 Si compose, nel suo primo assetto, con Diedo, Selva, Mezzani, Facchina e Garofoli. In origine i nominati dal prefetto Serbelloni erano Diedo, Selva, Mezzani con l'architetto e pittore David Rossi e il perito ingegnere Pietro Lucchesi, non ammessi da Milano e sostituiti da Facchina e Garofoli. Si veda per la letteratura riguardante la commissione all'ornato ROMANELLI 1988; MEZZANOTTE 1959; MORINI 1963.

270 ROMANELLI 1988, p.47.

271 Al Titolo III, *Porto di Venezia* venivano stanziati i fondi annui, non inferiori a 100.000 lire per i lavori legati alla sistemazione ordinaria del porto più una spesa straordinaria di 600.000 lire per l'ingrandimento della capacità del porto stesso. In particolare Art.14: Per le opere necessarie a rendere il passo di Malamocco capace all'ingresso e sortita dei vascelli di 74. Allo stesso titolo, Art. 15, venivano invece incaricati due ingegneri francesi per l'esecuzione di queste opere strategiche portuali, escludendo quindi la collaborazione di tecnici veneziani.

272 Titolo V: Ornato e pulizia, articoli dall'25 al 38.

concretizzano negli intenti la nuova centralità del bacino di San Marco da più prospettive: commerciale, dopo l'istituzione del porto franco sull'isola di San Giorgio, militare, con un grande progetto di piazza d'armi alla Giudecca, che sarà riproposto in più momenti anche in Giudecca e, a fine secolo, sull'isola di Sant'Elena, e celebrativo, rafforzato sia dalla sistemazione delle bocche di porto, i nuovi ingressi alla città via mare che dagli interventi marciari<sup>273</sup>.

Il progetto più rilevante tuttavia, non rientra tra quelli proposti inizialmente dal decreto, ma si connota coerentemente con entrambe le volontà di ampliamento della riva degli Schiavoni e di creazione dei Giardini pubblici a Castello. È l'interramento necessario alla costituzione della via Eugenia<sup>274</sup>, che si risolve con il tombinamento parziale del rio di Sant'Anna fino all'incrocio con la calle di San Girolamo, resa navigabile per garantire il collegamento acqueo tra il canale di Castello e il Bacino di San Marco, passando per l'esistente rio della Tana<sup>275</sup>. Il progetto da subito chiarisce la volontà del Selva di preservare il canale di Sant'Anna sotto al selciato, per garantire il funzionamento dei sistemi fognari di entrambe le cortine edilizie nel tratto interrato. L'Eugenia si configura in ultima analisi come asse che penetra nel sestiere di Castello con un rettilineo orientato parallelamente alle mura meridionali dell'Arsenale, presentando tuttavia una sezione incoerente con la rete urbana storica perché molto ampia. L'intervento, entusiasticamente proposto da Selva al Podestà di Venezia con una lettera del 10 marzo 1808, è descritto come possibilità di garantire all'estremità terminale della riva degli Schiavoni la più bella strada di Venezia<sup>276</sup>; anche l'unica considerando che al 1807 la toponomastica riportava solo la nomenclatura veneta di calli, salizade, rii terà e fondamenta. Alla soglia della battaglia di Waterloo a Venezia si sviluppa una nuova coscienza urbana, che si manifesta nell'identificazione, almeno negli intenti, di un centro cittadino ben definito, in contrasto con la sua precedente natura legata a una costellazione di *insule* indipendenti. D'altra parte, anche gli altri interventi di straordinaria manutenzione delle calli e la pratica costante, durante tutto il periodo francese di pulizia dei canali e di rifabbrica dei ponti con procedure di pubbliche aste<sup>277</sup> sono segnali di un tentativo di ammodernamento generale del sistema dei collegamenti interni, sia pedonali che navigabili. Dall'analisi invece dei maggiori lavori attuati nella zona del Bacino di San Marco, e quindi l'apertura della via Eugenia e il rifacimento della

273 Alcuni di questi iniziarono anche prima della stessa promulgazione del decreto del 1807. A partire dal 1806 vengono demoliti gli edifici dei magazzini a lato della Zecca, per garantire l'affaccio diretto sul Bacino di San Marco degli appartamenti principeschi, ricavati nelle strutture designate da procuratie nuove a Palazzo Reale su progetto di Giovanni Antonio Antolini. Infine dal 1807 e con una lunga vicenda progettuale ben descritta in ROMANELLI 1988, pp. 85-97, si termina nel 1814 anche l'ala napoleonica di collegamento fra le procuratie vecchie e quelle nuove, con la demolizione della chiesa di San Geremia.

274 Oggi via Garibaldi.

275 Il Rio della Tana si sviluppa tutt'oggi definendo il lato meridionale dell'Arsenale, incrociando il Rio di San Daniele. L'escavo della calle di San Girolamo permise di avere una continuità della parte rimanente del rio di Sant'Anna, garantendo anche un maggiore riciclo dell'acqua nel tratto di canale coperto.

276 AMV Celestia, *Ornato*, lettera al Podestà del 3 marzo 1808.

277 Ne parla ROMANELLI 1988 riferendosi alla documentazione conservata in AMV, 1809 Polizia IV Ponti, la lista completa dei ponti rifabbricati in questo periodo si trova anche in PERTOT 1988, mentre una schedatura monografica per i singoli manufatti si veda ZUCCHETTA 1992, vol.2.

Riva degli Schiavoni, emerge invece l'intenzione di mantenere equilibrio nel rapporto fra calli e canali, che generalmente rispetta i rapporti tra terre e acque<sup>278</sup>. Tuttavia, da un punto di vista di destino della città, l'eredità nella designazione di un centro istituzionale ed economico nella zona di San Marco, come mai si era caratterizzato fra i sestieri, determinerà negli anni successivi la ricerca della definizione di un piano viario di direttrici concentriche, per creare un'unica rete di percorrenza. L'amministrazione austriaca opterà definitivamente per una riorganizzazione dei flussi perseguendo una vera e propria *riforma pedonale*<sup>279</sup>, trascurando e anzi, incentivando in quest'ottica, l'interramento dei rii minori<sup>280</sup>.

278 L'apertura della strada nuova va infatti di pari passo con la sistemazione e l'adattamento dei canali limitrofi, come già detto.

279 FOSCARI, 1969.

280 PERTOT, 1988.

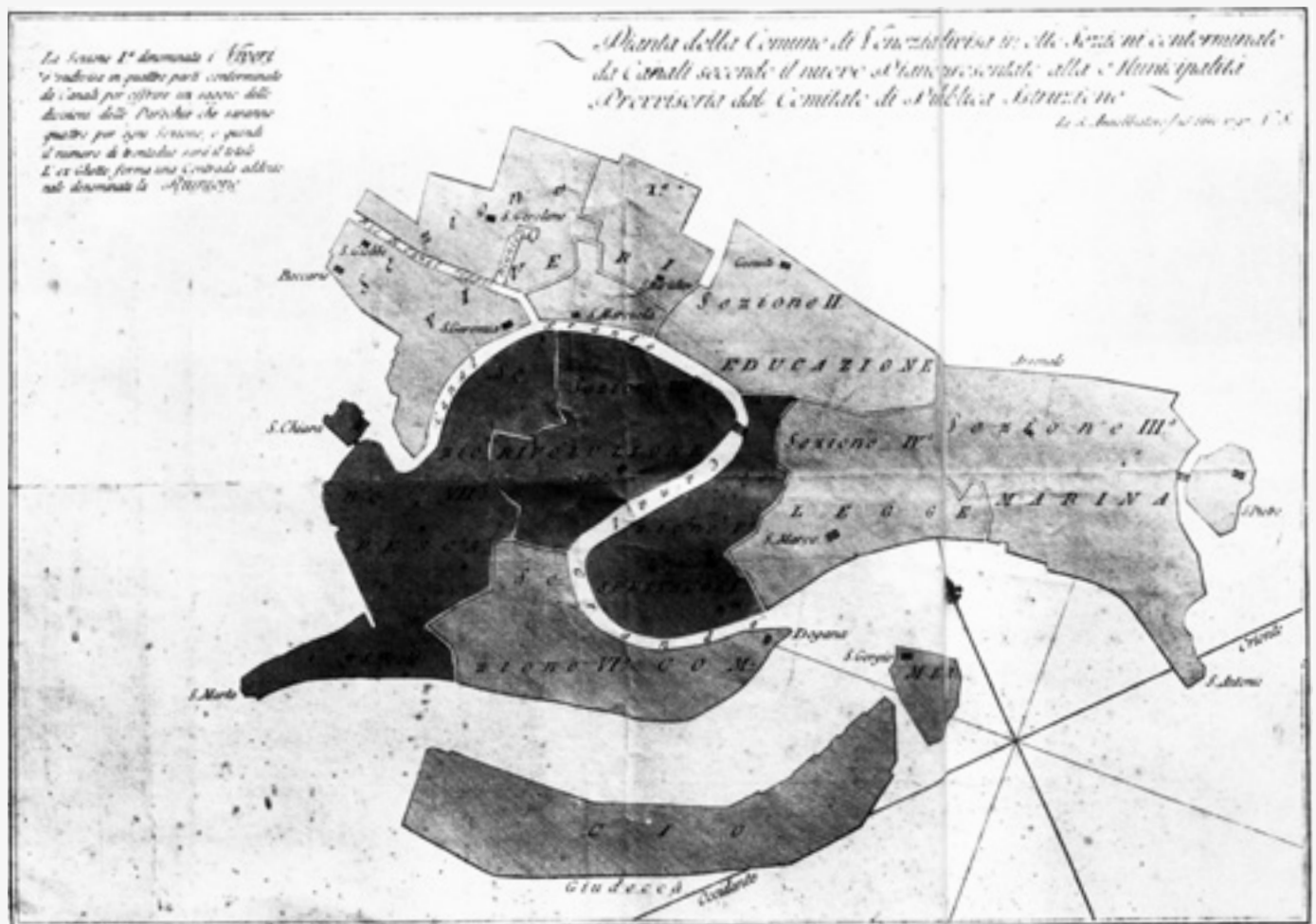


fig.95 Pianta della Comune di Venezia, ottobre 1797. Il cartiglio riporta: *Pianta della Comune di Venezia divisa in otto sezioni conterminali da Canali secondo il nuovo Piano presentate alla Municipalità provvisoria dal Comitato di Pubblica Istruzione*. In ROMANELLI 1988, p.24

## Il secondo periodo austriaco e il piano Casarini sui collegamenti interni ed esterni a Venezia

Sono gli anni compresi fra il 1815 e il 1866 quelli che vengono identificati come il periodo dell'accelerazione del processo di pedonalizzazione, che fino al 1814 non era ancora così chiaramente definito nelle intenzioni di gestione della città. Il difficile tentativo di ristabilire un sistema economico in grado di tornare a produrre ricchezza, nello spirito della tradizione commerciale veneziana, si scontra con una grave crisi demografica dovuta principalmente a epidemie e carestie, che innesca un sempre più grave processo di spopolamento della città, causa a sua volta di un esteso degrado del patrimonio edilizio. Da un punto di vista amministrativo permangono nella città gli uffici instaurati in epoca francese. Il 1817, anno fondamentale nella comprensione dei processi urbanistici cittadini, vede contemporaneamente l'inizio di quella che diventerà una pratica frequente, ossia la privatizzazione di calli e campielli pubblici, intesa come strumento per poterne evitare un sempre maggiore degrado. Nello stesso anno, l'assunzione di Giuseppe Salvadori, allievo del Selva, come ingegnere capo del municipio, garantisce la presenza a Venezia di una personalità chiave nella gestione dei progetti pubblici cittadini. La sua permanenza alla carica di ingegnere capo sarà tra le più durature della storia dell'ufficio, fino al 1852. Nell'ottica di un miglioramento delle condizioni economiche e demografiche della città, si manifesta in questi anni la prima convinta richiesta di un collegamento stabile della città con il suo entroterra. La proposta, firmata Luigi Casarini<sup>281</sup>, è parte di quello che Miozzi stesso definisce ne *Il Ponte del Littorio*<sup>282</sup> il *primo studio urbanistico* sulla città di Venezia<sup>283</sup>. Miozzi, ben conosceva anche i dibattiti avvenuti negli anni precedenti, che cita infatti in nota, ma quello del Casarini è a sua opinione il più significativo perché propone un approccio sistematico all'analisi dei problemi urbani della città<sup>284</sup>.

La premessa e le argomentazioni pubblicate nel luglio 1822<sup>285</sup> dal Casarini per la prima volta evidenziano infatti la volontà di potenziare i collegamenti interni. Così *Sull'origine, ingrandimento e decadenza del Commercio di Venezia*<sup>286</sup> contiene anche una netta critica

281 Casarini era un erudito poligrafo, cittadino appassionato del regno lombardo-veneto e studioso di storia, economia e ingegneria civile. ROMANELLI 1988.

282 MIOZZI 1933.

283 CASARINI 1823.

284 In realtà anche E. Cicogna, nel 1847 attribuisce al Casarini la paternità della prima idea di collegamento stradale fra Venezia e la terraferma. CICOGNA, 1847, p.725

285 CASARINI 1823.

286 CASARINI 1823. Interessante notare come Miozzi nel volume del Ponte Littorio in cui cita questo libro (MIOZZI 1934, p. 12), elimini completamente la parola commercio, che in copertina dell'edizione originale è tuttavia l'elemento caratterizzante, estendendo quindi concettualmente la trattazione del Casarini al sistema città, eclissando in questo modo la stretta settorialità che il Casarini intendeva trattare. La tendenza a cancellare la parola Commercio, assolutizzando quindi il tema dello stampato, avviene anche nella bibliografia più recente. POPULIN 1998, p. 17.



al sistema dei sestieri veneziani, intesi come sistemi autonomi uno dall'altro e caratterizzati da una struttura organizzativa focalizzata sul ruolo baricentrico di un campo centrale, dalla presenza di una comunità religiosa di rilievo e solitamente da una Scuola Grande, che assumeva il ruolo di istituzione artistica e previdenziale per i ceti più poveri<sup>287</sup>. Romanelli retrodata, come si è detto, già al precedente governo francese i primi sintomi di questo cambio di prospettiva nel considerare la carenza di collegamenti interni, ma non va dimenticato che il primario intento degli interventi napoleonici rimaneva quello di trasformare il bacino di San Marco in porta d'accesso all'Impero francese, considerandola come primo baluardo a un sistema con un esteso territorio interno.

Casarini, invece, rivolge la propria speculazione alla sola città e, preso atto del progressivo degrado del suo sistema economico, propone alcune indicazioni per riequilibrare le varie zone. Per lui infatti è l'attività non uniforme in tutte le *insule*<sup>288</sup> la causa principale del ristagno di Venezia:

*“Io dipingerò (del pari<sup>289</sup>) Venezia sotto l'aspetto di una vecchia maestosa, che serba ancora gli avanzi di sua bellezza, che giace dignitosamente sulle tombe degli estinti suoi figli, appoggiata ai rostri di sdrucite Galee, coperta dai laceri lembi delle sue trionfali bandiere, e che langue per gli opposti effetti dell'ardita vibrazione di un ramo arterioso dilatato morbosamente, e del lento procedere d'un marasmo senile, per cui resta a temersi o la lacerazione del vaso che non può sostenere l'urto di una tanta massa di sangue, o il disseccamento delle fonti di vita. E di vero se si esaminerà il Sestiere di S. Marco, lo si scorgerà ridondar di energia, e violento, mentre all'opposto le ultime contrade bagnate dalla Laguna portano l'impronta dell'atonìa, e della morte.”<sup>290</sup>*

Le proposte di Casarini si possono ricondurre a due principali obiettivi: provvedere all'omogenea diffusione dei flussi in ciascun sestiere e ripristinare la sua secolare vocazione commerciale, snaturata a partire dalla caduta della Repubblica.

Per quanto riguarda il primo, gli interventi auspicati puntano a diradare attività che si erano concentrate nel sestiere di San Marco:

- Trasferire la sede patriarcale a Castello, per attribuire una nuova vocazione all'area dell'Arsenale<sup>291</sup>;
- Realizzare a Dorsoduro, “il sestiere delle macerie” tanto apparso degradato, un nuovo ponte tra S. Vidal e l'Accademia di Belle Arti, permettendo così una riqualificazione edilizia delle

287 DORIGO 1973, pp. 48-51.

288 Superando in questi termini l'individualità dei sestieri ma estendendo il discorso alle singole *insule*.

289 Del pari s'intende la metafora che Casarini intende impostare per la città, utilizzando una metafora che richiama la descrizione del filosofo francese che paragona la Francia ad un fanciullo rachitico, con una capitale come Parigi troppo eccedente in grandezza e una debolezza spropositata delle province di frontiera. Curioso è come questa scala territoriale si adatti per il Casarini alla struttura della città di Venezia.

290 CASARINI 1823, pp. 37-38.

291 Dal 1807 a San Maurizio, ROMANELLI 1988, p. 204

case abbandonate e collegando più rapidamente la zona a San Marco;

- Trasferire a Rialto, dov'era un tempo, la sede della Borsa, per consentire il ritorno delle attività commerciali in quella prima *insula*;
- Occupare con uffici pubblici gli edifici vuoti affacciati sul Canal Grande, nei pressi del ponte di Rialto, per poter liberare parte degli spazi di Palazzo Ducale e del Palazzo Reale<sup>292</sup>;
- Ripensare tutte le aree più lontane dai nuovi poli in modo da trasformarli a orti e vigne, per sostituire le rovine con la vegetazione.

Le azioni ipotizzate da Casarini possono anche apparire ragionevoli ma, forzando il paragone anatomico, puntano ad una sorta di accanimento terapeutico su un apparato cardiovascolare che non ha mai funzionato secondo i principi da lui immaginati. Sistemata comunque in questo modo la circolazione arteriosa interna, si rende per lui necessario il successivo ricorso ad una trasfusione, necessaria a riportare la pressione sanguigna a livelli clinicamente stabili. Per questo, si insinua l'idea per certi aspetti non nuova<sup>293</sup>, ma certamente ardita, di un collegamento della città con la terraferma, strumento imprescindibile per la rinascita dei commerci:

*“Dunque se il primo suo isolamento ha prodotto quel commutativo commercio<sup>294</sup> che formava la naturale sua essenza, la riunione presente, data la diversità totale delle circostanze, è l'unico mezzo per ridonarle la vita.”<sup>295</sup>*

Anche la posizione nella quale realizzare il ponte è un valido argomento di discussione, e Casarini individua, esaminando i territori del fronte lagunare, le località a minore distanza ideali per la grande opera. La scelta più ragionevole sembra essere tra il punto in cui il canale di S. Alvise sbocca nella laguna, verso la terraferma, e le rive di Campalto. Non è una localizzazione motivata dalla sola vicinanza geografica, ma anche dal fatto che consentirebbe una rifunzionalizzazione del sestiere di Cannaregio, che manca all'appello negli interventi proposti ma, una volta collegato alla terraferma, potrà divenire una sorta di *insula* a vocazione ricettiva, nella quale, dopo i dovuti aggiustamenti<sup>296</sup>, alloggiare le carrozze e ristorare i cavalli. Considerata la grande lunghezza della strada carrozzabile, Casarini pensa di sistemare uno slargo alla metà del percorso, da adibire a

292 Qualche anno dopo, nel 1825, venne acquistato palazzo Farsetti, sul Canal Grande, per la sede del Municipio, ROMANELLI 1988, p. 185.

293 Risale infatti al 1560 un'altra grande ipotesi di infrastruttura, pensata da Gian Marco Bembo, per collegare Venezia con Murano. Ancora, nel 1714, il padre Caravelli propose un ponte stabile che potesse unire la Giudecca a San Marco. Entrambe queste opere tuttavia, se pur paragonabili concettualmente all'idea del ponte translagunare, rimangono legate a quell'idea di Venezia insulare e puntavano semplicemente a garantire un collegamento stabile tra le parti della città. Il fatto ci fa rilevare una sostanziale coerenza con la visione mitica della Repubblica veneta prima del 1797.

294 CASARINI 1823, p. 41. In questo incipit Casarini si riferisce all'acqua, che l'aveva isolata al momento della sua fondazione rendendola un rifugio sicuro rispetto ai territori in terraferma. Questa circostanza ne portò necessariamente alla creazione di un'economia basata sugli scambi e sul commercio non avendo di per sé i mezzi per autosostentarsi.

295 CASARINI 1823, p. 41.

296 Primo in assoluto l'interramento del rio di S. Alvise, per garantire una strada percorribile anche una volta arrivati a Venezia.



fig.96

sosta intermedia per i viaggiatori. Nel 1830 sarà Giuseppe Picotti<sup>297</sup> a fornire un disegno di questo progetto stradale di collegamento con l'entroterra (fig.96).

L'ardito progetto di Casarini si insinua così, anche se precocemente, fra le idee che vorrebbero rinnovare la città di Venezia e trova una progressiva attuazione grazie alla complice gestione amministrativa austriaca, lontana dalla visione secolare dell'ex Dominante. Gli interventi eseguiti prima del 1866, anno della costituzione del Regno d'Italia, sono ordinati anche da Pertot<sup>298</sup> in tre principali categorie<sup>299</sup>:

- La trasformazione (iniziata già in epoca napoleonica) dei vecchi conventi in caserme o in edifici legati all'amministrazione statale;
- La bonifica delle case di edilizia di minor pregio e che versano in condizioni di abbandono;
- Il restauro degli edifici religiosi o monumentali fatiscenti.

Ma il progetto manifesto della seconda dominazione austriaca resta comunque quello del ponte ferroviario, che sancì il collegamento diretto con la terraferma. Il ponte venne<sup>300</sup> aperto al traffico l'11 gennaio 1846. Partendo dalle barene tra Fusina e Campalto approda in laguna tra la chiesa degli Scalzi e l'isola di Santa Chiara, occupandone con gli scambi terminali la sacca omonima. Il capitolato d'appalto per i lavori del ponte, presentato il 15 febbraio 1841, prevedeva un sistema di fondazioni tipico per Venezia, con ture a cassero a tenuta d'acqua. Il fondo, su cui si sarebbero innalzate le pile, doveva essere realizzato con un castello di palafitte battute a rifiuto di maglio, con sopra inchiodati due zatteroni in larice. Tra palo e palo, a consolidare le fondazioni, i riempimenti prevedevano l'utilizzo di sassi, rottami di fabbrica e cemento di calce e sabbia. Anche gli scavi avrebbero seguito il metodo locale, a mano, servendosi del badilone e progressivamente cementando l'interno dei casseri con l'argilla ricavata dallo scavo. Infine, per gli alzati, veniva prescritto l'utilizzo dei mattoni di varia misura e qualità, rivestiti (dove previsto dai disegni) in pietra d'Istria bugnata battuta a dente fino<sup>301</sup>. Il progetto<sup>302</sup>, eseguito dall'impresa di Antonio Petich di Venezia, reca

297 Giuseppe Picotti (1747-1838), nato a Cormons (Gorizia) e trasferitosi a Venezia nel 1775, lavorò dapprima come assistente alle operazioni medico-chirurgiche della città per poi invece spostare i suoi interessi alla tipografia e al commercio di stampe. Del suo primo impiego rimane traccia nella grande opera del 1801, *Anatomia*, con 464 tavole anatomiche raccolte per la prima volta in un volume unitario. Il volume determinerà anche il definitivo avvio della tipografia. Per approfondire si veda Alessandro Giacomello, *Un tipografo friulano a Venezia. Giuseppe Picotti primo stampatore di Fabio di Maniago*, Forum, Udine, 2001.

298 PERTOT 1988.

299 Per un elenco completo si veda PERTOT 1988, p. 135.

300 MIOZZI 1934, p. 16. Miozzi riporta la frase quasi lapidaria a significare il fatto che le numerose critiche e il dibattito pubblico fra pontisti e non si risolse definitivamente con la costruzione della grande opera, voluta per poter completare la strada ferrata ferdinandea, che collegò Milano a Venezia, attraversando il regno lombardo-veneto.

301 BERNARDELLO 1996, pp. 214-215.

302 Un approfondito studio sulle personalità e sui personaggi che parteciparono alla grande impresa del ponte ferroviario sono in realtà legati alla costruzione dell'intero tracciato della linea Ferdinandea, da Milano a Venezia. Letteratura tra le più aggiornate si trova nella pubblicazione di Adolfo Bernardello, che ricostruisce l'intera vicenda del tratto ferroviario. Il ponte translagunare costruito dalla Petich si configura come uno tra gli ultimi tasselli di un mastodontico progetto, sia per dimensioni che per capitali impiegati, iniziato nel 1832. BERNARDELLO 1996.

le firme degli ingegneri Giovanni Milani<sup>303</sup>, Duodo, Noale e Meduna<sup>304</sup>. Eugenio Miozzi elogia la scelta della sua collocazione<sup>305</sup>, in grado di garantire un approdo sicuro mantenendo le nuove costruzioni necessarie lontane dal centro monumentale di San Marco. In realtà, e gli studi di Bernardello lo dimostrano, la posizione del terminal a Santa Lucia arriva in seguito a numerose proposte per la soluzione di arrivo, dibattute negli anni in cui ancora l'intero tracciato era in via di definizione: ad ogni modo tra le cinque opzioni più discusse, esclusa la proposta di Biondetti-Crovato e Falconetti che puntava ad un lungo tracciato lungo la Giudecca fino all'Isola di San Giorgio - confermando così le aspettative di un Porto Franco sul bacino di San Marco - le altre quattro opzioni<sup>306</sup> avrebbero tutte indistintamente previsto un approdo sul margine occidentale, vicino cioè a dove venne poi realizzato. L'arrivo a Santa Lucia si lega ancor più strettamente all'impresa Petich perché ne occupa lo storico *orto*, un'area cioè di proprietà dei fratelli Busetto (i Petich appunto), vasta all'incirca 28 ettari e destinata negli anni Trenta ad usi diversi: deposito di pietra e legname dell'impresa, discarica pubblica, piccoli cantieri navali, *squero*, zone verdi e alberate<sup>307</sup>. L'area dell'orto Petich rientrava in una delle tre opzioni di terminal proposte da Meduna e si rivelerà la più conveniente in termini di dimensioni del manufatto e sua economicità:

fig.97



fig.98



fig.99

*“Così Venezia assumeva una nuova fisionomia, si elevava all'altezza e necessità dei tempi, senza nulla perdere della sua bellezza artistica; seppe pure adattarsi al nuovo, conservando i pregi del passato.”<sup>308</sup>*

Il ponte è costituito da una teoria di 222 arcate in muratura e pietra d'Istria e raggiunge una lunghezza di 3601.43 metri. Il manufatto è suddiviso in sei *stadi*, ossia tratti da 37 arcate intervallati da cinque piazzette la cui maggiore è la centrale. Dalla parte di Santa Lucia, l'ultimo tratto del ponte era costituito da un ponte militare in legno, di facile rimozione in caso di assedio. Ciascuno stadio è a sua volta suddiviso strutturalmente in sei quinari di arcate e da un settenario centrale<sup>309</sup> scanditi, osservando il prospetto principale, da pile di spessore doppio rispetto a quelle delle arcate, e più sporgenti (figg.97-99). Altre informazioni stilistiche che la narrativa dell'epoca riporta sono le seguenti:

*[...] Lo stile architettonico è romano. Bugnato generalmente nelle pile e nei basamenti dei piloni, delle piazze e delle testate.*

303 La scelta del Milani, nativo di Venezia ma veronese di adozione, sembra dalle ricerche ad oggi condotte legata alla figura di Pietro Paleocapa, con il quale condivise gli anni di studio presso la Scuola militare per il Genio Civile e l'Artiglieria di Modena nel 1808. La scelta non rispose solamente ad una logica di favoritismi ma, tutt'altro, Milani all'epoca era colui che poteva vantare tra gli ingegneri italiani una diretta conoscenza diretta delle strade ferrate, avendo alle spalle un periodo di studio in Europa, dal 1832 al 1836. BERNARDELLO 1996, pp. 34-37.

304 Tommaso Meduna (1798-1880), ingegnere e progettista. Più fama ebbe il fratello, l'architetto Giovanni Battista Meduna (1800-1880), progettista del teatro di Ravenna e attivo a Venezia dalla metà dell'Ottocento dove diresse i cantieri di restauro del teatro della Fenice, della Basilica marciana e della Ca d'Oro.

305 MIOZZI 1934, p. 21.

306 Tre delle quali sono proposte dal Meduna mentre la quarta è un'opzione del gruppo di progettisti che non ha un autore preciso ma sposta l'arrivo del ponte a Santa Marta. BERNARDELLO 1996, p.56.

307 BERNARDELLO 1996, p.214.

308 MIOZZI 1934, p.21.

309 ZANOTTO 1847, pp. 416-417.

*lo è pure in tutti gli angoli sopra le colonne della marea. Il parapetto è disposto in forma di attico massiccio sopra le arcate, a balaustro ne' piloni maggiori, ed a comparti simili nelle piazze; e la spesa approssimativa fu intorno a lire austriache 5 600 000.*<sup>310</sup>

Da questo evento, a cui la città non sembra possa in nessun modo sottrarsi<sup>311</sup>, il processo che si innesca porta ad un progressivo rovesciamento dell'immagine della Venezia monumentale<sup>312</sup>. Poiché l'arrivo a Venezia in treno avviene ora sul margine opposto rispetto al Bacino di San Marco, eletto a centro cittadino dalle precedenti amministrazioni, nasce la necessità di stabilire tra questi due poli collegamenti pedonali diretti. L'attraversamento della città ne comporta anche un'esperienza percettiva nuova e ne delinea un'immagine molto contrastante rispetto a quella sperimentata fino ad allora. Dall'esperienza del bacino di San Marco e del Canal Grande si passa ad esportare l'immagine delle calli, dei canali e degli edifici meno monumentali<sup>313</sup>. Anche nell'immaginario collettivo, come rileva Zucconi<sup>314</sup>, l'identità urbana in questo periodo traslitera dai grandi monumenti alle vedute dei canali più stretti e dei campi meno conosciuti. A sottolineare le intenzioni del potenziamento della struttura pedonale interna, tra gli anni Venti e Quaranta dell'Ottocento vengono ricostruiti o anche allargati tutti i ponti di maggior importanza, come nel caso del ponte della Paglia, raddoppiato tra il 1840 e il 1844<sup>315</sup>, mentre tra il 1831 e il 1843 si è ricorsi spesso alle demolizioni per l'allargamento di calli e l'interramento di rii, pratica che dal 1844 venne regolamentata dall'istituzione di un'apposita Commissione<sup>316</sup>. Questi furono tutti interventi che, seppure con differente entità, portano ad alterazioni significative della struttura viaria del centro città e alla mutazione del paesaggio urbano. Il restauro degli edifici permise di modificare la parete edilizia, interramenti e allargamenti invece ne variarono le visuali prospettiche. Gli interventi più significativi compresi fra il 1828 e il 1834, anteriori alla nomina della Commissione dei rivi<sup>317</sup>, sono gli interramenti dei rii della Crea a San Giobbe, dell'Isola e dei Sabbioni fra gli Scalzi e Lista di Spagna, dei Catecumeni e dei Gesuati. Negli stessi anni vengono anche avanzate alcune richieste di interramenti, come quella per il rio della Scoassera a Santa Margherita<sup>318</sup>, che troveranno realizzazione solo una ventina di anni dopo.

310 ZANOTTO 1847, p. 417.

311 Non mancarono le critiche all'edificazione del ponte in FACCHINELLI 1987; FACCHINELLI 2001.

312 Sulla periodizzazione di questi momenti salienti per la storia dell'immagine della città quasi tutte le fonti sono concordi. Si può vedere DORIGO 1973, ZUCCONI 2002, ma anche il numero monografico di *Rassegna* già citato, che ne hanno ampiamente trattato.

313 Una simile lettura di un sistema urbano bipolare la da anche VENTURA, in AA.VV. 1985, pp. 62-66.

314 ZUCCONI 2022, p.8.

315 ROMANELLI 1988, p. 198.

316 La commissione aveva il compito di stabilire quali rivi cittadini potevano essere interrati tenendo in considerazione sia la salute pubblica che la circolazione dell'acqua, per evitare si creassero delle sacche stagnanti. ROMANELLI 1988, p.195.

317 Sulla composizione della Commissione si veda ROMANELLI 1988, p.250. I membri più rilevanti che componevano quest'organo erano comunque il podestà, che fungeva anche da presidente, l'ingegner Salvadori, ormai consolidato nel suo ruolo di tecnico comunale, e dall'ingegnere in capo della Provincia, il Bisognini.

318 Una lista più esaustiva degli interramenti della prima metà del secolo si trova in ROMANELLI 1988 mentre in PERTOT 1988 la lista degli interventi ai canali e alle calli è correlata dalla lista di edifici restaurati nello stesso periodo.

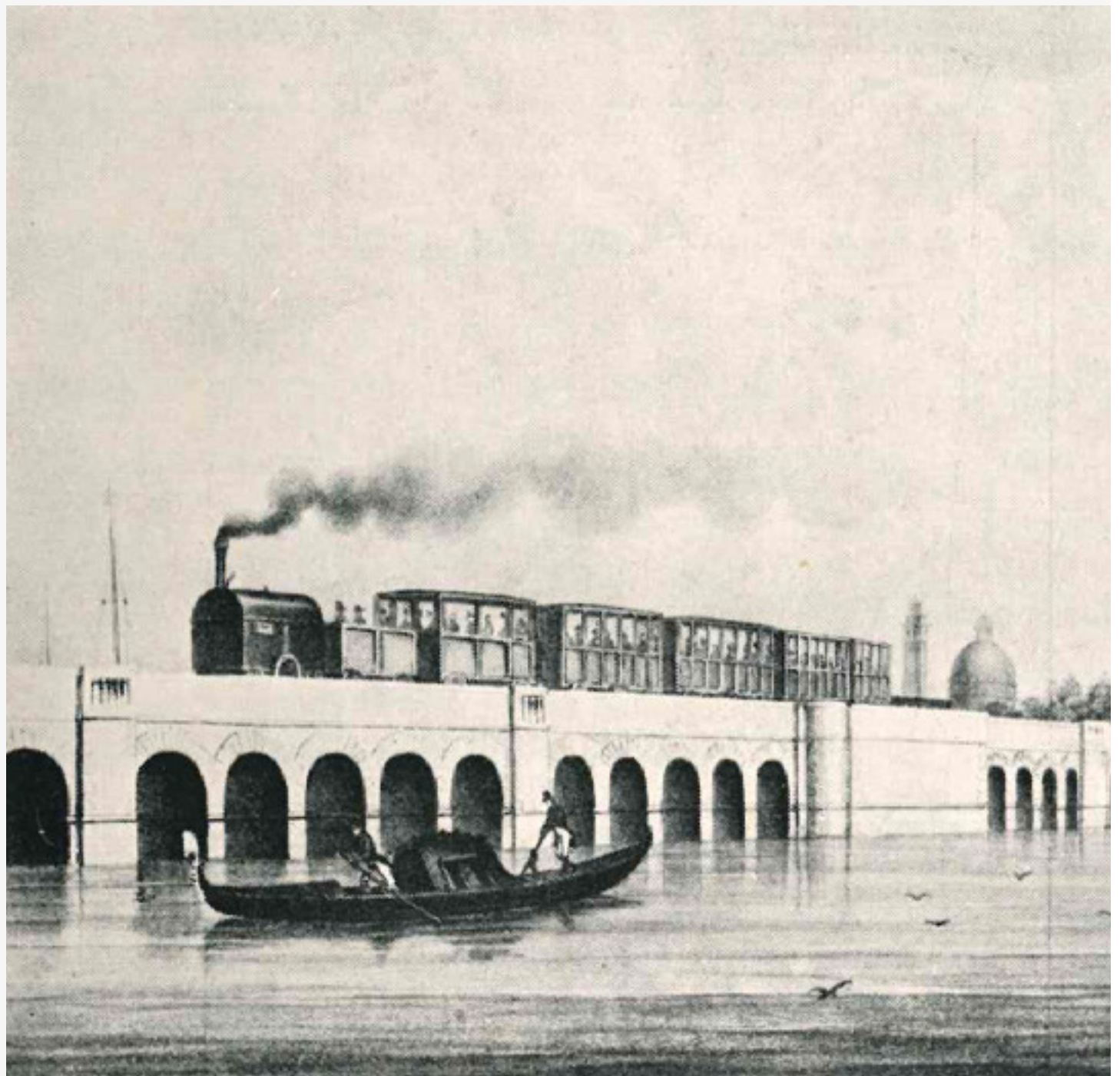
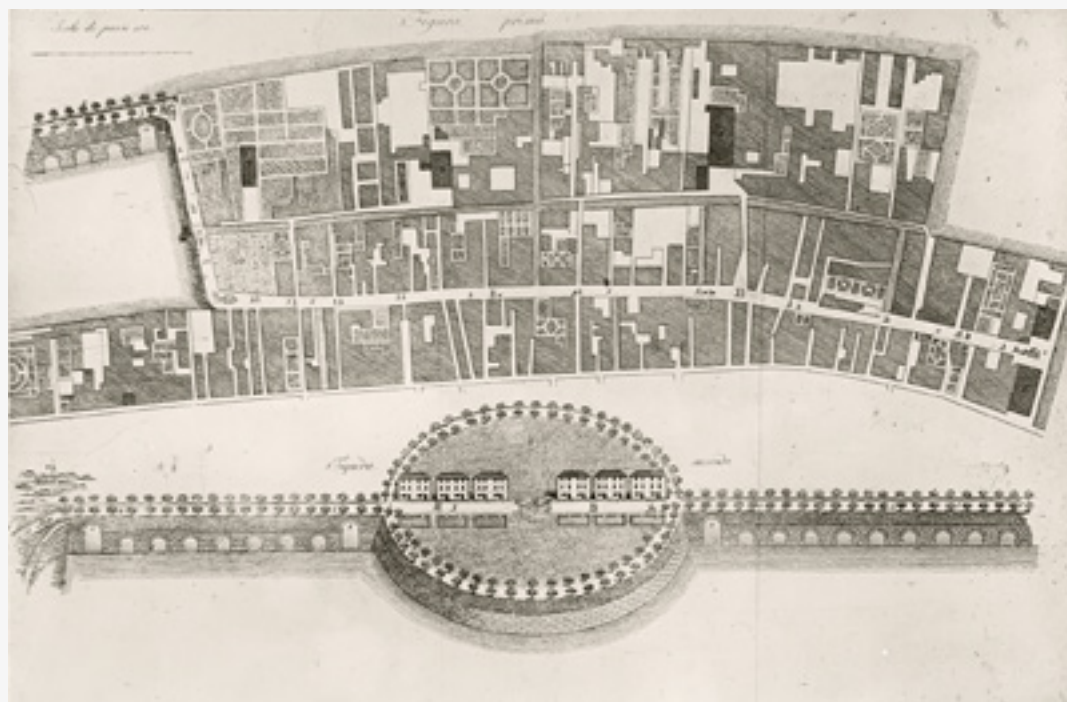


fig.96 Giuseppe Picotti, *Progetto di ponte tra la città e la terraferma, con stazione d'arrivo a Venezia presso la sacca della Misericordia*, 1830. Lastra fotografica utilizzata in MIOZZI 1934, p.14. AP IUAV Miozzi 3.fot.93

fig.97 Ponte ferroviario visto da sud in una rappresentazione dell'epoca pubblicato in MIOZZI 1934, p.21





fig.98 Veduta del ponte ferroviario durante l'infissione del primo palo del nuovo ponte translagunare, in MIOZZI 1934, p.21





fig.99 Dettaglio del parapetto in pietra d'Istria del ponte ferroviario, in MIOZZI 1934, p.21

## 3.4

# La viabilità veneziana nella seconda metà dell'Ottocento e il contesto normativo nazionale per il risanamento delle città

La seconda metà del diciannovesimo secolo si apre all'insegna dei moti rivoluzionari del 1848-49, con un biennio per Venezia di ritrovata indipendenza, anche se poco duratura, concluso dal reinsediamento del governo austriaco. Gli interventi e le proposte più significative elaborate per la città sono influenzati in maniera diretta dall'apertura del ponte translagunare. In quest'ottica vanno letti sia il progetto che anticipa di qualche anno l'apertura del ponte, del macello centrale di San Giobbe<sup>319</sup> nell'area vicina al previsto arrivo del parco ferroviario, sia le proposte per l'edificazione di un Entrêpot commerciale, pensato inizialmente da Giovan Battista Meduna nella zona di Santa Lucia e poi riproposto da Giuseppe Jappelli<sup>320</sup>, tra i più noti allievi del Selva, affacciato sul canale della Giudecca presso le Zattere, ipotizzando la necessaria prosecuzione della ferrovia attraverso il sestiere di Dorsoduro. L'anno di inaugurazione del ponte coincide anche con l'apertura della fonderia Collalto a Mestre<sup>321</sup> che, assieme alla Neville, a partire dal 1850 produrrà per la città i primi elementi derivati dalle fusioni in ghisa, introducendo sistematicamente anche a Venezia il materiale principe della prima rivoluzione industriale, in particolare per la costruzione dei ponti (fig.100). In un resoconto del podestà Pier Luigi Bembo<sup>322</sup> al 1863 erano 10 i ponti in ferro censiti su un totale di 273<sup>323</sup>. Anche se non si tratta di una cifra elevata, è bene ricordare che a questi si aggiunsero la manutenzione e la ricostruzione di altri ponti, in muratura e in legno, mentre i ponti metallici vennero introdotti in città dove non erano presenti vecchi collegamenti. Per questo motivo la costruzione di dieci nuovi ponti equivale all'investimento in dieci nuovi tracciati pedonali nel tessuto cittadino. Il primo ponte prodotto e costruito dalla fonderia Collalto fu quello della Corona a San Giovanni Novo<sup>324</sup>, datato 1850, seguito dai più significativi e scenografici manufatti situati in Canal Grande nei pressi dell'Accademia (1852) e della chiesa degli Scalzi (1855), prodotti dalla ditta Neville (fig.101). La ditta si occuperà

fig.100



fig.101



- 319 Il progetto del macello è datato 1834 ma la sua realizzazione terminerà a metà degli anni '40.
- 320 Giuseppe Jappelli (1783-1852), ingegnere e architetto veneziano, rappresentante del Neoclassicismo veneto. La sua opera più famosa è il Caffé Pedrocchi di Padova. Un'approfondita bibliografia sul personaggio, si può trovare alla nota 69 in ROMANELLI 1988, p.242.
- 321 Sulla fonderia Collalto si veda ROMANELLI 1988, p.274 ma anche ERRERA 1870.
- 322 Il podestà Pier Luigi Bembo riprenderà la tradizione di periodo repubblicano per cui venivano riportati resoconti triennali delle opere realizzate nella città di Venezia. Durante il suo governo, il Bembo compilerà personalmente i registri cittadini, quello del 1863 è relativo al periodo 1860-63. BEMBO 1863.
- 323 Dei ponti Censiti dal Bembo ad inizio degli anni Sessanta, 246 erano in muratura, 17 in legno e 10 appunto in ferro. BEMBO 1863.
- 324 Il ponte, oggi restaurato, è ancora in esercizio e presenta la caratteristica balaustra della fonderia Collalto, lavorata con una sequenza di archetti acuti incatenati fra loro.

inoltre, nel 1857, della progettazione della struttura metallica<sup>325</sup> del mercato cittadino, mai realizzata. Ispirato ai grandi magazzini delle capitali europee, l'edificio avrebbe confermato la vocazione commerciale-terziaria della zona, limitrofa al ponte di Rialto<sup>326</sup>. Negli stessi anni, si completa la compilazione del nuovo catasto (1854) che rende possibile una quantificazione più corretta del patrimonio immobiliare veneziano e fornisce gli elementi per la realizzazione di una solida base cartografica, molto utile negli anni successivi per pianificare gli interventi volti al rimaneggiamento del tessuto cittadino. Il catasto si pone come operazione conclusiva di una lunga tradizione legata alla descrizione della città lagunare che aveva come precedente più prossimo la pianta del 1847 dei fratelli Combatti. Guido Zucconi sottolinea come questo lavoro cartografico segni il momento conclusivo di un molteplici sforzo di rappresentazione analitica, fornendo una cornice di riferimento alle tavole settoriali di cui si compone il catasto particolare del 1854<sup>327</sup>. Gli obiettivi in fondo restano quelli già dichiarati dalle proposte e dai progetti della prima metà del secolo: la sola costruzione dei due nuovi ponti sul Canal Grande, agli Scalzi e all'Accademia dimostra con totale evidenza l'attenzione rivolta dall'amministrazione al rinnovamento e all'intensificazione dei percorsi pedonali.

Per quanto concerne invece l'aspetto politico-amministrativo della città, è a partire dagli anni Sessanta che il già citato assessore Pier Luigi Bembo, divenuto Podestà sostituendo Alessandro Marcello, riprende una sistematica programmazione di interventi, coadiuvato dal nuovo ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico, Giuseppe Bianco. Il binomio Bembo-Bianco spingerà soprattutto per consolidare con progetti concreti due grandi direttrici che dalla nuova stazione ferroviaria dovranno collegare campo San Bartolomeo da un lato e quello dei Santi Apostoli dall'altro, formando due assi per giungere a Rialto, attraverso rispettivamente i sestieri di Santa Croce e San Polo per uno, di Cannaregio per l'altro. Romanelli fa notare come questi interventi urbanistici servano, e per la prima volta espressamente, anche a investire sul ruolo non più marginale dell'attività turistica nella pianificazione commerciale ed economica della città, per gestire meglio i flussi di visitatori in arrivo con il treno. Il 1865 sarà tuttavia un anno difficile che vede Venezia teatro di una grave epidemia di colera, in conseguenza della quale si verifica un progressivo spostamento dell'attenzione sulle condizioni dell'edilizia cittadina più che sui temi di pianificazione urbana. Nello stesso anno è significativa la costruzione dell'ultimo ponte in ferro Neville per il Ghetto Novo, sul rio della

- 325 La gestione del progetto del Mercato è affidata a Federico Berchet, ingegnere municipale, che ne redige i disegni esecutivi. ROMANELLI 1988, p.339.
- 326 Romanelli sottolinea come sia del 1856 il primo opuscolo informativo, a cantiere ancora non concluso, dei mercati parigini di Les Halles, progettati da Baltard, osservando come, mentre per Parigi inizialmente la struttura era stata pensata in pietra per poi approdare ad una struttura in ghisa a Venezia si sia seguito un iter inverso: il primo progetto, caratterizzato da un edificio metallico, viene poi reso più veneziano prevedendone le facciate in pietra d'Istria. si veda Sergio Barizza in PUPPI, ROMANELLI 1985, pp. 197-202 ma anche ROMANELLI 1988, p.337.
- 327 Prima della pianta dei Combatti, a cui farà capo l'organizzazione anagrafica dei dati statistici e dei rilevamenti sanitari. Negli anni precedenti sono da sottolineare le altre iniziative che rappresentano un notevole sforzo analitico per la descrizione dei territori veneti, a partire dall'*Atlante statistico delle provincie venete* (1827), o alla *Carta Topografica fisico-matematica della città di Venezia* (1830). Da ricordare infine la *Descrizione topografica di Venezia e delle adiacenti lagune* (1844). ZUCCONI 2001, p.64.

Misericordia, aperto al transito nel gennaio 1866, che si attesta come ultimo ponte realizzato nel periodo austriaco. A partire da questo momento la tipologia dei ponti in ferro cesserà di essere quella privilegiata nelle nuove realizzazioni, perché troppo fortemente associata nella mentalità comune all'idea della dominazione straniera.

Nel tracciare la storia di Venezia di questi anni, non si può non tenere conto dei processi che in tutta Italia, con la nascita dello stato unitario già dal 1861, portano a riporre particolare attenzione alle tematiche legate alla modernizzazione delle città. A partire da questa data si collocano alcuni esperimenti nella pianificazione urbana, come ad esempio quello per il centro di La Spezia (1863) che si attesta come unico esempio di città di fondazione di cui il giovane stato unitario può vantarsi<sup>328</sup>. Ma il provvedimento che diviene il punto cardine per la storia delle città italiane è sicuramente la legge del 1865<sup>329</sup>, che introduce lo strumento dell'esproprio per pubblica utilità, normando una procedura in grado di garantire ai comuni la presentazione di progetti di rinnovamento nel tessuto edilizio consolidato. Prima di questo provvedimento, lo sviluppo delle città sembra costituire un tema secondario a fronte di quello della sistemazione dei territori agricoli, rimasti centro dell'interesse dei tecnici perché elemento fondante della vecchia economia, che è quella dalla quale proviene la gran parte della classe dirigente, che rimaneva legata in larga parte al feudalesimo<sup>330</sup>. Rappresentativo è il caso di Roma e della sua travagliata storia per l'approvazione di un piano regolatore, che vede lo sviluppo di un progetto organico solamente nel 1883<sup>331</sup>. Tuttavia, come osserva Insolera, nell'immobilismo che caratterizza l'Urbe tra gli anni Cinquanta e Settanta, la cosa meno immobile era stata proprio l'agricoltura, nonostante avesse conservato ben salda la sua struttura feudale e curtense<sup>332</sup>. La dichiarata intenzione della legge del 1865 è quella di spingere le amministrazioni a intervenire sul tessuto urbano per garantire lo sviluppo di un'economia di scambio più solida: in questo senso si forniscono strumenti legislativi in grado di ampliare i confini storici dei centri abitati rendendone più capillare la connessione reciproca, mentre per quanto riguarda la sistemazione interna degli abitati le proposte si riducono spesso a interventi omologati. Tra i più frequenti il tracciamento di un asse di collegamento tra la stazione

328 Progettista della città, l'ammiraglio Chiodo, responsabile del Demanio della marina, che ne disegna non solamente l'arsenale militare ma anche la tessitura stradale lungo la quale collocare blocchi edilizi e piazze pubbliche. ZUCCONI 1988, p.19.

329 Legge n°2359, 25 giugno 1865, Sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica.

330 ZUCCONI 1988, pp.24-25. A questo riguardo è bene notare come anche il sindaco di Venezia Giustinian ad esempio, prima delle cariche politiche, fosse un ricco possidente terriero.

331 Il primo piano per Roma risale tuttavia a dieci anni prima, nel 1873, di Alessandro Viviani, ingegnere direttore dell'Ufficio d'Arte comunale. Le proposte del progetto si rifanno in parte a tutte le singole iniziative private dei possidenti terrieri che già a partire dalla metà degli anni Sessanta erano riuscite a trovare pubblica approvazione. Per approfondire si può consultare INSOLERA 1962, pp.26-37. Zucconi commenta il piano del 1873 aggiungendo come questo si limiti solamente a fornire un *sugello istituzionale* ai sette grandi progetti di lottizzazione già convenzionati con i privati. In ZUCCONI 1989, pp.27-28. Ricerche più dettagliate sulla storia urbanistica della capitale, sono anche in G. Accasto, R. Nicolini, V. Fraticelli, *L'architettura di Roma capitale, 1870-1970*, Golem editori, Torino, 1971.

332 INSOLERA 1962, p.39. Come tra l'altro confermava anche Edmond About (1828-1885) in *Roma moderna, I ed., 1861*: "Se l'industria e il commercio non brillano in Roma se non per la loro assenza, l'agricoltura non trovasi nel medesimo caso: la città è come un gigantesco podere in mezzo alla pianura più fertile del mondo... La capitale del cattolicesimo è attualmente capitale del grano."

ferroviaria e la piazza centrale. Questo genere di interventi ricade nella tipologia che la legge del 1865 fa afferire ai *piani regolatori*, assieme alla demolizione delle cinte murarie, sostituite da grandi arterie di scorrimento o a spazi pubblici cittadini, con particolare attenzione al “pubblico decoro” o, in alternativa, per creare slarghi sui quali nuovi edifici simbolo del nuovo stato unitario, come i palazzi delle Poste e delle Prefetture, potevano affacciarsi<sup>333</sup>. Tutto ciò che invece riguarda progetti di espansione oltre i limiti urbani marcati nella maggior parte dei casi dalle vecchie mura cittadine, rientrava nei provvedimenti definiti *piani di espansione*<sup>334</sup>. Sono le città-capitali le prime a presentare i piani regolatori a partire dalla promulgazione della legge. Firenze fa da capofila con il *Piano Poggi*<sup>335</sup> assieme a Napoli, che vara nello stesso anno (1865) i primi provvedimenti per il risanamento del centro urbano. Nel 1885 questi troveranno un’unitaria formulazione in quella che si ricorda come *Legge per il risanamento della città di Napoli*, che trasforma il piano regolatore da strumento eccezionale a norma amministrativa di uso corrente<sup>336</sup>. La legge Napoli, infatti, estende i benefici del provvedimento a tutti i comuni nei quali le condizioni di salubrità delle abitazioni li rendono necessari<sup>337</sup>. A Firenze e Napoli fanno seguito Roma, come abbiamo visto a più riprese fino al 1883, e poi Torino, che nel 1886 presenta un piano di risanamento redatto da Pacchiotti<sup>338</sup> e Pagliani<sup>339</sup>. Esso prevede nuove arterie sulle quali è attestato un intenso dibattito, soprattutto sul conferimento della dichiarazione di pubblica utilità per le opere previste, ultimo indispensabile passaggio parlamentare per l’approvazione del piano<sup>340</sup>.

Ad accelerare l’esecuzione dei provvedimenti normativi e dei piani presentati nei primi anni Ottanta sarà l’istanza igienista che si attesta anche a livello amministrativo con norme *ad hoc*, le più importanti delle quali furono quelle promulgate durante il governo Crispi, di cui

333 ZUCCONI 1989, p.25.

334 Oggi invece la definizione di piano regolatore porta con se anche tutti i significati maturati nel corso del Novecento.

335 Il piano Poggi, nella sua prima variante proposta il 31 Gennaio 1865 nasce dalla necessità di trasformare il vecchio centro in città capitale a partire dal settembre 1864, anno della Convenzione che ne sancisce il trasferimento. Giuseppe Poggi (1811-1911) era all’epoca uno degli architetti più conosciuti e poteva contare l’appoggio di una scelta clientela e influenti amicizie tali da riuscire a sviluppare il suo progetto. Per approfondire si possono consultare le pubblicazioni di F. Borsi, *La capitale a Firenze e l’opera di G. Poggi*, Roma, Colombo, 1970; oppure il catalogo della mostra *Giuseppe Poggi e Firenze. Disegni di architetture e città*, (Firenze, Sala delle Reali Poste, dicembre 1989-gennaio 1990), Firenze, Alinea, 1989. Resta traccia del progetto del Poggi anche nei testi da lui redatti per presentare il piano, in particolare G. Poggi, *Sui lavori per l’ingrandimento di Firenze. Relazione di G.P. (1864-1877)*, Firenze, G. Barbera, 1882.

336 ZUCCONI 1989, p.49.

337 Legge Napoli, 1885, Art.18. La formulazione dell’articolo si esprime proprio in termini di *manifesto bisogno*, che tuttavia permette una discreta flessibilità interpretativa.

338 Giacinto Pacchiotti (1820-1893), chirurgo laureato all’Università di Torino. Dal 1863 professore ordinario di clinica chirurgica propedeutica e direttore dell’ospedale Valdese dal 1846 al 1891, fu per tutta la sua vita politicamente impegnato nell’amministrazione della città di Torino, di cui era consigliere comunale.

339 Paolo Luigi Stefano Pagliani (1847-1932) si laurea nel 1870 in medicina e chirurgia all’Università di Torino dimostrando interesse per la medicina sociale e per la prevenzione e lo studio dei fattori ambientali nocivi alla salute. Conseguì quindi la libera docenza nel 1876 in igiene presso l’Università di Torino, arrivando a ricoprire la cattedra di professore ordinario nel 1887. In quello stesso anno, forte ormai di fama e competenze che lo precedevano, venne incaricato da Francesco Crispi, da giugno presidente del consiglio, di stendere un’organica legislazione sanitaria per tutto il paese, la nota legge Crispi-Pagliani del 1888. La proficua collaborazione con Pacchiotti iniziò a partire dal 1878 quando con lui fondò la sezione piemontese della Società d’igiene.

340 Sul piano per Napoli e le vicende legate alle difficoltà amministrative e finanziarie per la sua approvazione si può vedere ZUCCONI, 1989, pp.49-53.

Pagliani fu preziosissimo collaboratore. Il *Codice d'igiene e sanità pubblica o legge Crispi-Pagliani* del 1888, istituisce infatti, nei comuni di tutta Italia con più di ventimila abitanti, un ufficio d'igiene con annesso laboratorio e per quelli maggiori di seimila prescrive la stesura di un regolamento locale d'igiene<sup>341</sup>. Ai sindaci viene inoltre permesso di intervenire nelle situazioni giudicate più precarie nei centri abitati, anche se la legge prevede una struttura di tipo centralizzata e piramidale. La Direzione generale di sanità presso il Ministero degli Interni è presieduta da un tecnico-sanitario da cui dipendono le commissioni provinciali e, a livello comunale, alcune nuove figure che si inseriscono nell'organico: sono l'ufficiale sanitario, il medico-capo, e il veterinario comunale a dover coordinare l'attuazione delle indicazioni della legge. La legge di Napoli e la legge Crispi-Pagliani costituiscono un punto di non ritorno in risposta alla violenta epidemia di colera che colpisce l'Italia tra il 1884 e il 1885 e completano l'aggiornamento legislativo iniziato a partire dal 1865, portandolo al suo massimo sviluppo. La cronologia delle normative che regolano la disciplina urbanistica italiana manifesta anche la volontà di restare al passo degli altri stati europei. La legge Crispi-Pagliani richiama, negli intenti, il Public Health Act inglese del 1875<sup>342</sup> mentre gli interventi parigini del barone Haussmann, presi a modello per l'apertura di grandi e salubri direttrici cittadine, arrivano negli anni Sessanta alla loro terza fase di attuazione, dopo l'apertura dei grandi boulevards. È invece datata il 1 maggio 1865 l'inaugurazione della Ringstrasse viennese, che sarà modello diretto del piano regolatore di Bologna nel 1889. Da Bologna, ancora una volta, si farà sentire la voce di Antonio Zannoni che nel 1896 pubblica un articolo per esortare a intervenire sulle città per renderle più salubri<sup>343</sup>.

Tornando a Venezia, come abbiamo visto finora, in questi anni di fine secolo si creano i presupposti per ragionare sulla salubrità della città insulare fino ad arrivare alla compilazione del piano regolatore, datato 1891, a seguito di parziali studi e documenti pubblicati fin dagli anni Sessanta: è il motivo per cui il bilancio ultimo degli studiosi che hanno approfondito l'Ottocento veneziano ha da sempre rivendicato l'estrema vitalità, intensità e innovazione nello sviluppo della storia urbana di questo secolo<sup>344</sup>.

341 Si trovano informazioni riguardo la legge in questione in ZUCCONI 1989 ma, più esaustivo E. De Giuli, *Commento alla legge sull'igiene e sanità pubblica*, Milano, 1902.

342 Di cui ricalca ad esempio la facoltà data ai sindaci di dichiarare abitabile o meno gli edifici. ZUCCONI 1989, p.32; POPULIN 1987, p.25.

343 A. Zannoni, *Sulla convenienza di una società per l'esecuzione delle opere di risanamento delle città e affini*, in *L'ingegneria sanitaria*, n°5, 1896.

344 ROMANELLI, 1983, p. 253.



fig.100 Ponte in ferro sul Canal Grande presso Santa Lucia, progetto di A.H. Neville. AP IUAV Miozzi 3.fot/39

fig.101 Progetto per il ponte dei Ragusei delle officine Collalto, disegno a penna acquerellato, in ROMANELLI 1988, p.214





fig.102

Il 1866, anno del plebiscito che sancisce l'ingresso della città nel Regno d'Italia, comporta per Venezia modifiche sul piano amministrativo e, come diretta conseguenza, una nuova stagione di interventi sulla sua struttura urbana. Gianfranco Pertot evidenzia, in proposito, come i programmi dell'amministrazione italiana puntino soprattutto su grandi lavori di ispirazione haussmanniana per definire il nuovo aspetto della città<sup>345</sup> e, contestualmente, rendiconta il proliferare di comitati e associazioni che sorsero a questo scopo. È del 12 dicembre 1866 la costituzione della *Commissione per lo studio di un piano di riforma delle vie e canali di Venezia* (fig.102), composta da nove eminenti cittadini<sup>346</sup>. Ritornano nella composizione della Commissione alcuni nomi a noi già noti: presieduta dal sindaco Giambattista Giustinian<sup>347</sup>, facevano parte della commissione gli ingegneri Bianco, G.B. Meduna<sup>348</sup> e Trevisanato, il futuro sindaco Antonio Fornoni e il consigliere comunale Nicola Papadopoli<sup>349</sup>. Nella struttura e nella composizione dei membri, con podestà e politici affiancati da cittadini e tecnici, la Commissione ricorda quella sorta nel 1844, un parallelismo che emerge anche negli scopi<sup>350</sup>. Rimane operativa in questi anni anche la Commissione d'ornato, istituzione asburgica, che continua nella sua opera di salvaguardia e di modernizzazione del tessuto urbano. La Commissione istituita dal Giustinian, che ebbe vita breve, viene ben presto sostituita dalle più strutturate *Commissione permanente edilizia del Municipio* e dalla *Società per l'aerazione delle calli* entrambe istituite nell'ottica di migliorare la salubrità cittadina dopo le recenti epidemie<sup>351</sup>.

La Commissione del 1866 si caratterizza come diretta risposta ad una lettera del 30 novembre precedente sottoscritta da 13 cittadini veneziani<sup>352</sup>. Il sunto della lettera dimostra una presa di coscienza da parte dei veneziani firmatari che, riportando l'esempio delle altre città del regno, vorrebbero ad esse uniformarsi per attuare interventi di sistemazione alle vie di circolazione con maggior attenzione alla salubrità

345 PERTOT 1988, p.37.

346 La prima riunione della Commissione è datata da Romanelli il 20 dicembre 1866. ROMANELLI 1988, p.366.

347 Giambattista Giustinian, (1816-1888), conte veneziano. Il suo primo incarico politico rimane legato a Venezia già a partire dal 1848 quando venne eletto assessore della Congregazione municipale di Venezia. Fu sindaco per due legislature, la prima dal 1866-1868 e la seconda al termine degli anni Settanta (1877-78). Nel 1866 fu eletto anche senatore del Regno d'Italia con giuramento pronunciato il 15 dicembre. Va ricordato che la carica di sindaco all'epoca dell'istituzione della Commissione era ancora quella del Podestà, perché il comune aveva mantenuto la struttura amministrativa del vecchio governo austriaco. Giustinian subentrò in un primo momento a Bembo come podestà e successivamente fu nominato sindaco.

348 Giovanni Battista Meduna (1800-1886) architetto veneziano, assieme al fratello Tommaso, già incontrato nella vicenda relativa al ponte ferroviario, costituiscono due importanti personalità attive nella Venezia di fine Ottocento.

349 Per gli altri componenti della commissione e per una loro trattazione più approfondita si rimanda a ROMANELLI 1988, p.449.

350 Si intende quella sorta per stabilire quali fossero i rivi da potersi interrare VEDI PAG, paragrafo/capitolo prima. La composizione della commissione è in ROMANELLI 1988, p.195.

351 La prima commissione era nata con l'obiettivo di studiare la futura topografia generale della città e di ogni sua parte. Nella divisione in due commissioni delegate a risolvere problemi più specifici si avviò anche al rischio di interventi strutturali di portata maggiore.

352 La lettera, conservata in AMV 1865-69 IX 2/67, trova trascrizione integrale in ROMANELLI 1988, p.365.



degli edifici per un restauro del patrimonio edilizio, secondo le nuove esigenze del secolo. La lettera accenna alla possibilità di introdurre in città nuovi materiali da costruzione, il ferro e il cemento, ma il dato più significativo suggerito dall'appello sta nella constatazione dell'esistenza di spontanei capitali offerti dalle imprese edili e dai privati. La lettera arricchisce quindi il panorama di generale entusiasmo dato dall'annessione della città al Regno, facendone trasparire il punto di vista privilegiato della nascente classe medio borghese: una classe imprenditoriale che nel piano di rinnovamento urbano vorrebbe un programma edilizio principalmente speculativo, con capitali e investimenti privati. L'appello dei cittadini non sembra rimanere inascoltato, e la Commissione decide di espandere all'intera città la possibilità di trattare dell'urbanistica di Venezia, bandendo un concorso per la presentazione di progetti. Le proposte, passate alla storia come i *cento piani* per Venezia, si dovevano presentare entro il 31 gennaio 1867 al Municipio e poi, in un secondo momento, andavano studiate e valutate dalla Commissione. I suggerimenti che giungono sono numerosissimi sebbene la documentazione non si sia conservata integralmente. Dobbiamo figurarci una situazione nella quale, complice sia il tempo ristretto - poco meno di due mesi - sia la varietà di soggetti a cui era rivolto il bando, al Comune di Venezia arrivarono le più disparate tipologie di documenti, sia in forma di proposte scritte che di tavole di progetto. Giandomenico Romanelli commenta i *cento piani* sottolineando come nei lavori della commissione emerga definitivamente l'accettazione della città di Venezia secondo un'ottica terrafermica<sup>353</sup> ormai consolidata dalla costruzione del ponte. L'unica rilevante eccezione è costituita dal *piano dei rivi*<sup>354</sup> proposto dalla triade Romano, Antonio Lavezzari<sup>355</sup>, Petich<sup>356</sup>. La maggior limitazione osservata riguardo a questo progetto è però il trattamento che viene riservato al sistema idrico veneziano, considerato alla pari di quello di un tessuto stradale: con l'intento di ammodernare il sistema delle comunicazioni acquee, le proposte ricalcano infatti gli interventi di rettifica, allargamento e abbreviazione dei percorsi tipici degli interventi stradali, con la sola differenza che questo genere di interventi si configura come molto più dispendioso e di più complicata attuazione nel momento in cui viene meccanicamente trasposto alla rete navigabile<sup>357</sup>. Non

353 [...] Ciò che nei lavori della Commissione non appare più materia problematica è l'acquisizione formale, funzionale, semantica, della città e dei suoi modi di lettura secondo un'ottica terrafermica (e quindi "da terra") piuttosto che dalle sue antiche vie d'acqua (si tolga il Canal Grande che è progressivamente venuto ad incarnare la Venezia tardo-romantica [...]). ROMANELLI 1988, p.374.

354 Un'approfondita descrizione del piano, con gli interventi previsti per i singoli sestieri è riportata in ROMANELLI 1988, p.389-390.

355 Antonio Lavezzari, medico veneziano, autore di una pubblicazione dedicata al sindaco Giuseppe Giovanelli (1824-1886) in carica dal 1868 al 1870, riguardante la tecnologia di illuminazione pubblica a gas. Il Lavezzari compare oltre che nella proposta per il piano dei rivi, anche nel rapporto della polizia datato 16 gennaio 1868, dove compare assieme ad Augusto Tironi, Tommaso Luciani e Luigi Franzoja, ad una loggia massonica politicizzata intitolata ad Abramo Lincoln. Per approfondire si veda CAMURRI 2002, nota 133.

356 I fratelli Busetto, Antonio detto Petich e Giovanni detto Fisola, erano gli stessi impresari che costruirono il ponte ferroviario come ultimo tratto della linea Milano-Venezia. L'impresa Petich era specializzata nelle opere di scavo dei canali e di manutenzione della laguna e dei forti. Bernardello osserva inoltre che l'impresa Petich già al 1841, data dell'approvazione dei lavori, poteva contare di una solida base economica con la quale garantirsi l'appalto prestando la fideiussione richiesta di trecentomila lire austriache.

357 ROMANELLI 1988, p. 389.

solo nelle modalità, ma anche negli obiettivi i tre proponenti cercano di raggiungere le stesse migliorie utilizzate per giustificare i grandi interventi sul tessuto viario, ossia una maggior salubrità e l'aumento del valore immobiliare delle proprietà prospicienti ai nuovi canali così allargati e sistemati. Il progetto però, al netto, considera la città senza farne un caso particolare e, per quanto possa essere giudicato oggi in maniera negativa, esso in realtà tenta di giungere al compromesso tra la specificità tipica del sistema di comunicazione interno rispetto alle necessità igienico-sanitarie.

Il più feroce avversario al *piano dei rivi* è proprio un membro interno alla Commissione, l'ingegnere Giuseppe Bianco, direttore dell'Ufficio Tecnico municipale già dal 1855. La sua proposta di sistemazione dei collegamenti urbani interni prevede infatti una proposta opposta, in linea con gli interventi già sostenuti negli anni passati dal suo ufficio, per la definitiva conferma della pedonalizzazione cittadina, con un capillare intervento sull'intera Venezia. Il *Programma di allargamenti ed accorciamenti di vie ed altri miglioramenti del materiale della città di Venezia*<sup>358</sup>, questo il titolo del volume a stampa che riassume il *progetto Bianco*, riporta le opere da eseguirsi suddivise in tre categorie principali: 131 *Opere Nuove*, interventi affiancati da 16 progetti chiamati invece *Riduzioni e Ricostruzioni* e, infine, 3 *Progetti Straordinari*, che non sono altro che la riproposizione di interventi già noti al dibattito pubblico ma mai giunti al compimento<sup>359</sup>. Ciascuna delle proposte di Bianco, nonostante dimostri una cecità nei confronti di uno sviluppo di Venezia che si discosti dal mero allargamento e accorciamento delle vie e ne risulti in questo senso zelante<sup>360</sup>, continua ad assumere, in perfetta continuità col periodo napoleonico, asburgico e ottocentesco, Piazza San Marco come *centro precipuo dell'intera città*<sup>361</sup>. Proprio a questa causa - cioè alla necessaria centralità di San Marco - che si prestano i 16 interventi di *Riduzione e Ricostruzione*, proponendo l'allargamento di calli, l'abbattimento di edifici e la creazione di sottoporteghi laddove i rettilinei tracciati a partire dall'unica Piazza di Venezia incrociavano ostacoli. Erano previsti infine anche interventi di scavo dei rii, e sistemazione delle condotte e delle cisterne per la raccolta dell'acqua, ma si configuravano come semplice manutenzione dell'esistente.

Giuseppe Bianco non sarà l'unico membro della Commissione a proporre un piano e il fatto che le proposte più strutturate, correlate cioè anche da documentazione grafica, arrivino proprio dai commissari interni ci fa supporre che questi progetti derivino in realtà da un periodo di studi e ricerche ben più ampio di quello effettivamente previsto

358 BIANCO 1866.

359 Si tratta in particolare: 1. di un acquedotto che arrivasse direttamente dalla terraferma, già previsto nel passaggio dal progetto definitivo all'esecutivo di Petich e predisposto nel ponte ferroviario; 2. di un grande Mercato che nella zona di Rialto potesse accentrare Pescheria, Erberia, Frutteria e Polleria, idea che nel 1838 fu avanzata da Salvadori e nel 1857 sviluppata dall'ingegnere Federico Berchet per il dimensionamento di una struttura in ferro e vetro; 3. dell'ampliamento del cimitero comunale, di cui in realtà Bianco si limitava a proporre un progetto già sviluppato da Annibale Forcellini nel 1858, anno in cui il trevigiano vinse il concorso per la progettazione dell'Isola di San Michele.

360 ROMANELLI 1988, p.381.

361 BIANCO 1866.

dal bando comunale<sup>362</sup>. L'ingegnere Carlo Grubissich, che dimostrerà nel biennio 1866-1867 particolare interesse nel potenziamento delle linee ferroviarie della Venezia tridentina<sup>363</sup>, dal canto suo propone la discussione di un promemoria col quale tenta di assicurare una serie di scelte valide per garantire condizioni favorevoli alla futura approvazione dei progetti. Più nello specifico, è fondamentale per Grubissich la soppressione dell'asburgica Commissione all'Ornato, le cui funzioni andrebbero accorpate al neo-istituito organo di cui egli stesso fa parte<sup>364</sup>. Scavo, manutenzione e sistemazione dei canali per l'ingegnere costituiscono un presupposto necessario alla salubrità di Venezia, ma emerge più sentitamente la volontà della sistemazione edilizia degli immobili più fatiscenti, nell'ottica di risollevare le condizioni abitative dei cittadini più poveri. A tale proposito si rende necessario per Grubissich un censimento del costruito veneziano che possa suddividere gli edifici presenti in città nelle due macro categorie di *edilizia storico-monumentale* e quella invece *per la classe meno agiata*. In base alla categoria nella quale ciascun edificio può essere catalogato, ne consegue una maggiore o minore libertà di intervento da parte della pubblica amministrazione. Tutto questo concorrerà anche ad avere un differente approccio alla tematica del restauro, in merito alla quale, proprio a Venezia nel giro di una decina di anni si schiereranno alcune delle personalità più importanti del settore. I consiglieri Enrico Trevisanato<sup>365</sup> e Antonio De Reali<sup>366</sup> presentano nel febbraio del 1867 due proposte distinte, pur servendosi entrambe dell'espedito del rettilo. Mentre il primo, nel segnare l'andamento del tracciato, propone una linea spezzata, parallela all'andamento del Canal Grande, composta da segmenti rettilinei ai cui vertici si trovavano più *campi*, De Reali, radicalmente, traccia due direttrici perpendicolari fra loro che intercettano i quattro *poli* per lui centrali nella futura gestione dei flussi della città, e cioè il campo San Bartolomeo e Piazza San Marco per la direttrice più breve, e i campi Santa Maria Formosa e Santo Stefano per quella di lunghezza maggiore<sup>367</sup>.

- 362 In ROMANELLI 1988, ad esempio, il criterio di selezione delle proposte è legato non tanto alla fama delle personalità che presentano le proposte, quanto piuttosto a quei piani che mostrano caratteristiche tali da poter essere considerate dei piani generali, lasciando suggerimenti generici e proposte settoriali specifiche nei faldoni dell'archivio municipale. Le proposte selezionate seguendo questo principio sono proprio quelle dei commissari interni.
- 363 Dell'ingegner Grubissich sono pubblicati *Progetto di una strada ferrata da Udine per Cividale a Caporetto con diramazione da Cividale a Cormons*, Tipografia del Commercio, Venezia, 1865; *Studi sulle proposte ferrovie venete applicati al progetto d'una strada ferrata da Conegliano per Fadalto al Piave*, Tipografia del Commercio, Venezia, 1866; *Cenni sul progetto di una strada ferrata bassa fra Gorizia e Trieste*, Venezia, 1867; *Studi sul proseguimento della ferrovia Rodolfiana a Trieste esposti nella seduta 15 maggio 1867 al Comitato Municipale ferroviario triestino*, Trieste, 1867.
- 364 Espresso in maniera molto più semplicistica, per Grubissich è necessario provvedere alla semplificazione legislativa, sopprimendo il principale ostacolo all'approvazione dei nuovi progetti rappresentato appunto dalla Commissione all'Ornato.
- 365 Su Enrico Trevisanato le maggiori informazioni riguardano il progetto esecutivo che egli firma per il restauro del Fondaco dei Turchi, edificio simbolo che apre al dibattito sul restauro nella città di Venezia a partire dagli anni Settanta dell'Ottocento. Direttore dei lavori all'epoca del progetto Trevisanato per il Fondaco rimaneva l'ing. Bianco, ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico comunale.
- 366 Antonio De Reali (1834-1887) senatore del regno d'Italia dal 1876 e presidente della camera di Commercio Veneziana. Nobile proprietario terriero.
- 367 Campo San Bartolomeo e Piazza San Marco garantivano un collegamento diretto fra Piazza e Rialto, mentre il secondo asse permetteva una più rapida percorrenza tra il sestieri di Castello e Dorsoduro, garantendo l'apporto diretto dei flussi al recente ponte Neville all'Accademia.

L'assessore Antonio Fornoni, presidente della Commissione, si discosta invece dal metodo del rettilineo, ma propone l'apertura di due grandi strade che seguano parallelamente il Canal Grande allo scopo di collegare da ambedue le sponde di questo, con larghe e salubri vie pedonali, la stazione ferroviaria con Piazza San Marco. Non è quindi un'ipotesi concepita con la logica della via più breve quanto piuttosto del rispetto del tracciato del Canale principale di Venezia. Fornoni non arriva al disegno di veri e propri piani, ma richiede l'istituzione di una sottocommissione che si occupi dello studio e del progetto dei due tracciati. Saranno Grubissich e Trevisanato i consiglieri proposti da Fornoni per questo compito, quegli stessi membri, cioè, che con le loro proposte progettuali avevano dimostrato simile affinità di visioni.

Uno dei membri più attivi della Commissione, invece, l'ingegnere Giovanni Battista Meduna, propone in più sedute una serie di singoli interventi che, se considerati a sistema, dimostrano un piano coerente di sistemazione della percorribilità generale della città. Se alcune delle proposte riguardano l'edilizia per le classi meno abbienti e la riproposizione di complessi architettonici già incontrati in altri studi, come un nuovo palazzo della Borsa e un nuovo mercato cittadino, dobbiamo riconoscere a Meduna la paternità di alcune idee che, presentate per la prima volta all'esame della Commissione, troveranno una realizzazione diretta. È il caso del Bacino Orseolo (fig.103), realizzato nel 1869, che Meduna anticipa proponendo due interventi di sistemazione per la realizzazione di un approdo più agevole in Piazza San Marco<sup>368</sup> e l'apertura di via 22 Marzo, realizzata appena una decina di anni dopo<sup>369</sup> su progetto di Annibale Forcellini<sup>370</sup> e Francesco Balduin<sup>371</sup> (fig.104). Uno dei punti più significativi del progetto di Meduna testimonia tuttavia una particolare sensibilità alla sistemazione della navigazione interna, per la quale esorta la Commissione ad abbandonare tutti i provvedimenti che prevedono l'interramento dei rii, considerandone piuttosto l'apertura di nuovi in grado di garantire un ricircolo delle acque.

L'intervento più urgente che Meduna ritiene di dover sottoporre agli studi della commissione è quello di un rio col quale si possa più rapidamente collegare la stazione ferroviaria con il centro della città, in modo da abbreviare il tragitto attraverso il Canal Grande (fig.105). Di quest'idea ci è rimasto un lucido acquerellato col tracciato del nuovo canale, probabilmente allegato alla proposta firmata dall'architetto (fig.106). Il progetto segue una prassi consolidata negli interventi sulla rete navigabile di

fig.103



fig.104

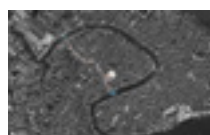


fig.105  
fig.106



368 Sono il primo e il secondo punto di un promemoria presentato da G.B. Meduna già nella prima seduta. Si veda per questo ROMANELLI 1988, p.383.

369 La delibera municipale per i lavori di allargamento è datata 27 agosto 1875.

370 La presenza del Forcellini a Venezia è assicurata dal 1876 al 1890, periodo nel quale l'architetto si occupò in veste di tecnico municipale dei restauri di Palazzo Ducale. In proposito si può vedere il volume edito dalla tipografia del Genio Civile di Venezia di A. Forcellini, *Sui restauri di Palazzo Ducale di Venezia*, Venezia, 1890.

371 Sull'ingegnere Francesco Balduin troviamo in AMV progetti che documentano il suo impegno soprattutto negli interventi relativi alla costruzione di abitazioni salubri, che lo renderanno tra i tecnici attivi impegnati a partire dagli anni Novanta nella sistemazione delle abitazioni veneziane. In particolare in AMV, 1910-14, IX, sono presenti i piani per la sistemazione di calle e Corte Correrà, con il progetto di nove blocchetti edilizi individuali al posto degli edifici per cui era prevista la demolizione. Questo intervento, datato 1893 rientra nei piani di sistemazione del patrimonio edilizio veneziano iniziati a partire dal 1891, dopo l'approvazione del primo piano regolatore per la città di Venezia. Si possono trovare raccolti in FERRIGHI 2020.

Venezia perché preserva un tracciato già segnato, gli esistenti rii di San Polo e Marin, evitando di intaccare le *insule* già edificate, limitandosi, per allargare il rio, allo sbancamento delle rive. Se osserviamo bene il progetto del minore dei fratelli Meduna, inoltre, notiamo che, specialmente nel tratto corrispondente a rio Marin, erano previste fondamenta continue lungo entrambe le rive del canale per preservare la circolazione pedonale e, allo stesso tempo, permettere la creazione di nuovi approdi, da cui si sarebbe direttamente giunti nel cuore del sestiere di San Polo. Il valore che possiamo oggi attribuire a quest'idea di nuovo canale è legata anche alla considerazione che lo stesso Miozzi dimostra di avere verso questo progetto, anche se lo attribuisce al fratello maggiore, Tommaso. In un passaggio in cui riporta alcuni dei provvedimenti che vennero proposti per Venezia a fine Ottocento<sup>372</sup>, Miozzi identifica nel canale attraverso il sestiere di Santa Croce la prima anticipazione, almeno negli intenti, del Rio Novo<sup>373</sup>. Ciò che varia notevolmente nella concezione dell'opera è proprio il *centro* che viene collegato alla stazione ferroviaria: nel progetto di Meduna il nuovo rio sarebbe terminato allo stesso sbocco di quello esistente di San Polo, riportando la centralità urbana alla zona dell'originario *Rivo Alto*<sup>374</sup>, a metà tracciato del Canal Grande; quando Miozzi, nel 1931, inizia gli scavi del Rio Novo, è ormai consolidata la centralità indiscussa di Piazza San Marco e, in maniera esplicita, l'accettazione della sua attrattività turistica. Il tracciato del canale realizzato punta quindi ad accorciare il percorso tra la zona degli arrivi dalla terraferma (stazione FS e Piazzale Roma) e l'area marciana, escludendo Rialto come tappa intermedia del tragitto.

In parallelo alla presentazione delle proposte e alla loro discussione in Commissione, nelle fila dell'amministrazione veneziana arrivano anche personalità che si spendono nel proporre interventi di miglioramento dell'assetto urbano. Il primo rilevante provvedimento amministrativo è la nomina del prefetto unitario Luigi Torelli<sup>375</sup> nel 1867 che, otto mesi dopo il suo insediamento, stende una prima relazione che fotografa le condizioni della città, letta alla Deputazione provinciale il 28 novembre 1867<sup>376</sup>. Torelli si inserisce nel dibattito cittadino dimostrando di tenere

372 MIOZZI 1957, vol.1, pp. 215-221.

373 “[...] L'unica voce serena in tanta confusione di idee è quella del vecchio Ingegnere Meduna, l'illustre costruttore del ponte ferroviario; fu lui che con il prestigio della sua autorità e della sua esperienza personale si oppose alla mania dilagante di allora di interrare i rii; propose la rettifica di una serie di calli parallele a Rio Marin per rendere più breve il percorso tra la stazione ferroviaria ed il centro; propose l'allargamento del Rio di Ca' Foscari per abbinare alla precedente via pedonale anche una via nautica, indicando cioè quelle soluzioni che lo scrivente, quasi mezzo secolo dopo, ebbe la fortuna di poter realizzare.” In questo estratto, anche se dimostrato dalle ricerche di Romanelli, appare chiaro come Miozzi confonda la paternità del progetto ma, allo stesso tempo, sia corretto nell'osservare la presenza di proposte in linea con il mantenimento di un equilibrio fra percorsi navigabili e pedonali. MIOZZI 1957, vol.1, p. 219.

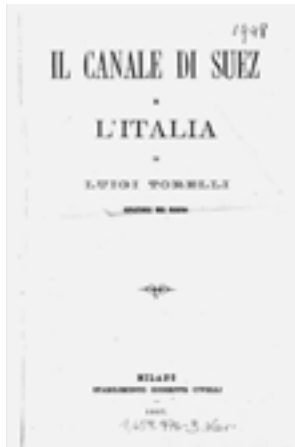
374 È il modo con cui si intendeva la zona di Rialto, nucleo più antico della città, legato storicamente all'area del mercato e al cuore economico di Venezia.

375 Luigi Torelli (1810-1887) politico e senatore del Regno d'Italia dal 1860, ministro dell'agricoltura nel biennio 1864-65. Nel 1867, dopo un secondo mandato prefettizio molto complicato a Palermo, dal 15 aprile al 13 ottobre 1866, in cui dovette affrontare le rivolte delle sette giornate, venne destinato dal ministro Urbano Rattazzi a Venezia dove rimase fino al 1872. G. Ferraro, in *Dizionario biografico degli italiani*, vol.96, 2019.

376 TORELLI 1867 (2). La Deputazione Provinciale venne istituita dall'Art. 106 della legge comunale e provinciale pubblicata in Gazzetta Ufficiale l'8 gennaio 1860 e costituiva l'organo esecutivo delle province italiane durante il periodo monarchico.

soprattutto al potenziamento dell'istruzione e delle condizioni abitative della città, cercando di provvedere urgentemente alla realizzazione di un acquedotto e alla sistemazione dei canali e delle calli più insalubri. Da un punto di vista economico e commerciale, il potenziamento delle strutture portuali è per il prefetto *conditio sine qua* non per garantire a Venezia una sopravvivenza economica<sup>377</sup>. Torelli inoltre espone la sua relazione senza citare il dibattito che stava affrontando negli stessi anni la Commissione Giustinian sui progetti per Venezia, rimarcando piuttosto un altro fattore importante per le sorti della parte a vocazione più industriale della città. L'area della Giudecca e quella di Santa Marta, si evince dall'intervento, sono quelle che ospiteranno i nuovi magazzini e le nuove infrastrutture di servizio portuale, inaugurando così il potenziamento di quest'area<sup>378</sup>. Sono già nei fatti avviati gli accordi sia con il Ministero dell'Interno che con l'amministrazione della Compagnia delle Strade Ferrate, che da quest'opera avrebbe tratto i maggiori profitti, per l'esclusiva di un binario dedicato dal parco ferroviario di Santa Lucia fino a Santa Marta, servendo la nascente area Marittima. Per quanto riguarda infine il potenziamento portuale, Torelli auspica un veloce accordo per stabilire una nuova rotta commerciale verso l'Egitto, diretta conseguenza dell'apertura del Canale di Suez (1862) e appoggia gli interventi di scavo per un attrezzato bacino portuale (l'attuale marittima) e dei canali lagunari che dalle bocche di porto conducono a Santa Marta. Sull'impatto e l'importanza dell'istmo di Suez per l'Italia e Venezia, lo stesso Torelli pubblica nell'aprile del 1867 un volume interamente dedicato a questo tema<sup>379</sup> (fig.107), dal quale si evince come Venezia potesse ricavarne i maggiori vantaggi, essendo il porto italiano più prossimo, anche rispetto ai concorrenti porti di Trieste e Genova<sup>380</sup> (fig.108).

fig.107



PORTO	ESTATE	INVERNO	TOTALE
Venezia	100000	100000	200000
Trieste	50000	50000	100000
Genova	30000	30000	60000
Altri	20000	20000	40000

Il Canale di Suez, che si apre verso il mare, è un'opera pubblica, e l'unico che, per la sua posizione, sia in grado di ricevere le navi di ogni tipo, e di essere il più sicuro e il più comodo porto per l'Italia e per l'Europa.

fig.108

fig.109



Le proposte che alimentano i dibattiti cittadini in questi primi anni di unità nazionale culminano con una serie di considerazioni e timori che vengono raccolti da Pietro Manfrin nel suo *L'Avvenire di Venezia* del 1877 (fig.109), nel quale l'autore esorta i giovani veneziani a partecipare attivamente per una rinascita della città<sup>381</sup>. Il volume si struttura per sommi capitoli in una prima ricognizione storica sulle origini della città, mentre in chiusura l'autore si sbilancia nel proporre soluzioni attive per il miglioramento delle condizioni abitative e commerciali. Non mancano i riferimenti all'operato del senatore Torelli, che viene valutato positivamente nelle intenzioni anche se del suo ambizioso piano in pochi anni si era fatto molto poco<sup>382</sup>. La maggiore problematicità che Manfrin riporta è la mancanza di un piano organico di interventi, causata dalla grande quantità di proposte individuali e dalla scarsità di coraggio nell'adottare un piano condiviso di interventi:

377 Si veda in proposito CAMURRI 2002 (2).  
 378 TORELLI 1867 (2), pp.15-19.  
 379 TORELLI 1867 (1).  
 380 TORELLI 1867 (1), p.89 *Tabella 1*  
 381 MANFRIN 1877, Introduzione  
 382 MANFRIN 1877, p. 188.

[...] Tale mancanza di un piano e quindi un obiettivo certo, costituisce il difetto principale di opere, che devono stimarsi per il resto, buone non solo, ma necessarie. Nelle città monumentali trovano sempre la stessa lotta fra i conservatori e coloro che vogliono innovare. Pure vi dovrebbe essere una via di mezzo, di conservare cioè i monumenti e rendere più conforme il rimanente alle esigenze della moderna civiltà.<sup>383</sup>

Il piano mancante denunciato da Manfrin arriva, anche per Venezia, negli ultimi anni dell'Ottocento e viene elaborato dal 1886 al 1891, ossia gli anni immediatamente successivi all'inaugurazione della nuova stazione marittima (1874-75)<sup>384</sup> e dei nuovi impianti di Santa Marta del 1880<sup>385</sup>. La nascente importanza di Santa Marta e del lato occidentale della città rispetto al ponte ferroviario ha un impatto notevole sulle strategie urbane: il ponte diviene a tutti gli effetti uno sbarramento rigido che scompensa lo sviluppo industriale della città, mentre gli interessi imprenditoriali si spostano sui territori opposti rispetto al sestiere di Cannaregio, dove si stavano invece portando a compimento tutti quegli interventi di sistemazione urbana sviluppati a partire dal 1866<sup>386</sup>.

I terreni di Santa Marta, della Giudecca e di Dorsoduro sono infatti meno costosi per gli industriali che vogliono investire su di essi rispetto a quelli orientali, dove le nuove arterie sane e ampie stavano portando alla riqualificazione edilizia. Le strutture del porto e della Marittima sono quindi l'espressione della nuova classe borghese emergente: nel 1882 a Santa Marta è ormai insediato il Cotonificio veneziano, dal 1884 entra in funzione sulla sponda opposta il mulino a vapore di Giovanni Stucky<sup>387</sup> e nel 1881-1882 aprono le strutture dei magazzini di San Basilio. La redazione del piano regolatore per la città di Venezia, di cui sono incaricati l'ingegnere capo Annibale Forcellini e Girolamo Manetti, interno all'Ufficio Tecnico municipale, tiene conto di tutti questi fattori e prevede una quarantina di interventi, suddivisi, come da prescrizione normativa, in 24 del Piano Risanamento e 16 del Piano Regolatore, da compiere rispettivamente in 12 e 30 anni. Questa distinzione viene eliminata e il piano approvato in linea di massima<sup>388</sup>. Gli interventi del piano e le ragioni che ne muovono il progetto si leggono dalla relazione dello stesso Forcellini<sup>389</sup>: essi perseguono quattro

383 MANFRIN 1877, pp. 188-189.

384 Il progetto per la stazione marittima rientra nei compiti di una commissione istituita nel giugno 1866 in parallelo alla commissione del sindaco Giustinian per provvedere alla navigabilità dei canali e delle bocche di porto. Il presidente è l'ingegnere idraulico Pietro Paleocapa. Il progetto viene presentato nel 1867 ma viene subito molto criticato dai commercianti. Solo nel 1874 iniziano i lavori per quello che nel frattempo si era evoluto come progetto definitivo, dopo aver coinvolto la Camera di Commercio. Marino Ettorelli, in ZUCCONI 2002, p. 24.

385 ROMANELLI 1988, p. 430. Tra gli studi più aggiornati sulla Stazione Marittima si veda anche la sezione dedicata *Il "SINUS" PORTUALE E INDUSTRIALE*, in ZUCCONI 2002, pp. 19-72: Sono particolarmente significativi gli interventi di Marino Ettorelli, *I progetti per la Marittima e il porto insulare*, pp.23-32 e quello di Giulio Ernesti, *Marittima-Marghera: sponde o fronti del porto?*, pp. 59-72.

386 ROMANELLI 1988, p. 432.

387 La progettazione del Molino Stucky è affidata all'architetto Ernst Wullekopf tra il 1884 e il 1895. L'attività è attiva fin dal 1884 ma l'edificio come lo vediamo oggi si costruisce in una decina di anni. Una schedatura del progetto è in Romanelli, Julier, *Scheda sul Mulino Stucky*, in *La Biennale. Annuario 1975*, Venezia, 1975.

388 FERRIGHI 2019, p. 100.

389 AMV Celestia, 1885-1889, IX 1/29, *Relazione Forcellini*, 10 dicembre 1886.



fig. 110



fig. 111

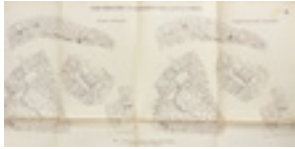


fig. 112

criteri direttivi legati all'allargamento degli itinerari più frequentati, all'apertura di nuovi percorsi, alla creazione di una rete tracciata a partire dai centri principali verso le aree più isolate e, infine, alla creazione di aree edificabili demolendo le abitazioni più malsane<sup>390</sup>. Sono i principi che già perseguiva la Commissione del piano del 1866 e sanciscono inesorabilmente a fine secolo il ripiegamento della città su se stessa. La politica punta, in linea con le altre città italiane, a ripiegare non tanto grandi opere di spirito ottocentesco quanto ad un fine lavoro su selezione e taglio, operazione davvero chirurgica, su singoli edifici per le già discusse tematiche di igienismo e salubrità (figg. 110-112). Anche per questo motivo, dalle grandi problematiche urbane il ridimensionamento alla scala delle calli e l'attenzione alla salute dei singoli cittadini comporta uno spostamento delle politiche alla tematica delle abitazioni. Nel 1893 viene nominata al riguardo la *Commissione amministratrice del fondo per le case sane, economiche e popolari*<sup>391</sup> che, servendosi dei rilievi condotti nel 1873 sulla condizione delle abitazioni in città, propose interi interventi di urbanizzazione nelle aree individuate dal piano regolatore<sup>392</sup>. Da un punto di vista amministrativo, sarà la giunta democratica guidata da Riccardo Selvatico ad accompagnare le prime sperimentazioni in questo ambito, approntando un sistema che nei primi del Novecento darà alla città interi nuovi quartieri.

In parallelo a una così mirata strategia di intervento nella città storica, il primo bilancio delle aree interessate dal piano del 1891 provoca una dura resistenza da parte di alcune personalità cittadine e alimenta contemporaneamente il dibattito nazionale facendo intervenire personalità della cultura artistica e architettonica italiane. Le voci che più si sentono a difesa della città antica e di interventi più morigerati sono quelle di Camillo Boito<sup>393</sup>, Pompeo Molmenti e del più giovane archeologo Giacomo Boni, che a partire dal 1882 produsse una serie di scritti mirati alla conservazione di Venezia grazie alle esperienze maturate come assistente nei cantieri di restauro di Palazzo Ducale<sup>394</sup>. Boni si spenderà a difesa della città soprattutto in relazione alla conservazione dei monumenti, alla preservazione del regime idraulico e alla tutela dell'ambiente lagunare. Coinvolto negli scavi dei Fori Romani durante il grande cantiere della via dei Fori imperiali, la particolare sensibilità archeologica di Boni carsicamente riemergerà, a distanza di una trentina d'anni, anche nell'approccio allo scavo di Rio Novo. Nel narrare il cantiere vengono infatti utilizzati anche reperti trovati durante gli scavi, con un preciso intento archeo-

390 FERRIGHI 2019, pp. 99-102.

391 Poi semplicemente *Commissione per le case...*, fino a diventare nel 1914 Istituto Autonomo Case Popolari. ROMANELLI 1988, p. 447. Sull'argomento sono importantissimi SOMMA, et al. 1983 e gli studi più recenti di DE BATTISTI BESI 2018.

392 SOMMA, BORTOLOTTI, CAMPOSTRINI, CARROZZI, 1983, p. 15.

393 Camillo Boito, classe 1836, restauratore e teorico del restauro italiano, negli anni Ottanta aveva da poco realizzato lo scalone monumentale di palazzo Franchetti (1882) e predicava un approccio al restauro discreto, che potesse mantenere l'aspetto dell'opera al tempo del restauro, con interventi ponderati. Dizionario biografico degli italiani, vol. 11.

394 Prima come dipendente dell'impresa Cadel, poi nel Genio Civile. Sandro Franchini in FAVARETTO, PILUTTI NAMER 2016, pp. 73-87.



logico: ne sarà fatta una pubblicazione<sup>395</sup> e lo stesso Miozzi riutilizzerà le immagini dei reperti in apertura ai capitoli della grande monografia sul progetto del ponte Littorio<sup>396</sup>.

Come per Boito<sup>397</sup> e Boni, molto altro sarebbe da dire su Pompeo Molmenti, ma ci limitiamo in questa sede a trattare dell'opera che costituisce il prodotto più importante del suo impegno civico e della sua partecipazione al dibattito negli anni in cui il piano regolatore viene discusso. *Delendae venetiae* è una provocatoria esortazione rivolta all'amministrazione municipale veneziana, un ultimo tentativo di sensibilizzare le istituzioni su quanto si stia perdendo di vista l'identità della città storica. Una sensibilità che cerca di andare controcorrente rispetto all'immagine anatomica di una Venezia languida e morente che necessita di interventi chirurgici<sup>398</sup>. In definitiva Molmenti intende dimostrare che non sono solo gli edifici monumentali a fare di Venezia la città che è, ma, al contrario, è la sinergia del costruito nella sua complessità e nella retorica fra le parti a determinare l'immagine percepita. Il monito è dunque che la classe dirigente non tratti Venezia alla pari di altre città italiane e soprattutto non ne snaturi l'essenza:

*[...] A Venezia non sono i monumenti soltanto che destano l'ammirazione del mondo, ma l'aspetto della città. "Se vogliamo" esclama John Ruskin "noi possiamo edificare copia della chiesa di San Marco, da noi stessi in Inghilterra o in America, ma noi vogliamo vedere a Venezia la basilica." Si potrebbero benissimo a pezzo a pezzo trasportare a Londra e a Parigi i nostri più mirabili palazzi e ivi rifabbricarli, ma come non sarebbe diminuita, per non dire distrutta, ogni dilatazione estetica, senza la cornice delle acque, del cielo, delle strade pittoresche! "Non basta" scrive assai giustamente Camillo Boito "provvedere ai monumenti insigni, perché l'arte, la storia, la tradizione, la vaga e spesso inesplicabile poesia di Venezia, siano rispettate." Alle nostre parole risponderà lo schianto del piccone demolitore... Ma il nostro non è che un addio pieno di dolore e di rimpianti a Venezia che scompare.*

Molmenti, come Boito, si batterà per evitare in tutti i modi gli interventi previsti dal piano regolatore del 1891, con argomentazioni che sono ancora attuali quando si ragiona delle sorti della città attuale. Ma a fine Ottocento, Venezia, per la classe dirigente imprenditoriale, è prima di tutto una città produttiva e, nonostante gli interessi si spostino a inizio Novecento al vicino entroterra, rimane sempre, di fondo, la volontà di renderla una città moderna, al contrario di quanto lo zoccolo intellettuale tenti di costruirne un formalismo tradizional-

395 AP IUAV Miozzi 3.txt/44. Luigi Contin, *Lo scavo del Canal Novo. Relazione e studio sui frammenti di ceramica venuti alla luce*, Venezia, XI E.F. (1932-1933).

396 MIOZZI 1934.

397 Uno dei volumi più riusciti che tenta di riassumere le molteplici sfaccettature di un personaggio come Camillo Boito è ZUCCONI, SERENA 2003.

398 Con altri termini, Massimo Favilla pubblica un testo a commento del *Delenda Venetiae*, in cui è metodico nel cercare di ricostruire quale sia la Venezia che Pompeo Molmenti ha di fronte nel momento in cui redige questo testo. FAVILLA 2006, pp. 166-175.

sta. L'acqua, in particolare, ritorna tanto negli scritti di Ruskin, quanto nelle parole del Boito e nei discorsi di Molmenti: ma gran parte dei provvedimenti presi nell'Ottocento mirano a modificare i percorsi interni della città, portando strade asciutte e case sane. Per questo, dopo averne riassunto i principali accadimenti urbani, è necessario riflettere su quella che è l'immagine della città durante questo secolo, per meglio ragionare poi su come questa cambi ancora nel corso del primo Novecento.

fig.102 Avviso a stampa per la nomina della Commissione per la sistemazione delle vie e canali della città, in ROMANELLI 1988, p.374.  
*[...] Ora questa commissione invita tutti coloro, i quali avessero fatto studi, piani, progetti tanto parziali che generali sull'argomento, nonché i cittadini che desiderassero esporre le loro idee, a voler presentare i proprj elaborati al municipio sezione III non più tardi del 31 gennaio p.v.*



fig.103 Progetto per il bacino Orseolo di G.B. Meduna, F. Berchet, L. Torelli, D. Turazza. Nella tavola sono rappresentate pianta, sezione e prospetto della pensilina d'approdo e il profilo della fondamenta. In ROMANELLI 1988, p.408

fig.104 *Progetto della nuova strada fra il campo di S. Moisè e quello di S.Maria Zobenico, in una sola retta e della larghezza di m 10.00, A. Forcellini, F. Balduin. Oggi via 22 Marzo.*

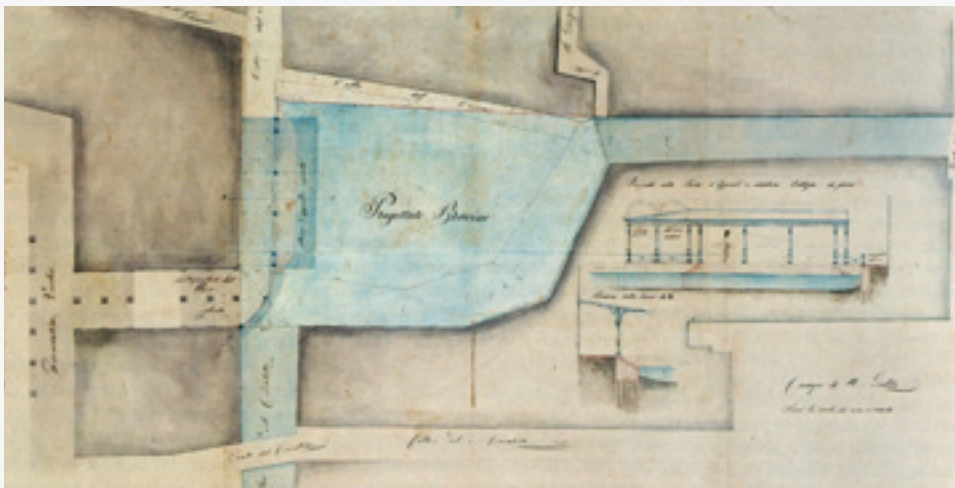




fig.105 Ricostruzione del tracciato per la prima ipotesi di un collegamento navigabile con sistemazione delle fondamenta attraverso il sestiere di Santa Croce, dalla stazione di Santa Lucia fino allo sbocco sul Canal Grande nei pressi di Rialto. Questa rappresenta la prima ipotesi documentata di un progetto di collegamento rapido attraverso la città che consentisse anche di ottenere nuovi punti di approdo. Rielaborazione dell'autore sulla cartografia attuale.

fig.106 G.B. Meduna, ipotesi di comunicazione acquaia con modifiche ai rii di San Polo e Marin in ROMANELLI 1988, p.384

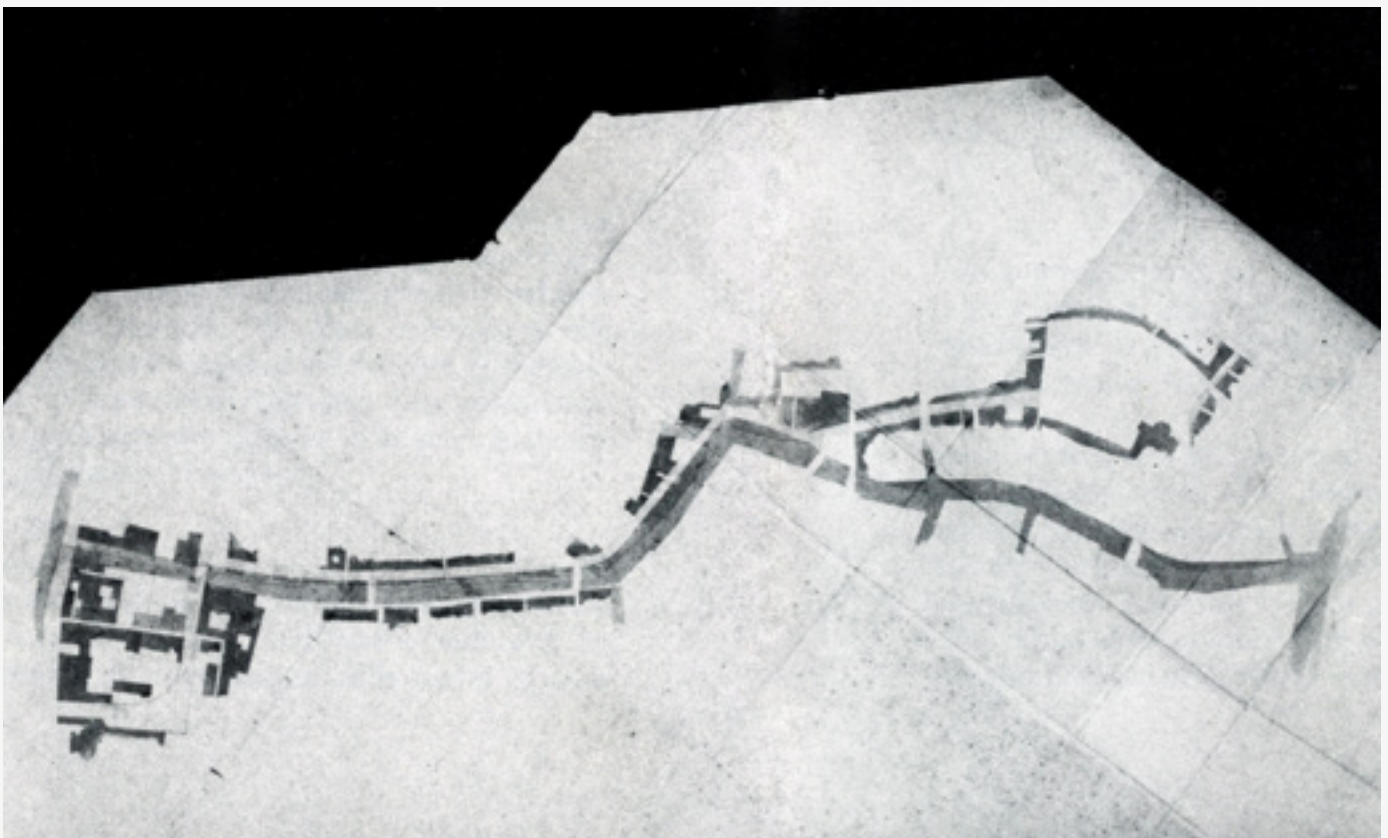




fig.107 Frontespizio della pubblicazione TORELLI 1867

fig.108 *Tabella delle distanze dei Porti sotto indicati a Bombay, seguendo la via del Canale di Suez, in confronto alla via per il capo di buona Speranza.* Venezia è la città portuale più vicina dopo Malta. In TORELLI 1867, p.89

— 89 —

TABELLA I

**TABELLA delle distanze dei Porti sottoindicati a Bombay, seguendo la via del Canale di Suez, in confronto alla via per il Capo di Buona Speranza (1).**

INDICAZIONE DEI PORTI	DISTANZE in miglia geografiche da 60 al grado per 100 metri per miglio		DISTANZA calcolata a giorni con vapori che percorrono in media 10 miglia all'ora		ABBREVIAZIONE per Suez calcolata	
	Via Suez in miglia	Via Capo in miglia	Via Suez in giorni	Via Capo in giorni	in giorni	per % (2)
Da Costantinopoli a Bombay	3830	5252	16	20	29	70
• Malta	446	1234	18	32	34	64
• Venezia	5013	12836	34	54	33	61
• Trieste	5007	12840	34	54	33	61
• Genova	5100	12848	34	51	30	59
• Marsiglia	5130	12210	35	50	29	58
• Cadice	4806	11937	30	47	27	57
• Lisbona	5400	11061	33	45	25	53
• Bordeaux	6054	12210	35	51	26	50
• Londra	6690	12858	38	54	24	48
• Liverpool	6294	12750	37	53	24	48
• La Havre	6103	12034	35	52	27	51
• Amsterdam	6690	12858	38	54	24	48
• Pietroburgo	7096	14185	33	59	26	43
• Nuova-York	8327	13398	34	55	22	39
• Nuova-Orleans	8048	13038	33	58	25	42

(1) La presente Tabella venne tolta da un documento pubblicato dall'Amministrazione della Società. Era in legge di Francia, venne ridotta a miglia geografiche Italiane da 60 al grado e furono poi aggiunte le altre fucche.

(2) Le frazioni di unità vennero, omesse se al di sotto della metà, e calcolate come intero se la superavano.

fig.109 Frontespizio de *L'Avvenire*, MANFRIN 1877, Ca Foscari, Fondo Storico





fig.110 Piano regolatore e di risanamento della città di Venezia TAV I. Sono riportati, affiancati, i progetti del Municipio e i suggerimenti della Commissione. I numeri romani indicano i progetti del Piano Regolatore, quelli arabi gli interventi del Piano di Risanamento. AMV Celestia, 1931-35 X 1/2

fig.111 Piano regolatore e di risanamento della città di Venezia TAV II. AMV Celestia, 1931-35 X 1/2



fig.112 Piano regolatore e di risanamento della città di Venezia  
TAV III. AMV Celestia, 1931-35 X 1/2



## La rappresentazione di Venezia nel suo rapporto con l'acqua

Raccontare Venezia partendo dall'acqua è scelta obbligata, ma porta inevitabilmente all'errore interpretativo di rappresentarla come città immobile, ferma, totalmente risolta nel suo essere "pittoresca", quando invece proprio queste caratteristiche sono sempre state messe in discussione nel corso della sua secolare esistenza. In *Venezia e il rinascimento*, Manfredo Tafuri ricostruisce le difficoltà che l'architettura moderna di Palladio trova nell'inserirsi nella città storica. Partendo da questa considerazione ne deduce il concetto dell'atipicità veneziana, soggetta a una *prudenza* che ha l'obiettivo primario di garantirne la preservazione<sup>399</sup>. L'artificio retorico di Tafuri rivela tuttavia una prassi che possiamo riscontrare anche in altri autori, che hanno contribuito a consolidare un'immagine di Venezia, come città mitica ostile alla modernità, nella quale il tempo storico appare sospeso<sup>400</sup>. Francesco Sansovino inizia questa tradizione, celebrando Venezia come un caso speciale da trattare in maniera peculiare:

*"posta nel mezzo dell'acque non ha cosa in terra alla quale si possa paragonare."*<sup>401</sup>

Si tratta di un'eredità culturale che permea qualsiasi studio della città. Anche la carta di Jacopo de' Barbari che, datata 1500, fotografa la forma della città e della sua struttura costruita, viene ancora oggi utilizzata come termine di paragone per misurare gli interventi nel tessuto urbano<sup>402</sup>. Ancora nel 1705, il Martinelli descrive la città come fatto impossibile e costruisce un'immagine di Venezia che conferma la sua peculiarità rispetto agli altri centri abitati:

*"Giace in sito, che non è Terra, nè Mare, nè Cielo. È FONDATA senza fondamenti. NON PER opera humana, ma divina. È FORTISSIMA senza Fortezze. PRINCIPIO senza principio PER terminare senza termine e senza fine. [...] Non Cielo, attesachè, se bene lontana dalla Terra inalza verso le stelle superbissime Fabbriche, tuttavia v'albergano Creature vestite di spoglia mortale, con la quale naturalmente s'escludono dal Cielo. Non Terra perché se a questa fu imposto dal Sommo Creatore, che dovesse germinar herbe, piante, e animali d'ogni specie; qui vi altro non si vede sorgere sopra l'Acque, che Palaggi, Tem-*

399 TAFURI 1985. Ma si veda anche sul tema sempre TAFURI 1994 oppure i contributi di Romanelli, Dal Co, in *Rassegna*, n°22, gennaio 1985.

400 Lo riporta anche De Michelis (DE MICHELIS 1999, pp. 31-43) esponendo la tesi cara a Gregotti secondo cui Venezia ha la capacità di porre resistenza agli interventi, assimilandone la discontinuità. Gregotti, *Venezia città della nuova modernità*, in *Rassegna*, n°22, gennaio 1985.

401 SANSOVINO 1587. *Delle cose notabili della città di Venezia*.

402 Questo perché lo studio del De Barbari a tutti gli effetti ci restituisce un'immagine molto fedele rispetto alle piante fino ad allora conosciute della città e permette un confronto con gli edifici di antica fondazione del centro storico. Si possono vedere in proposito gli studi di Francesco Guerra. GUERRA, SCARSO 1999.



*più, e Fabbriche eminentissime al solo comodo dell'humana specie. Quindi chiaramente si raccoglie, che nemmeno possa chiamarsi Mare, vedendovi torreggiare immobilmente eccelse abitazioni superbe, che sono peso intollerabile al molle dorso dell'Acqua. Perciò non so, se questo sito debba dirsi Mare immobile, o Terra instabile; credo piuttosto Cielo terrestre; o Terra celeste. È FONDATA questa famosissima città senza fondamenti, perché non è sostenuta da vivi scogli, o duri macigni, ne da spessa sabbia, o soda terra; ma da tenerissimo fango, che al peso d'un solo piede si arrende; e pure al peso d'una tanta mole meravigliosamente resiste.*"<sup>403</sup>

L'importanza dello scritto di Martinelli si misura nel fatto che esso verrà citato a più riprese nel corso dell'Ottocento da più d'uno dei personaggi attivi con ruoli di primo piano nel panorama culturale cittadino, inseriti nei dibattiti per l'ammodernamento della città e schierati per il mantenimento della sua immagine storica, fra questi Giacomo Boni e Camillo Boito.

La rappresentazione letteraria della città di Venezia si specchia anche in quella figurativa, che con le vedute auliche di Canaletto e Guardi o le scene più cronachistiche nelle grandi tele di Gabriel Bella<sup>404</sup> ne sanciscono l'idealizzazione, pur rappresentando scene di vita reale. Le persone che abitano queste rappresentazioni vivono una città architettonicamente compiuta, rappresentata per scorci e vedute accuratamente scelti, come cartoline, ritagli. Quella che si esporta è così una raffigurazione frammentaria e parziale di luoghi che diventeranno le tappe dei pellegrinaggi turistici a Venezia<sup>405</sup>. Nei *capricci*, vi è tuttavia, come osserva Tafuri, un primo meccanismo di mascheramento della città<sup>406</sup>, che sancisce l'inizio di un processo di composizione di un'immagine di Venezia fine solamente al suo utilizzo commerciale, interpretato come tentativo di restituire una nuova identità<sup>407</sup>.

Il rapporto simbiotico con l'acqua e il suo squilibrio, questo viscerale legame che nel mito origina la città e allo stesso tempo la rende mito, sono individuati anche da Maurizio Reberschak nel suo contributo in cui descrive le personalità che più influenzarono la politica e l'economia di Venezia a inizio Novecento<sup>408</sup>. Reberschak vede nell'acqua la potenza e la catastrofe e, riferendosi ai due eventi tragici che negli anni Sessanta del XX secolo sancirono la rottura con l'elemento liquido<sup>409</sup>, data a quegli stessi anni la fine del secolare equilibrio

403 MARTINELLI 1705. I maiuscoli sono mantenuti dal testo originale.

404 Pittore veneziano di cui abbiamo poche e frammentarie informazioni biografiche. Le sue tele, datate tra il 1740 e il 1782 raffigurano principalmente scene di feste e ricorrenze veneziane e sono le opere che ci permettono di datare approssimativamente il periodo maturo della sua vita. Su di lui, si veda SGARBI 1984.

405 Sono le grandi vedute di San Marco, del campo dei Santi Giovanni e Paolo, del Ponte di Rialto e del Canal Grande, oltre che al Bacino di San Marco e alla Basilica della Salute.

406 Concetto ripreso da Sergio Bettini, BETTINI 1988, pp. 12-26.

407 TAFURI 1994.

408 REBERSCHAK 2002.

409 Riporta più in dettaglio la tragedia del Vajont, legata alle imprese idroelettriche iniziate dalla classe imprenditoriale veneziana a inizio del XX secolo e all'*acqua grande* del 1966.

tra città e laguna<sup>410</sup>. In realtà, si può retrodatare all'Ottocento questo momento di rottura perché non appena ultimate le opere di sistemazione lagunare iniziate nel 1825, le politiche amministrative della città si orientano come abbiamo visto verso una progressiva pedonalizzazione di Venezia.

È il grande progetto del ponte ferroviario a contribuire più di ogni altro intervento al progressivo processo di *smitizzazione*, senza tuttavia riuscirci a pieno: la fine del secolo, infatti, vede spesi i dibattiti sul restauro e la conservazione del patrimonio edilizio nel cercare di conciliare l'arrivo della modernità con l'immagine della città storica. L'impatto che un tale manufatto comporta per la città di Venezia trova riscontro nella letteratura: in particolare, tracce del dibattito cittadino, che si accende pochi anni prima della posa della prima pietra, alimentato da speranze e timori della popolazione, si ritrovano anche in alcuni brani di letteratura minore.

fig.113



In un racconto pubblicato nel 1839 (fig.113), lo scrittore veneziano Pietro Gaspere Morolin<sup>411</sup>, cittadino veneziano e scrittore, la cui testimonianza possiamo considerare come espressione di una letteratura popolare, ci offre un punto di vista peculiare sulla città nell'epoca della dominazione austriaca e ci porta ad alcune considerazioni legate all'immaginario collettivo di Venezia pochi anni prima della costruzione del ponte ferroviario. Il documento è importante per rilevare il cambio di prospettiva nell'immagine della città, che nel 1838 vedeva già realizzati i primi interventi legati alla sua pedonalizzazione mentre si stava ancora discutendo la possibilità di un collegamento stabile con la terraferma. Il protagonista del testo, terzo figlio di una famiglia medio-aghiata della campagna trevigiana, racconta ai fratelli di un bel *viaggetto* da poco compiuto nella città lagunare. Fortunatamente, dice, conosce bene il tedesco, poiché un viaggio a Venezia si affronta quasi come una trasferta all'estero, in una città straniera<sup>412</sup> che, agli occhi ingenui di un uomo di campagna, viene descritta ricca di insidie e di personaggi loschi e sicuramente malintenzionati. Sono personaggi simili a quelli che anche Goethe aveva ritratto al suo arrivo a Venezia, il 28 settembre 1786<sup>413</sup>. Allo stesso tempo però, una volta arrivato, la vista dei palazzi e l'acqua onnipresente sono meraviglie incommensurabili, di sublime bellezza. La città si mostra al giovane trevigiano ricordandogli le glorie della storia passata, che producono in lui un sentimento di innamoramento e trasporto, in pie-

- 410 Si riferisce alla catastrofe del Vajont, del 9 ottobre del 1963 e all'acqua grande del 4 novembre 1966, una delle alluvioni più devastanti del Novecento per Venezia.
- 411 MOROLIN 1839. Il racconto del Morolin riguardante un viaggio a Venezia nel 1838 ha avuto meno fortuna di un'altra opera dello stesso autore, la più importante, che riguardava invece la città e i suoi costumi: Pietro Gaspere Morolin, *Venezia ovvero quadro storico della sua origine dei suoi progressi e di tutte le sue costumanze*, edito nel 1841, anno di inaugurazione del ponte ferroviario.
- 412 Va ricordato per chiarezza, che anche la concessione del Porto Franco estesa a tutta la città e non solo a S. Giorgio nel 1830 determina una maggiore rottura tra la Venezia insulare ed il suo entroterra. Sostanzialmente il margine lagunare è un confine politico, dove si sviluppano pratiche di contrabbando e dove l'illegalità è maggiore. La città stessa invece, essendo centro di governo, contrasta con i centri dell'entroterra per la lingua ufficiale, il tedesco, e la presenza di cittadini austriaci.
- 413 All'arrivo in *burchiello* dal Brenta in laguna, Goethe riporta: "Un signore lombardo, molto noto a Venezia, m'invitò a tenergli compagnia per entrare più presto in città e per evitare le noie della dogana. Così con una piccola mancia egli seppe sbarazzarsi di certa gente che ci voleva trattenere, e così vogammo rapidamente, con uno splendido tramonto, verso la nostra meta." Goethe, *Viaggio in Italia, 1786-1788*

no stile romantico. Piazza San Marco, l'arsenale e il porto sono, nel racconto del Morolin, tappe irrinunciabili del percorso di esplorazione che caratterizzano l'ancora tangibile grandezza di Venezia. L'autore inserisce nel testo anche alcune note estremamente tecniche. Per questo il racconto, anche se poco noto, esprime con evidenza quello spirito di fiducia che caratterizzerà le strategie non solo dei progettisti ma anche della classe politica della seconda metà del secolo, fino ai primi decenni del Novecento. Il testo dimostra in chiusura la necessità di ripartire dall'acqua, risorsa da sempre strategica per Venezia. Le opere, ormai al termine, di salvaguardia lagunare di risistemazione dei *murazzi*<sup>414</sup> gravemente danneggiati dalla mareggiata del 1825, e la sistemazione delle bocche di porto, iniziate sotto la parentesi del governo francese, sono i primi tasselli di una rinata consapevolezza dell'importanza del legame da instaurare nuovamente con questo elemento. Non stupisce quindi, a questa data, che il punto di vista privilegiato sia quello della città insulare, a tal punto che anche tutte le località di terraferma vengono, nel testo del *Viaggetto*, elencate in stretto rapporto coi corsi d'acqua che confluiscono in laguna. Anche nel descrivere il venturo progetto del ponte ferroviario a localizzare le aree produttive dell'entroterra sono sia le strade che i fiumi a cui esse sono più prossime, in un'ottimistica visione nella quale l'esclusività del sistema interno della città si sposa con la grande rete infrastrutturale dell'entroterra:

*"[...] il magnifico ponte progettato a traverso la parte occidentale della laguna, riunendola alla terraferma, senza toglierle i vantaggi della sua posizione insulare, la congiungerà a Padova mediante la strada ferrata, destinata a riunire insieme i grandi centri d'industria, di popolazione e di commercio della valle del Po e di quella dell'Adige, del Bacchiglione, del Brenta, del Sile, ecc. Allora Venezia, posta allo sbocco di questi fiumi e delle principali strade che scendono dalle alpi e dagli appennini, divenuta, per così dire, il porto della ricca ed industriale capitale lombarda, e di tutte le fiorenti e popolose città del regno lombardo-veneto, vedrà concorrere nel suo bacino i prodotti del suolo e dell'industria non solo di tutta l'Italia superiore, ma una parte ragguardevole ancora delle merci e dei viaggiatori diretti all'Oriente, ai quali essa offre una delle tre strade che attraversa l'impero d'Austria."*<sup>415</sup>

Collegata alla terraferma, la città subisce un capovolgimento semantico, dovuto al nuovo modo con il quale può essere raggiunta. A Piazza San Marco, che rimane comunque il centro attrattivo per i turisti, non si giunge più solamente in barca dalla terraferma attraversando il Canal Grande ma anche per percorsi meno battuti, attraverso calli e campi secondari che propongono nuovi modi di sperimentare la città. L'idea di includere anche questa immagine più intima della città nell'im-

414 Sono le grandi opere costruite a protezione dell'isola del Lido per la salvaguardia della laguna.

415 Sono le parole riportate nel libro del Morolin, citate direttamente da Adriano Balbi, geografo e statistico, nato a Venezia nel 1782, dal 1840 consigliere imperiale per le materie di geografia e statistica dell'imperatore, MOROLIN 1839.



fig.114

maginario collettivo viene perseguita dal negozio *Münster*<sup>416</sup> dell'editore Ferdinando Ongania<sup>417</sup>, situato alla porta di Venezia, in piazza San Marco, appena varcate le due colonne-stipiti del Bacino marciano. Ongania pubblica tra il 1883 e il 1889 una serie di libretti fotografici tascabili i cui più famosi sono *Calli e i Canali in Venezia* (fig.114) e *Calli, canali e isole della laguna*. Le raccolte, che l'editore realizza con la nuova tecnica della foto-incisione<sup>418</sup>, rendono l'immagine inalterabile al passare del tempo e non essendo sensibili alla luce, ne sanciscono la superiorità rispetto agli altri metodi di riproduzione dell'epoca. Sono i primi segnali di quello che diventerà vitale per l'economia veneziana del Novecento, la necessità di rendere la città consumabile ai turisti che sempre più arrivano in città con il treno. Non solo, queste sono anche tra le prime raccolte, che permettono in maniera sistematica di censire quegli elementi che contribuiscono ad esportare la *tipicità* veneziana. Si pensi che nel 1883 viene pubblicata una raccolta sui merletti di Murano assieme ad una guida alla città e alla laguna corredata di itinerari illustrati, nel 1888 esce un volume curato da Camillo Boito<sup>419</sup> sulla Basilica di San Marco ma soprattutto, sono gli anni tra il 1889 e il 1893 in cui vengono pubblicati volumi monotematici sui pozzi veneziani, campanili, comignoli, imbarcazioni venete, oltre che alle già citate opere sui canali e sulle calli<sup>420</sup>. Il negozio in piazza San Marco diventa così un laboratorio che scompone la città nei modi in cui verrà riproposta da tutti coloro che successivamente ne studieranno la morfologia. Miozzi stesso, nella sua opera in 4 volumi in cui tratterà di Venezia e la sua laguna, non potrà non ripercorrere queste categorie per costruirne un catalogo di venezianità<sup>421</sup>. L'estrema facilità di circolazione delle pubblicazioni dell'Ongania e il successo che queste hanno in poco tempo, esporta Venezia in maniera capillare, tanto che non sempre è necessario vederla per poterla descrivere. La distanza della città, o meglio la sua visione imposta da lontano, viene indagata da Anna Giubertoni<sup>422</sup>, che la rileva anche nella letteratura austriaca. Venezia quindi si guarda da lontano, anche se questa lontananza non è spaziale, ma temporale. Temporale, s'intende, come insieme di innumerevoli stratificazioni letterarie e pittoriche, che la resero capitale immortale sì, ma progressivamente connotandola di una bellezza decadente, legata ad uno scorrere del tempo che ne ritarda continuamente la

- 416 Il negozio, *Duomo* in italiano, inaugura nel 1846, stesso anno in cui vennero ultimati i lavori per il collegamento ferroviario da parte degli austriaci.
- 417 Per approfondimenti si veda MAZZARIOL 2011 e anche BONETTI 1960, vol.2, p. 158 dove Ongania viene definito "l'ultimo grande editore italiano".
- 418 Héliogravure, il metodo è francese e consiste nel trasportare un'immagine fotografica inizialmente su una matrice di rame. Ottenuta la lastra si procedeva secondo i metodi calcografici classici. Le tavole vennero realizzate secondo la Mazzariol con il metodo affinato dal pittore e artista viennese Karl Klič. MAZZARIOL 2011, p.18.
- 419 Camillo Boito (Roma 1836 - Milano 1914).
- 420 Si rimanda sempre al catalogo completo di MAZZARIOL 2011. Viene rilevato anche che molto probabilmente sono le conoscenze che l'Ongania ha con i protagonisti del dibattito artistico veneziano come appunto il Boito, Pompeo Molmenti, Alvise Piero Zorzi. Pompeo Molmenti è anche autore della raccolta *Calli e Canali in Venezia*.
- 421 Allo stesso modo anche le ricerche di TRINCANATO 1948 e MARETTO 1989 non potranno non ignorare questo approccio nello studio degli elementi caratteristici.
- 422 Anna Giubertoni, *Venezia nella letteratura austriaca moderna*, in ROMANELLI 1983 (1), pp. 105-126.

morte<sup>423</sup>. Il *Münster* poi, godeva di una posizione di rilievo, vicino ai locali più *in* della città<sup>424</sup>. Neil Harris<sup>425</sup> sottolinea come, in sostanza, lo stesso Ongania non fosse propriamente un editore, ma piuttosto un venditore di oggetti per una classe medio-borghese che non sempre aveva la disponibilità economica per acquistare pezzi d'antiquariato. La grande versatilità dell'Ongania sta quindi nel concepire un oggetto, disponibile a pochi soldi, ideato come un vero e proprio frammento della città<sup>426</sup>, che appaga pienamente le richieste dei visitatori (fig.115). La mercificazione di quest'immagine non manca di critiche, che rimangono tuttavia una voce secondaria rispetto alla tendenza generale. Si può rintracciare questa contraddizione in uno dei più famosi autori tedeschi, Thomas Mann, sia nel suo *Morte a Venezia* in cui descrive la città storica evidenziando la problematicità del degrado del patrimonio costruito rispetto al Lido, più salubre, dove il protagonista trascorre gli ultimi giorni della sua vita, ma anche nel breve racconto *Enttäuschung* (La delusione), dove la voce narrante si trova a dover sopportare le provocazioni del vero protagonista del racconto, seduto sul vicino tavolo del Caffé Florian:

fig.115



*[...] È a Venezia per la prima volta, signore? [...] Tutto questo lo vede per la prima volta? Ed è pari alla sua aspettativa? [...] Ah! Non l'aveva immaginato più bello? Davvero?*<sup>427</sup>

Romanelli rileva essere ben radicata a fine Ottocento questa visione camaleontica di Venezia e considera questo secolo come fondamentale per indagarne anche la realtà attuale: sono le vicende, le questioni formali, la prospettiva di un futuro non ancora ben definito, le condizioni economiche e sociali e la definizione del messaggio culturale che si vuole dare alla città, a mettere in discussione più di ogni altro secolo l'immagine di Venezia<sup>428</sup>. Il problema critico che sorge quando si vuole affrontare uno studio della città è vicinissimo alle osservazioni della Trincanato nella sua *Sintesi strutturale di Venezia* quando scrive che

*[...] i tre elementi fondamentali della città: ambiente, struttura edilizia e comunità, rappresentano i tre termini di fondo di un'unità dimensionata nello spazio, che devono essere tenuti presenti in ogni ricerca o giudizio di valore espresso sulla città stessa.*<sup>429</sup>

- 423 La Giubertoni parla di Spazio astratto e di Tempo immaginario, ma non mi trovo pienamente in accordo con l'analisi di queste categorie. Nel corso del Settecento poi, l'operazione culturale che Canaletto ottiene con la diffusione delle sue vedute è una continua esportazione di immagini di una città viva, ma connotata in un tempo lontano, non propriamente sospeso. Guardarle oggi, è ancora più straniante.
- 424 Si parla in questo caso del ruolo rilevante dato dall'apertura degli antichi caffè Florian e del Quadri.
- 425 In MAZZARIOL 2011.
- 426 Per capire la flessibilità del sistema concepito da Ongania, era possibile acquistare l'intero volume di vedute di Calli e Canali di Venezia per 100 lire, oppure anche solamente singole pagine al costo di 1,50 lire, eventualmente potendo richiedere anche venissero acquerellate. MAZZARIOL 2011, XXIX.
- 427 Il racconto *Enttäuschung* è del 1896. Il testo trascritto si trova in Thomas Mann, *Cane e padrone e altri racconti*, Einaudi, Torino, 1980. (trad. Clara Bovero).
- 428 ROMANELLI 1988.
- 429 TRINCANATO 1970.

In questi temi, la letteratura critica che ha parlato di Venezia non sempre ha accettato questa triplice lettura che invece diventa determinante nel caso delle nostre indagini urbanistiche. Nell'Ottocento la città cambia rapidissimamente, perché cambiano continuamente i rapporti tra le tre categorie evidenziate dalla Trincanato, agevolate dal repentino e continuo mutare dei governi<sup>430</sup>. L'Ottocento modifica indelebilmente anche la cartografia veneziana e i confini cittadini, mentre dal De Barbari fino al 1797<sup>431</sup>, rileva Massimo Favilla<sup>432</sup>, le principali mutazioni che avevano caratterizzato la città - definita organismo - erano avvenute seguendo una prassi consolidata di accortezze e convenzioni, scritte e non, senza portare a traumi e lacerazioni<sup>433</sup>. Nell'Ottocento, dunque, Venezia è protagonista di questa duplice operazione. Da una parte il suo mito viene continuamente alimentato attraverso la sua rappresentazione come città letteraria e romantica, monumentale, ma fragile, tanto cara a Ruskin che ne ascolta le campane a lutto, e ne vede la dissoluzione nello scroscio delle onde sulle sue fondamenta<sup>434</sup>. Questa tragica connotazione della città è tipica anche di altri autori inglesi. Secondo Hüttinger<sup>435</sup> sarebbe Lord Byron, il primo ad esportare una narrazione mitica di Venezia, influenzato dal soggiorno del 1816<sup>436</sup>.

D'altra parte, invece, troviamo la Venezia conquistata dagli stranieri, turisti o nazioni che progressivamente la esautorano della sua potenza marittima e portuale, e ne fanno cartoline di frammenti, pur non rinunciando ad attribuire a queste un valore mitico. Le progressive politiche amministrative, che si succedono al pari dei governi, poco riescono a compromettere l'immagine mitologica della città ma, anche se non è tra le principali chiavi di lettura<sup>437</sup>, ne ottengono il progressivo allontanamento dalla scena economica europea spingendo a considerarla come appendice provinciale di un territorio più vasto, manifestando il definitivo tramonto dello stato da mare. Nello stesso momento, per la prima volta leggono il tessuto urbano del centro storico da un punto di vista più ingenuo perché slegato dall'acqua agevolandone l'attraversamento pedonale. E così potremmo paragonare questo modo di percepire la città allo stesso modo di come Zola nel 1873 ci guida nella Parigi di metà Ottocento, per vedere come la decisione di trattare Venezia alla pari di una qualsiasi altra città costringe a fare i conti con il suo angusto ventre, non sotterraneo ma comunque umido e tetro, nel dedalo<sup>438</sup> di calli,

430 Come si può bene approfondire dagli studi monografici su Venezia nell'Ottocento del Romanelli.

431 Data della caduta della Serenissima Repubblica e l'istituzione del governo napoleonico.

432 FAVILLA, 2006.

433 Pari opinione è riportata anche dal Salzano, nel contributo *Attualità del catasto napoleonico*.

434 RUSKIN 1851, *Introduzione*.

435 Hüttinger, *Il "mito" di Venezia*, in ROMANELLI 1983, pp. 187-226.

436 Il testo a cui Hüttinger fa riferimento è *Ode on Venice* pubblicata da Byron nel 1818.

437 Mi riferisco in questo caso ad alcuni degli ultimi articoli riguardanti la pianificazione della città, ZUCCONI 2022, ma, uno per tutti, tra i testi più rilevanti è da citare DORIGO 1973, pp. 48-76.

438 Anche quest'immagine labirintica della città è frutto in parte della sua *mitizzazione* in contrasto con la chiarezza del sistema di canali. In realtà, solo in alcune *insule* veramente potremmo parlare di labirinti di calli mentre un ottimo lavoro critico sulla struttura della rete secondaria interna prima dell'Ottocento è stato condotto in occasione della mostra *Dietro i palazzi: tre secoli di architettura minore a Venezia 1492-1803*. GIANIGHIAN, PAVANINI 1984.

dove la luminosità e i riflessi dell'acqua non possono arrivare e dove la città stessa, non più mitica, non può avere una rappresentazione monumentale data dai suoi riflessi e dai *campi*<sup>439</sup> che si aprono sui canali<sup>440</sup>. Tutti i luoghi comuni della città sorta dall'acqua, del miracolo statico divino, vengono messi in crisi dalla concretezza del sistema pedonale urbano, e cominciano a notarsi le limitazioni e le problematicità della città concreta, come al disvelamento del ritratto di Dorian Gray.

439 Qui inteso in lessico veneziano, per identificare le piazze urbane.

440 I campi principali infatti, all'epoca avevano quasi tutti un affaccio sull'acqua.

fig.113 Frontespizio del *Viaggetto*, MOROLIN 1839



fig.114 Frontespizio de *Calli e Canali di Venezia*, della tipografia Ongania. Le note alle incisioni sono di Pompeo Molmenti e Dino Mantovani. La pubblicazione contribuirà ad esportare un'immagine di Venezia legata alla vita quotidiana delle calli e dei canali minori, alimentandone il *mito*

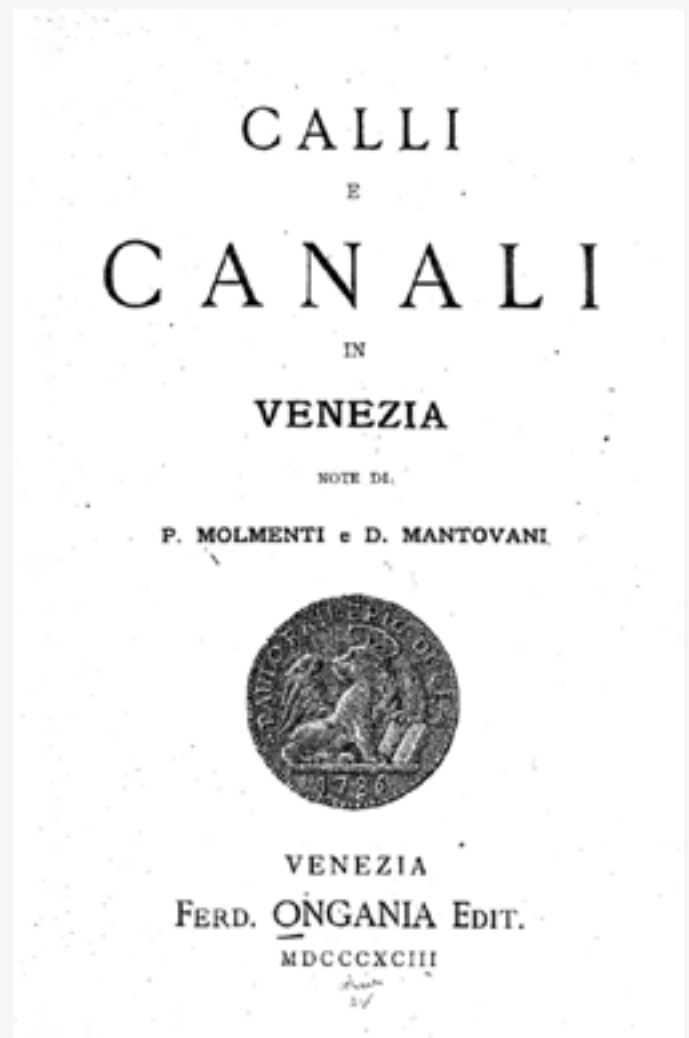




fig.115 Una delle copertine delle raccolte fotografiche realizzate con la tecnica dell'Héliogravure, in vendita al negozio *Münster*, a Venezia, che divengono popolarissime come souvenir



# 4

# VENEZIA NEL NOVECENTO

La stagione di grandi opere  
nella prima metà del secolo

## Strategie e protagonisti nei primi decenni del Novecento

Quasi cento anni dopo il piano Casarini, la città di Venezia è profondamente cambiata. Sono ormai completamente diverse le necessità economiche, così come sono cambiate le personalità politiche e cambiati sono anche i cittadini.

La parentesi di governo nazionale, iniziata nel 1866, aveva portato una serie di interventi di notevole rilevanza, solo in parte motivati dalle necessità di sistemazione urbana auspiccate dopo l'arrivo del ponte ferroviario. I fattori che portano a modificare la città negli ultimi decenni dell'Ottocento derivano da una situazione complessa; Carlo Franco riconosce come la Venezia di oggi sia il frutto in particolare di questa precisa fase storica<sup>441</sup>. Fortemente condizionata dalla necessità di confrontarsi con un ruolo sempre più marginale nel contesto del Regno d'Italia, la città cerca tuttavia di integrarsi nel nuovo Stato e, contemporaneamente, di definire un proprio ruolo<sup>442</sup>. La crisi della classe dirigente veneziana vede protagonisti personalità provenienti dai circoli aristocratici, con la sola breve parentesi della giunta Selvatico (1890-1895) che genera anche i provvedimenti più decisivi per la storia dell'urbanistica della città<sup>443</sup>, nel contesto di una idea di sviluppo neoinsulare, centripeto<sup>444</sup>. I risultati di questo approccio si consumano in quello che Dorigo definisce uno "scontro fra miopi e sciocchi"<sup>445</sup>, riferendosi alle due fazioni dei conservatori e dei progressisti che animano con fiumi d'inchiostro il dibattito di fine secolo. Proprio in questi anni, l'ancora adolescente Giuseppe Volpi<sup>446</sup> sta terminando gli studi secondari prima dell'iscrizione, nel 1896, alla facoltà di Giurisprudenza di Padova. Il giovane diventerà in breve tempo la personalità di riferimento della "nascente e spregiudicata borghesia finanziaria"<sup>447</sup> veneziana, riuscendo strategicamente a tessere stretti legami con Filippo Grimani, sindaco per oltre vent'anni dopo la parentesi della giunta Selvatico, che rappresentava invece l'espressione della nobiltà antica divenuta con il tempo classe amministrativa. I primi interventi dell'amministrazione Grimani si quantificano in un assiduo impegno per la sistemazione del nuovo porto cittadino, resasi necessaria a causa

441 Carlo Franco, *La Venezia di Giacomo Boni*, in FAVARETTO NAMER 2016.

442 FRANZINA 1986, *L'unificazione*

443 CAMURRI 2002, *Anni Novanta: un laboratorio politico di interesse nazionale*.

444 La politica neoinsulare intende appunto ricollocare il centro produttivo, economico e politico di Venezia nel vecchio centro. È la prassi seguita assiduamente dalla classe dirigente cittadina e dai dominatori nell'Ottocento. L'idea di base, semplicisticamente, puntava a intervenire sulla sola città storica, per adeguarla e ammodernarla alle necessità del tempo. In quest'ottica, sono da vedere non tanto gli interventi più radicali per l'igienismo e la salubrità, comuni a tutti i grandi centri, quanto piuttosto alla mai accantonata proposta di fornire di infrastrutture portuali, militari, industriali fino alla completa saturazione delle aree centrali. Opposto approccio, avrà la classe dirigente novecentesca, che invece in maniera centrifuga, vedrà Venezia a sistema con il proprio immediato entroterra. Punto di vista, questo, più vicino alla storia della Dominante.

445 DORIGO 1973, p. 63.

446 La biografia più esaustiva sulla figura di Giuseppe Volpi rimane ROMANO 1979.

447 DORIGO 1973, p.63.

fig.116



fig.117



fig.118

dell'insufficiente rispondenza alle necessità della logistica portuale delle banchine in Marittima e in Giudecca. Le opere costruite tra gli anni Settanta dell'Ottocento e il 1904, riporta Romano, avevano dato vita a un sistema portuale eterogeneo e irrazionale, alimentando un contestuale dibattito nel quale le commissioni tecniche si susseguivano al pari delle proposte dei progetti<sup>448</sup>. Quello più rivoluzionario porta la firma del Capitano del porto Luciano Petit, che Piero Foscari, rappresentante dell'aristocrazia, decise di pubblicare nel 1905 in un opuscolo intitolato *Il piano regolatore per l'ampliamento del porto e della città di Venezia - la nuova stazione marittima e la nuova edilizia a Marghera*. L'idea di Petit (fig.116) capovolge letteralmente, rispetto al ponte ferroviario, un'altra proposta, pubblicata nello stesso anno ma già arrivata ad una stesura definitiva, elaborata dai tre ingegneri Luzzatto, Marangoni e Oreffice<sup>449</sup>, che prevede la realizzazione di piattaforme in cemento armato sulla laguna nell'area prospiciente il sestiere di Cannaregio (figg.117-118). L'idea di Petit, riporta Dorigo, non viene subito accolta a Venezia, ma trova a Roma un grande consenso, al punto che fra il 1907 e il 1913 viene eseguito un primo scavo tra il Canale della Giudecca e i Bottenighi, con una prima predisposizione di aree per ospitare le nuove banchine realizzate coi terreni degli scavi di un bacino artificiale al margine della laguna in terraferma<sup>450</sup>. È in questi stessi anni che Volpi comincia a porre le basi del proprio impero finanziario, creando una serie di società partecipate nelle quali la maggior parte del capitale proviene da soci veneziani. Il primo passo da compiere è quello di reperire solidi finanziamenti; l'obiettivo è raggiunto in seguito all'incontro, a Napoli nel 1900, con il banchiere Giuseppe Toeplitz, presidente della filiale partenopea della Banca Commerciale<sup>451</sup>. Solo qualche mese più tardi Toeplitz viene inviato a Venezia per gestire una nuova filiale della stessa banca. Obiettivo primario di Volpi è quello di assicurarsi appoggio finanziario per la costituzione di un corridoio balcanico che mantenga Venezia come snodo geografico principale. Se l'appoggio della Commerciale sembra garantito, a Venezia Volpi si muove per costruire una solida rete di sostenitori della vecchia classe aristocratica. Analizzando la corrispondenza tenuta da Volpi in questi anni, Sergio Romano individua nel conte Nicolò Papadopoli il personaggio chiave per la realizzazione del suo disegno. Grazie a Papadopoli, con il quale intesse fin da subito importanti rapporti d'affari, Volpi viene a contatto con il conte Piero Foscari, sicuramente una delle più influenti personalità della società veneziana, che condivide del tutto le sue idee sul perseguimento di una politica economica di colonialismo estero. Ricostruire la paziente strategia che Volpi riesce a mettere in atto riunendo investitori veneziani in società sempre differenti, è un compito già magistralmente compiuto da Romano; interessa qui mettere in evidenza come le loro firme ricorrono in ciascuna di queste partecipate nelle quali Volpi investe ripetutamente capitali della Commerciale, riuscendo a tutti gli effetti a costruire un vero e proprio impero balcanico. Nel 1902, ad esempio, negli atti

448 ROMANO 1979, p. 11.

449 LUZZATTO, MARANGONI, OREFFICE 1905.

450 DORIGO 1973, p. 62.

451 ROMANO 1979, p. 13.



fig.119

fig.120



fig.121

fig.122



costitutivi della Società Italiana per le miniere d'Oriente<sup>452</sup>, si ritrovano i nomi del senatore Niccolò Papadopoli, dell'onorevole Roberto Paganini e di Ruggero Revendin, Piero Foscari e, Bernardino Nogara. Quest'ultimo, in particolare, diviene il socio più fidato di Volpi nelle imprese balcaniche. Ma, anche in Italia Volpi si ricava uno fecondo spazio imprenditoriale, garantendosi la dirigenza di società che diventeranno un vero e proprio monopolio nell'ambito nazionale. Nel 1905, ad esempio, dopo aver acquistato assieme al conte Ruggero Revendin gli impianti elettrici di Palmanova, Cividale e Belluno, fonda la SADE, Società Adriatica dell'Elettricità<sup>453</sup>, che nello spazio di un solo anno cresce al punto da acquisire quasi l'intero monopolio su tutta la costa Adriatica, raggiungendo anche la Puglia (fig.119).

Il progetto balcanico culminerà con la fondazione di una città portuale, Antivari, realizzata a partire dal 1914 con la previsione di costruire un sistema di infrastrutture ferroviarie per collegarla a tutto l'entroterra balcanico (fig.120). Il disegno del porto è firmato dall'ingegnere Coen Cagli, mentre per i tracciati ferroviari Volpi si affida al tecnico Roberto Paganini (fig.121). Sarà la guerra mondiale a disfare la rete istituzionale che Volpi aveva delicatamente tessuto in oriente, mentre il modello del porto di Antivari rimane un riuscito tentativo che Volpi ripropone in laguna.

A Venezia intanto, dopo la pubblicazione della proposta di Petit, che ha fissato un caposaldo progettuale come il canale di collegamento lagunare, viene nominata una commissione che ha il compito di sviluppare il progetto<sup>454</sup>: il tecnico incaricato è lo stesso Enrico Coen Cagli che ha lavorato alla pianificazione di Antivari. La relazione viene presentata nell'agosto 1915 ma sarà il 1917 l'anno determinante. Il primo febbraio si costituisce il Sindacato di studi per le imprese elettro-metallurgiche e navali nel porto di Venezia, di cui fanno parte società controllate direttamente da Volpi o da suoi stretti collaboratori, configurando sostanzialmente il sindacato come associazione di fornitori che sono anche i clienti. Si ritrovano i nomi di Foscari, Papadopoli, Revendin, tutti azionisti, con quote diverse, delle aziende dell'energia elettrica come SADE e Cellina<sup>455</sup>, così come di quelle ferroviarie e marittime come la *Società Veneta di navigazione a vapore* e la *Società Veneta per costruzioni ed esercizio delle ferrovie secondarie*. Cagli, che aveva già presentato una prima proposta, stende infine l'ultima variante al progetto (fig.122) nella quale emerge ormai chiaramente, e le società coinvolte lo confermano, che il nuovo porto ha ormai perso l'originaria vocazione commerciale (lasciata alle vecchie strutture della Marittima e di Santa Marta) per acquisire invece quella di vero e proprio porto industriale. Tra il 10 e il 15 maggio 1917, in pieno conflitto mondiale, il Consiglio Superiore dei LL.PP. approva il progetto di massima del nuovo porto a Marghera e nel giugno successivo Volpi trasforma il sindacato in anonima e costituisce così la Società Porto Industriale di Venezia. I nomi dei soci, che hanno tutti quote minoritarie rispetto a Volpi, sono Stucky, Toso, Revendin, Papadopoli,

452 ROMANO 1979, p. 18.

453 ROMANO 1979, p.34.

454 ZUCCONI 2022; ROMANO 1979, p.85.

455 Entrata da qualche anno come impresa partecipata al gruppo SADE.

Almagià, Ceresa, Ratti<sup>456</sup>. Il 23 luglio, infine, Volpi riesce a garantire l'ingresso dell'area di Porto Marghera nei territori municipali del comune di Venezia. La convenzione tra la Società Porto Industriale e il Governo viene firmata alla presenza del sindaco Grimani per il Comune, di Bonomi per il governo e di Piero Foscarelli e Antonio Fradeletto in qualità di testimoni. L'ultimo tassello della grande operazione speculativa è, nel 1918, la costituzione di due società: la *Società veneta di beni immobiliari* e la *Società Italiana Costruzioni*. Nella seconda, che si occuperà della realizzazione di un primo lotto di edifici a destinazione residenziale nel 1920<sup>457</sup>, troviamo anche nomi di altri finanzieri emergenti, come Vittorio Cini (che alla morte di Volpi gli subentrerà come amministratore della SADE), Achille Gaggia e lo stesso Giancarlo Stucky. Il nuovo porto industriale di Marghera e l'allargamento dei confini municipali all'area di terraferma nella quale vengono predisposti investimenti per la costruzione di nuovi alloggi, sbilanciano definitivamente tutte le politiche ottocentesche di potenziamento della sola città insulare e determinano la costituzione del dipolo che Zucconi identifica come il primo stadio della costruzione della Grande Venezia, che si concretizzerà definitivamente nel 1926<sup>458</sup> con l'aggregazione dei territori della terraferma al municipio (fig.123). Ancora più grande se si considerano le mire espansionistiche del gruppo SADE, che negli anni Venti controlla ormai tutti i territori della Venezia Tridentina. Le personalità che emergono in questi anni costituiscono il gruppo veneziano<sup>459</sup>, che anche durante il Fascismo, che non riuscendo a non piegarsi alle volontà di questi potenti industriali deciderà di appoggiarli, costituiranno un fronte unito nella difesa degli interessi cittadini. Con il porto industriale in continuo accrescimento, gli anni Trenta<sup>460</sup> vedranno la realizzazione per Venezia di quella prima rinascita commerciale auspicata già dal secolo precedente.

fig.123



Diversa invece è la situazione della città insulare, che nei primi anni del Novecento si trova a fare i conti con un patrimonio edilizio ormai molto trascurato<sup>461</sup> e, allo stesso tempo, con una richiesta di abitazioni sempre maggiore, in ragione dell'aumento demografico registrato tra il 1911 e il 1931<sup>462</sup> anche a causa della maggiore occupazione dovuta allo sviluppo di porto Marghera. In questo panorama assume un rilievo del tutto particolare l'area di Campo Santa Margherita che, dopo l'interramento del rio che lo attraversava, diventa punto di snodo dei percorsi diretti verso la Stazione Ferroviaria e importante area di transito per il collegamento verso l'Accademia seguendo un percorso definito solo nel 1908<sup>463</sup>, dopo la realizzazione di alcuni interventi di sistemazione di calli interne inseriti

456 ROMANO 1979, p. 87.

457 DE BATTISTI BESI 2018, pp. 139-200.

458 ZUCCONI 2002; ZUCCONI 2022.

459 REBERSCHAK 2002, *Le prime imprese*.

460 FINCARDI 2001, p. 7.

461 Rappresentativo è il crollo del campanile di San Marco nel 1903, che rende davvero urgente la necessità di provvedere al mantenimento degli edifici storici. Il Campanile viene poi ricostruito, perseguendo la poetica del *com'era dov'era*, su progetto dell'Ingegnere Capo Daniele Donghi. Per approfondire la vicenda si può vedere Michela Rosso in MAZZI, ZUCCONI 2006, pp. 187-204.

462 SBORDONE 2003, p. 48.

463 SBORDONE 2003, p. 50.



fig. 124



fig. 125



fig. 126

fig. 127



fig. 128



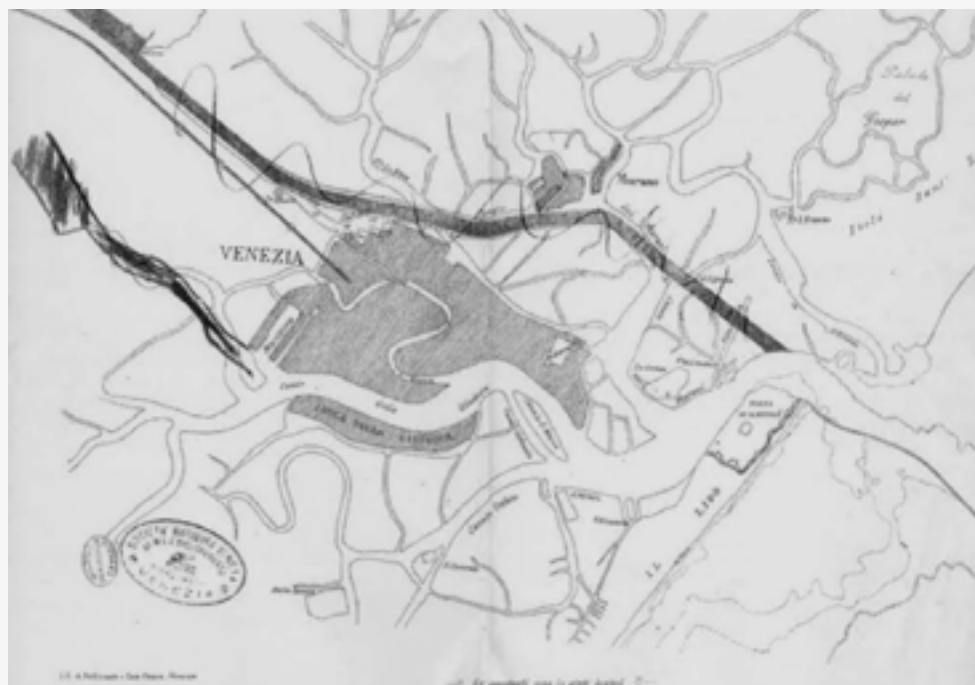
nel piano regolatore del 1891. Gli edifici che gravitano attorno a Campo Santa Margherita divengono, in primo luogo per la posizione favorevole rispetto alla Marittima e al Porto, le case della classe operaia veneziana, e lo rendono in poco tempo uno dei quartieri più popolosi. La prossimità della stazione ferroviaria e del Canale dei Bottenighi intensificheranno questo ruolo accogliendo anche le famiglie dei primi operai di Porto Marghera, e rendendo questa parte di città il fulcro della resistenza socialista e delle associazioni sindacali. Si rende ben presto evidente la necessità di uno spazio che possa servire da punto di ritrovo perché le camere a disposizione nella Casa del Popolo, di campo Santa Margherita non avevano capienza sufficiente. Il 1 maggio 1914 viene quindi posata la prima pietra per una nuova Casa del Popolo, su un terreno in prossimità del Malcantòn, al termine del rio del Gaffaro<sup>464</sup>. L'edificio, che verrà poi chiamato casa rossa, resta sede del partito fino ai violenti scontri del 1922 quando, assediata sia per terra che per acqua, viene rivendicata dal Partito Nazionale Fascista che ne fa la propria sede. La vicenda di Rio Novo intersecherà<sup>465</sup> anche questi luoghi, perché la nuova arteria, fattasi opera rappresentativa della propaganda fascista a Venezia, passa proprio attraverso la casa rossa, divenuta Casa delle Corporazioni, dimezzandone la volumetria (figg. 124-126). Sulle ragioni della scelta del percorso diremo in seguito perché saranno anche altre cause a determinarla ma si vuole in questo momento sottolineare come l'opera accomoderà anche gli interessi del Regime, contribuendo allo smantellamento dei luoghi del precedente sistema politico.

Dal punto di vista dell'organizzazione urbana, invece, la creazione di Porto Marghera e gli interventi residenziali dei primi anni Venti, fanno emergere tutta l'insufficienza del collegamento tra le aree di nuova edificazione in terraferma e la città antica. Si riattiva così il grande dibattito sorto dopo la costruzione del ponte ferroviario e ormai dimenticato, sulla necessità di dotare Venezia di un'ulteriore asse di comunicazione attraverso la laguna, destinato non tanto al trasporto della merce, quanto piuttosto ai cittadini e ai lavoratori. Il solo aumento dei traffici portuali nella città storica aveva portato già nel 1906 all'idea di un allargamento del ponte ferroviario<sup>466</sup>, ma il progetto più completo esce dall'Ufficio Tecnico di Fulgenzio Setti, in carica come ingegnere capo dal 1911 al 1927 e ne porta la firma affiancata da quella del suo successore, Emilio Pietro Emmer, che guiderà poi l'ufficio dal 1927 al 1929. Il progetto Emmer-Setti, del 1922, riprende l'idea di un tracciato parallelo al ponte ferroviario destinato a una tranvia e a una strada carrabile, con punto di arrivo in un piazzale attrezzato, localizzato sul retro della stazione ferroviaria di Santa Lucia (figg. 127-128). Sulla definizione degli elementi di questo intervento si spenderanno quasi dieci anni in una successione di soluzioni che adattano e apportano migliorie all'idea iniziale. Sul finire degli anni Venti, però, le personalità che intervengono al dibattito, renderanno questo progetto l'intervento più significativo del secolo.

464 SBORDONE 2003, p. 109-110.

465 AMV Celestia, 1931-35 X 3/6, Documenti riguardanti l'espropriazione immobili della società anonima delle corporazioni, 1932.

466 Il progetto viene redatto dall'Ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Daniele Donghi, e consiste in due telai paralleli al ponte ferroviario. Il progetto è riportato anche da Miozzi in MIOZZI 1934, p. 127.





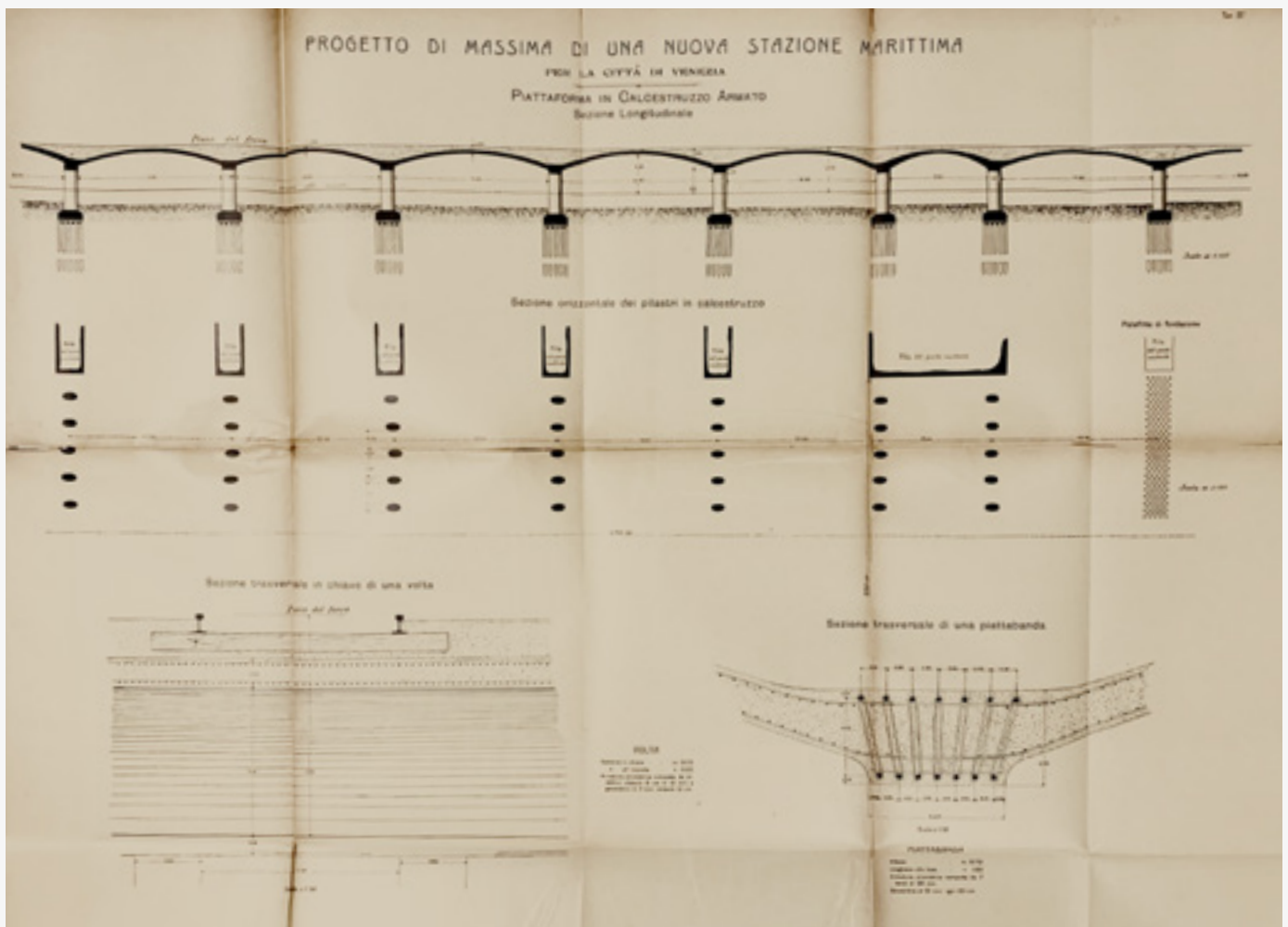


fig.116 Luciano Petit, tavola con appunti per il progetto di un nuovo bacino del porto di Venezia. Nella parte superiore, è cancellata l'opzione avanzata da Luzzatto, Marangoni e Orefice, che rivolgeva il progetto a Nord del ponte ferroviario, in ZUCCONI 2002, p.43

fig.117 Tavola di progetto estratta dalla pubblicazione di Luzzatto. Marangoni e Orefice per la sistemazione della nuova marittima a Nord del ponte ferroviario. In AP IUAV, Miozzi 1.pro/89

fig.118 Progetto per la piattaforma progettata da Luzzatto, Marangoni e Orefice. In AP IUAV, Miozzi 1.pro/89

fig.119 Campo d'Azione della Società Adriatica di Elettricità nel 1906, tavola pubblicata in ROMANO 1979, p.35



fig.120 Ridisegno del progetto del porto di Antivari dell'ingegnere Enrico Coen Cagli, in ROMANO 1979, p.25



fig.121 Progetti dei tracciati ferroviari balcanici di Roberto Paganini ipotizzati prima dello scoppio della guerra nel 1914, in ROMANO 1979, p.26

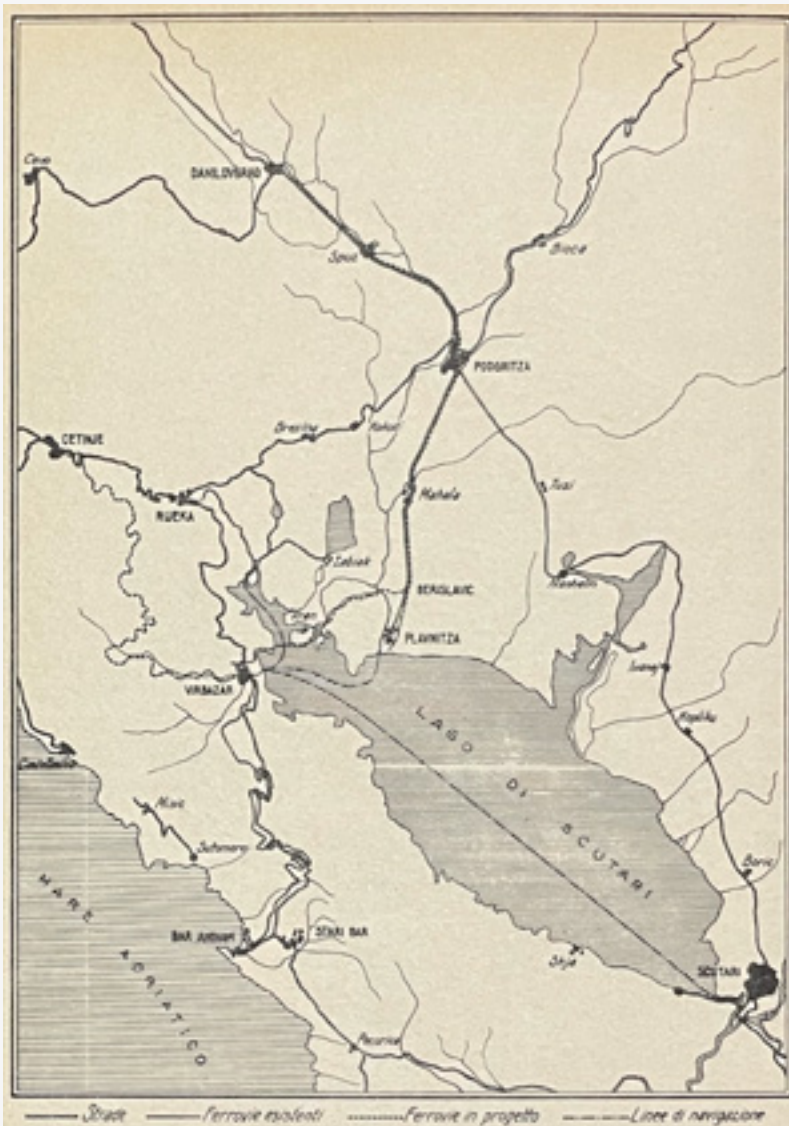
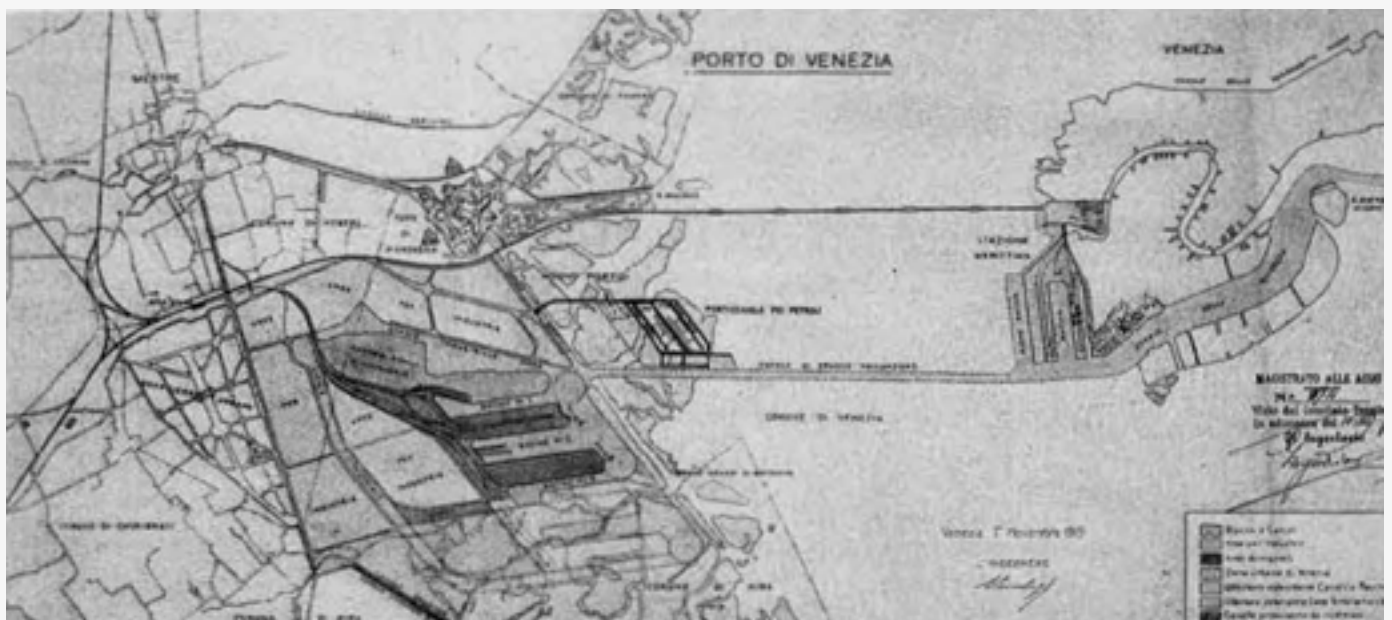


fig.122 Enrico Coen Cagli, progetto approvato dal Comitato tecnico del Magistrato alle acque per il nuovo porto a Marghera, novembre 1919, in ZUCCONI 2002, p. 61



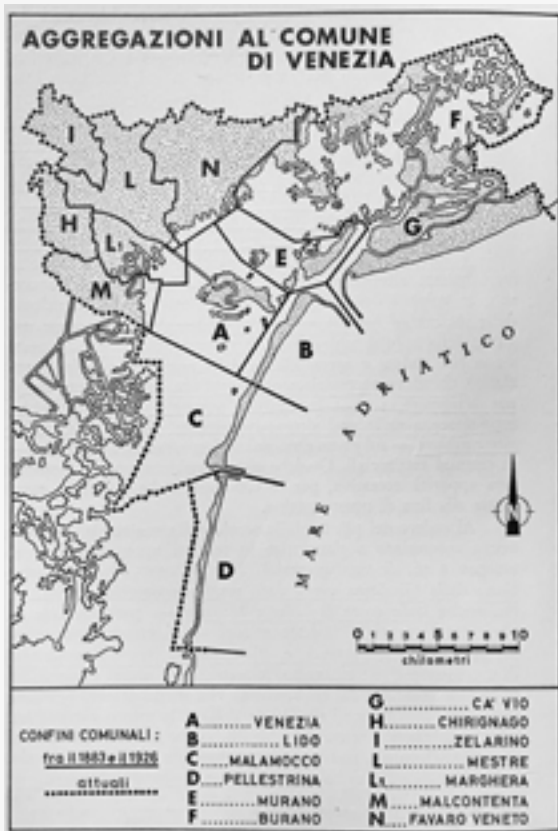
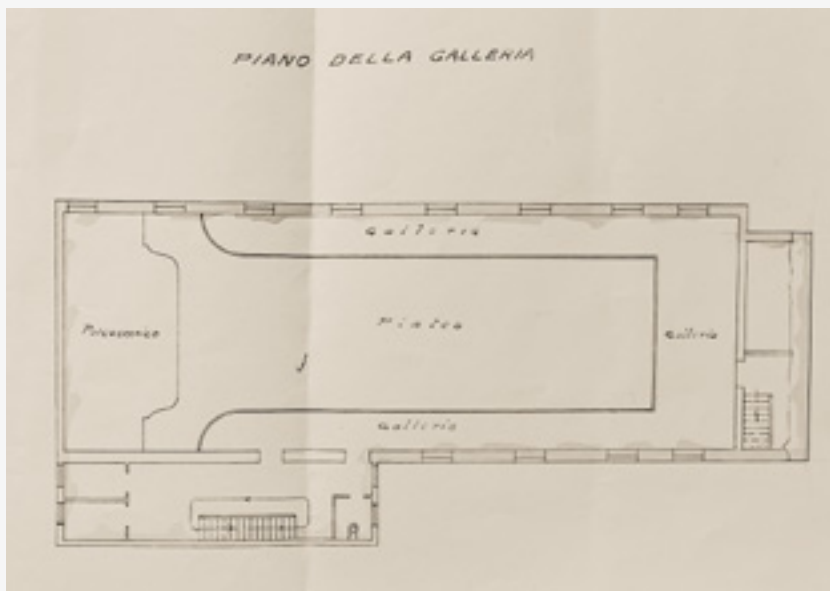


fig.123 Mappa dei territori aggregati al comune di Venezia tra il 1883 e il 1926, in ROMANO 1979, p.64

fig.124 Planimetria dei lavori di scavo e banchinamento da attuarsi per la costruzione del Rio Novo. Alla part. 387, la Casa delle Corporazioni, ridotta della metà durante la costruzione del Canale. AMV Celestia, serie Ponte..., b. 26, documentazione relativa al Gruppo III, Lotto 1



fig.125 Porzione della Casa delle Corporazioni da demolirsi per lo scavo del Rio Novo. AMV Celestia, 1931-35, X 3/6



— pianta del piano della galleria del salone delle assemblee



— prospetto corrispondente al salone delle assemblee

fig.126 Porzione rimanente della Casa delle Corporazioni (o casa rossa) oggi. Prima sede delle associazioni sindacali poi dal 1922, sede del PNF a Venezia. Oggi Hotel Moresco. Foto dell'autore



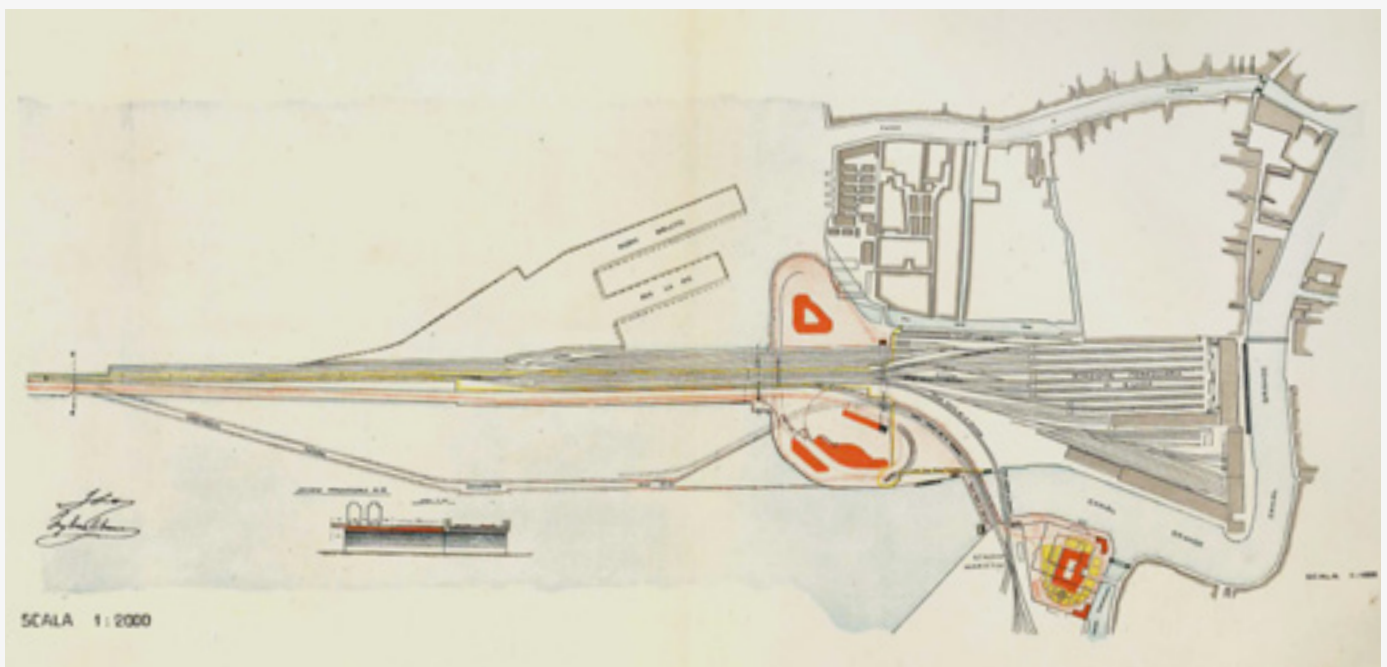


fig.127 Progetto Emmer-Setti, 1922 per l'allargamento del ponte ferroviario con piazzale di arrivo a Santa Lucia, sul retro della stazione. MIOZZI 1934, p.127

fig.128 Progetto Emmer-Setti, 1922, per l'allargamento del ponte ferroviario. Opzione con terminal prospiciente la sacca di Santa Chiara MIOZZI 1934, p.128

## L'Ing. Vittorio Umberto Fantucci e i primi progetti per un nuovo collegamento con la terraferma

Il dibattito sulla percorribilità iniziato a partire dall'Ottocento non trova ancora soluzione a inizio Novecento, ma è a partire dalla seconda metà degli anni Venti che si arricchisce di nuova linfa e diviene un tema di imprescindibile risoluzione anche agli occhi della consulta cittadina<sup>467</sup>. Il dipolo rilevato anche da Zucconi, riguardante l'istituzione del porto commerciale a Marghera e le strategie politiche per la costruzione di una Grande Venezia<sup>468</sup>, originano un dibattito che diventa determinante dopo il 1928, quando questa stessa idea di Grande Venezia viene amministrativamente sancita con l'inclusione dei municipi di Mestre, Favaro, Chirignago<sup>469</sup>.

La riunione della consulta del 26 Luglio 1928 è rappresentativa di questo clima di urgenza nel creare un collegamento con la terraferma. I Consultori infatti, in quell'occasione, vengono informati dall'allora podestà in carica, l'On Conte Orsi, che il governo nazionale intende stimolare la costruzione dei diversi tronchi dell'autostrada che dal confine occidentale dell'Italia dovrà arrivare fino a Fiume. Il tronco Milano-Bergamo è già costruito e si trovano a buon punto le pratiche per il secondo tronco Bergamo-Brescia-Verona. Trieste si è resa promotrice di una società che dovrebbe costituire il tratto Venezia-Trieste. Ci sono tuttavia altre iniziative in discussione che, prevedendo una deviazione dell'ultimo tratto verso Treviso e, successivamente, Vicenza, comporterebbero la perdita di un'occasione vitale per la città di Venezia se non ci si muovesse subito nel arrivare ad un accordo con Padova per il tratto autostradale.<sup>470</sup>

La riunione si arricchisce degli interventi dei consultori che iniziano a discutere sulla necessità di un collegamento fra la città di Mestre e il centro di Venezia, in parte ritenendo inutile la spesa per un tronco autostradale verso Padova, vista invece la grave deficienza dei collegamenti interni al comune.

Non è comunque la prima volta negli anni Venti che viene avanzata la proposta di rapido collegamento autostradale fra Venezia e la terraferma. Possiamo anzi riportare un audace progetto che giunge nell'estate del 1926, nello stesso momento in cui si stavano configurando i primi grandi progetti di riassetto della rete stradale nazionale. Firmato dagli ingegneri torinesi De Vecchi e Meano, nasce dall'idea di Carlo Visetti, e consiste in una grande infrastruttura che, scorren-

467 Prima dello scioglimento della consulta, avvenuto il 14 giugno 1929 e riconvocata l'11 ottobre 1930

468 Si veda in proposito ZUCCONI, 2000; ZUCCONI, 2002; in particolare nel volume gli interventi della sezione // "sinus" portuale e industriale. Ma anche Zucconi in KUSCH, 2021, *L'architetto della Grande Venezia*.

469 ZUCCONI, 2000. L'anno precedente, nel 1927 con la legge Giolitti viene creato un nuovo assetto municipale. Si veda sempre Zucconi, in KUSCH, 2021

470 AMV, serie *Consulta*, riunione del 26 Luglio 1928, intervento del podestà Orsi.



fig.129



fig.130



fig.131

do parallelamente al ponte ferroviario, conduce al Lido i veicoli, configurandosi come un sistema di arcate in cemento armato sul Canal Grande, materiale protagonista in questi anni nella costruzione dei ponti.<sup>471</sup> (figg.129-131)

La consulta ritorna nella riunione del 26 luglio 1928 sul progetto Visetti ma solo per sottolineare quanto sia di vitale importanza e urgenza lo studio di una soluzione credibile per il collegamento della città con la terraferma<sup>472</sup>. Già in questa riunione, all'appello dei presenti si trova il nome di Vittorio Umberto Fantucci<sup>473</sup>, ingegnere e politico italiano, membro effettivo della consulta veneziana dal 6 giugno 1928, personalità che sarà determinante per la vicenda. Al termine della seduta, il podestà ricorda la volontà esplicita del governo di allargare il ponte ferroviario esistente e che l'argomento più ostico da discutere è quello relativo alla tipologia di collegamento. Sostanzialmente, si voleva studiare se fosse stato più proficuo un collegamento tranviario oppure automobilistico<sup>474</sup>.

Bisognerà aspettare le 14:30 del 14 Novembre 1928 perché la consulta ritorni a discutere nuovamente della necessità del collegamento con la terraferma, in occasione dell'approvazione del bilancio preventivo annuale, momento decisivo per lo stanziamento delle risorse finanziarie del 1929. La riunione ha una lunga lista di presenti, data l'importanza delle tematiche trattate: il bilancio preventivo era una stima dei fondi a disposizione del comune, organizzata per intenzionalità di investimento: sono 26 i membri che rispondono all'appello, oltre al Presidente. Alla riunione partecipa anche il vicepodestà, l'avvocato Ippolito Radelli. Il giudizio richiesto, alle carte del bilancio, fa trasparire nel dibattito un altro aspetto sulla pianificazione per la città di Venezia: l'importanza del Lido.

A questa data infatti, e lo si percepisce dall'intervento del consultore Giuseppe Toffano, viene considerato come un luogo d'*élite* legato al turismo, al contrario della linea che fra il 1914 e il 1915 era stata intrapresa dall'Istituto Autonomo delle Case Popolari (IACP), che invece ne vedeva un'opportunità per instaurarvi quartieri residenziali<sup>475</sup>, come valvola di sfogo per la popolazione.<sup>476</sup> È il Lido quindi

471 AMV 1931-35, IX 6/3 - Ponti sul Canal Grande. Visetti propone in realtà tre alternative, che si differenziano per tracciato, di cui solo la prima è quella sul Canal Grande. Essendo la più auspicata viene meglio accompagnata da una prospettiva. Sono tuttavia praticabili anche le altre due opzioni, ma meno scenografiche.

472 AMV, serie *Consulta*, 26 Luglio 1928.

473 Vittorio Umberto Fantucci (1883-1957), veneziano, studiò a Padova il biennio propedeutico fisico-matematico e sempre nella città patavina si laureò in Ingegneria. Come politico fu dapprima impegnato nella Consulta municipale di Venezia, posizione che intervallò agli incarichi nazionali in parlamento. Eletto deputato, partecipò a tre legislature, la prima dal 24 Marzo 1929, la seconda dal 25 marzo 1934 e l'ultima, da senatore, dall'11 marzo 1939. Come ingegnere veneziano si occupò essenzialmente del grande progetto di collegamento di Venezia con la terraferma ma il suo nome si trova anche nei documenti riguardanti la storia travagliata e molto lunga del Tempio Votivo al Lido. Allontanatosi dal progetto di Rio Novo, spese le sue competenze nel portare a termine il progetto del grande memoriale veneziano, modificando notevolmente il progetto di questo edificio firmato da Giuseppe Torres. Per approfondire la vicenda del Tempio Votivo si può vedere DOMENICHINI, TIOZZI NETTI 2019.

474 AMV, serie *Consulta*, 26 Luglio 1928.

475 La letteratura più recente sulle strategie dello IACP e una completa bibliografia di riferimento si trova in FICHTE, 2022; DE BATTISTI BESI, 2018.

476 AMV, serie *Consulta*, 14 Novembre 1928. Sugli interventi dello IACP, che miravano a garantire case salubri in alternativa alle case più vecchie e malsane del centro storico si possono consultare DE CARLI, ZAGGIA, 1983; DE BATTISTI BESI, 2018.



che traina parte dell'immaginario di Venezia in questi anni, come appare descritto anche nella letteratura di primo Novecento a partire naturalmente dall'esempio più celebre di Thomas Mann, in contrapposizione al centro storico. D'altronde, il conte Antonio Revedin interviene in questa seduta ribadendo l'importanza di garantire un afflusso costante all'isola, che negli ultimi tempi lamenta soggiorni sempre più brevi costringendo gli albergatori al ribasso dei prezzi. Lo stesso Revedin si era speso d'altronde, nel biennio precedente, nel tentativo di assicurare valide motivazioni per lunghi soggiorni al Lido, siglando una convenzione fra il Comune e la Fondazione Bevilacqua la Masa, che presiedeva dal 1926, per lo spostamento delle esposizioni da Ca' Pesaro al Lido nel periodo estivo. La dichiarata volontà di garantire un turismo colto e ricco al Lido era già definita<sup>477</sup>. La decisione, inoltre, venne fortemente appoggiata dalla Compagnia Italiana Grandi Alberghi (C.I.G.A.)<sup>478</sup> per arricchire la vita culturale e sociale dell'isola<sup>479</sup>.

In questa stessa seduta interviene anche Fantucci, preoccupato dalle spese destinate per il bilancio venturo riguardanti le opere pubbliche da farsi nella città. Il Podestà Orsi le aveva sommariamente elencate all'inizio della riunione<sup>480</sup> ma non vi era stato un dibattito su queste tematiche. In programma, le grandi opere che Venezia si stava preparando ad intraprendere erano gli acquedotti per Pellestrina, S. Pietro in Volta e Burano, l'ampliamento della scuola femminile, il nuovo macello con mercato annesso e la sistemazione dell'Azienda Comunale di Navigazione Interna (ACNI). Fantucci esprime in questa seduta la volontà di occuparsi personalmente delle voci di bilancio riguardanti le opere pubbliche, ricavandosi così uno spazio definitivo nel nostro racconto.

Quella del 14 Novembre del 1928 sarà l'ultima riunione della Consulta, soppressa il 14 Giugno 1929 contestualmente alla nomina del commissario straordinario Ettore Zorzi, che il 24 ottobre dello stesso anno è nominato Podestà di Venezia fino al Luglio 1930<sup>481</sup>.

Dal momento in cui Fantucci scende in campo in prima persona, gli ultimi giorni del 1928 vedono concreta la possibilità di realizzare il piano di interventi urbanistici tanto atteso. In dicembre il Segretario Federale, l'avvocato Suppiej, nomina una commissione di esperti presieduta da Fantucci per lo studio preliminare di sistemazione del collegamento fra Venezia e la terraferma. La commissione è composta dal Podestà Pietro Orsi, dal prof. Garioni, Commissario della Provincia, dall'ing. Milani, presidente del Magistrato alle Acque, dall'ammiraglio Stagno, provveditore al Porto, e vede inoltre nominati gli ingegneri Luigi Marangoni e Gian Carlo Stucky, il commendatore Pietro Parisi e il prof. Vittorio Friedri-

477 Di Martino Enzo, *Bevilacqua la Masa 1908-1993. Una fondazione per i giovani artisti*, Venezia, 1994, p.55, in CAMURRI, 2002.

478 Fondata come Compagnia Alberghi Lido e divenuta nel 1908 C.I.G.A. vedeva la partecipazione della Banca Commerciale. ROMANO, 1979.

479 CAMURRI, 2002

480 AMV, serie *Consulta*, 14 Novembre 1928.

481 AMV, serie *Podestari*, Secondo trimestre 1929.

chen<sup>482</sup>. Sono queste personalità a definire le linee guida di un progetto che si svilupperà in una serie di studi preliminari durante tutto il 1929. Il piano d'azione di massima prevedeva cinque principali interventi:

- Una strada dal cavalcavia di Mestre fino all'affaccio sulla laguna
- Un ponte in cemento armato, con una struttura di pile corrispondente a quelle del ponte ferroviario che ne ripetesse anche la stessa scansione di piazzali
- Un ingresso alla città, costituito da un piano sopraelevato con l'arrivo della linea tranviaria: questa, essendo stazione terminale, avrebbe dovuto prevedere un anello rotabile per l'inversione di marcia, utile anche a delimitare lo spazio di un piazzale di arrivo per il flusso di pedoni e ciclisti, situato nello spazio retrostante alla stazione ferroviaria
- Un ponte per discendere con gli automezzi che potesse arrivare verso la marittima in un punto dove poter costruire una grande autorimessa, nello slargo ricavato dalla demolizione dell'Ospedale di Santa Chiara
- Un ponte sul Canal Grande previsto dal progetto della tranvia, per permettere a pedoni e ciclisti in arrivo l'attraversamento in corrispondenza della stazione ferroviaria per l'arrivo alla fondamenta di S. Simeone piccolo.

Infine, con l'intenzione di estendere a queste opere anche la sistemazione della rete navigabile partendo dai due punti di arrivo, Santa Chiara e la stazione FS, il progetto Fantucci prevede l'allargamento di alcuni rii già esistenti per la realizzazione di un canale navigabile che possa garantire un collegamento più rapido attraverso la città. In questo modo l'ACNI avrebbe potuto attivare le nuove linee dedicate al trasporto rapido dei passeggeri verso San Marco e il Lido, coerentemente alle discussioni relative al suo potenziamento. La proposta di un Rio di servizio attraverso la città, che possa rendere più rapido l'attraversamento riparte dai presupposti che avevano guidato i suggerimenti di Gianbattista Meduna anche se lo spostamento della stazione d'arrivo comporta una variazione del tracciato. In questi termini si percepisce anche una nuova necessità intima alla ragione stessa del canale: per Meduna, lungo il tracciato erano previste tappe intermedie per impostare un potenziamento anche del sistema pedonale che si affacciava sul nuovo rio; Fantucci, al contrario, adotta un'ottica legata alla via più breve per raggiungere Piazza San Marco, creando un'arteria di percorrenza dove la sosta non è incentivata.

Sono questi gli studi preliminari che definiscono tutti i maggiori interventi che nei tre anni successivi modificheranno radicalmente la struttura urbana della città. In archivio municipale sono presenti alcuni dei documenti relativi questa fase, poi raccolti nella documentazione consegnata per il concorso bandito nell'agosto 1930<sup>483</sup>. Sono ventidue le soluzioni proposte per lo snodo di arrivo che la commissione Fantucci concepisce durante l'anno in cui si

482 La composizione della commissione è riportata da Miozzi in MIOZZI, 1934, p. 130, ma trova riscontro anche in AMV, serie *podestari*, IV trimestre 1928.

483 La determinazione podestarile a cui si fa riferimento è quella del 12 novembre che rende ufficiali i risultati del concorso di agosto. AMV, serie *podestari*, IV Trimestre 1930, n°2805

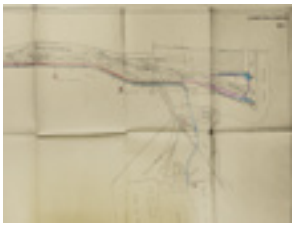


fig. 132

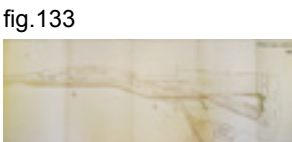


fig. 133



fig. 134

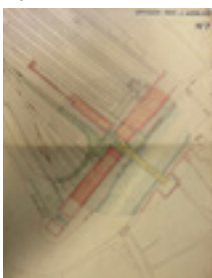


fig. 135



fig. 136

dedica al loro studio. Anche se la documentazione non è integralmente conservata, è possibile raggruppare le proposte superstiti suddividendole in categorie, sulla base delle modalità previste di gestione dei flussi e dei percorsi. La soluzione n°1, che è anche quella meglio sviluppata (fig.132), punta all'allargamento del ponte ferroviario fino all'arrivo a Venezia. Troviamo indicati in rosso il percorso della tranvia, che una volta raggiunta Santa Lucia descrive un anello per l'inversione di marcia delimitando il nuovo piazzale di arrivo. In azzurro e giallo, invece, i percorsi stradali e ciclabili che, superato il fascio di binari diretti alla stazione marittima, svoltano bruscamente verso l'ospedale di Santa Chiara. L'affaccio sulla fondamenta di Santa Lucia è reso possibile da una coppia di gradinate collocata negli spazi risultanti tra i fabbricati passeggeri e gli uffici della stazione FS, mentre le carreggiate che proseguono in marittima, dopo aver attraversato il Canal Grande, ridiscendono progressivamente al piano di calpestio della sacca di Santa Chiara. La soluzione 2 propone una variante nel posizionamento delle strutture previste per le partenze e gli arrivi della tranvia, accorpandole in un unico edificio, mentre nella progettazione della svolta verso la marittima consente l'attraversamento del Canal Grande prevedendo una galleria sotterranea (fig.133). Sono queste le varianti fondamentali che vengono discusse; nessuna soluzione presenta alternative al tracciamento dei percorsi, mentre l'attenzione è sempre rivolta alla gestione dei punti terminali, quello tranviario in particolare, cercando di risolvere le evidenti problematiche causate dai livelli differenti di arrivo dei nuovi tracciati rispetto all'altezza delle fondamenta veneziane. Anche il rapporto con i preesistenti edifici delle Ferrovie sono oggetto di indagine di queste soluzioni alternative. Tra le più significative perché raggiungono una completezza maggiore sono quelle numerate 4, 7, 8 (figg.134-136). Nella soluzione n°4 vediamo per la prima volta comparire negli studi anche un ponte che possa attraversare il Canal Grande, in aggiunta al ponte Neville. La gestione dei flussi è trattata con un passaggio in quota che arriva direttamente all'altezza in chiave del ponte sul Canal Grande, con due rampe parallele per poter raggiungere il livello della fondamenta di Santa Lucia. Compare anche, in basso, la prima ipotesi di allargamento del Rio dei Tolentini, che si svilupperà ulteriormente come il progetto del Canale Piccolo. È in questa tavola che compare per la prima volta graficamente descritto il progetto precursore del Rio Novo.

Le soluzioni 7 e 8 (figg.135-136) ci presentano un arretramento del sistema di rampe, per nascondere tra i due fabbricati ferroviari. Nella 7 vengono indicati con due frecce rosse, dal lato della fondamenta di S. Simeone, quella prospiciente Santa Lucia), le direttrici pedonali e acquee per la circolazione interna una volta arrivati a Venezia. La soluzione 8 ci fornisce per la prima volta il prospetto di un ponte immaginato sul Canal Grande, a doppia arcata<sup>484</sup>.

fig.137

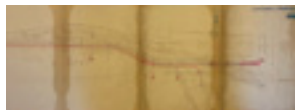


fig.138

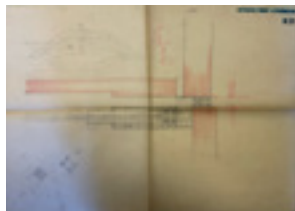


fig.139



fig.140

fig.141



fig.142



Le ultime soluzioni<sup>485</sup>, prevedono invece una stazione di arrivo in quota, che consenta direttamente il raggiungimento della fondamenta di Santa Lucia con una semplice scalinata, senza l'introduzione di opere per l'attraversamento del Canal Grande. Anche il sistema di inversione di marcia delle vetture tranviarie viene semplificato, in modo da occupare minor spazio possibile una volta inserito nel parco ferroviario, come nel caso della soluzione 14 (fig.137), nella quale l'arrivo si trova approfondito ad una scala più di dettaglio nella tavola 21 (fig.138). Va notato inoltre, nel foglio 14, come sia presente, segnato a matita leggera, un primo abbozzato prospetto del lungo ponte translagunare: questo mantiene un'estetica coerente con le volte del ponte ferroviario fino a quando, raggiunta Santa Lucia, si innalza in una struttura a telaio che ripropone la soluzione del sistema del cavalcavia di Mestre. Inoltre la soluzione 21, che non prevede il transito sul Canal Grande, riporta una serie di annotazioni a matita negli spazi liberi del foglio che dimostrano come il tema di un passaggio non sia ancora del tutto superato. La proposta del ponte, d'altronde, compare declinata in soluzioni differenti anche nella tavola 10, sezione di dettaglio indicata come CD nella tavola 8 (fig.139), che lo immagina a doppia arcata con pilastro centrale, e 12 (fig.140), dove viene invece sommariamente schematizzato a tre arcate. Suggestiva, anche se poco credibile e sicuramente molto problematica da concretizzare, è l'assonometria riportata nella tavola 18, un foglio in formato A3, molto più piccolo rispetto agli altri, che tenta di conciliare, sviluppando una volumetria scarna di dettagli, le conflittualità create dalle differenti quote (fig.141).

Non mancano, raccolte nel faldone municipale che conserva questi primi progetti, anche alcune proposte provenienti da tecnici e imprese esterne alla commissione presieduta da Fantucci. La più sviluppata, datata 20 dicembre 1929, della quale si conserva una tavola acquerellata, è firmata dall'Impresa Gr. Uff. Pietro Cidond<sup>486</sup>, e propone una soluzione radicalmente lontana rispetto a quelle discusse fino a quel momento perché ipotizza una tranvia sotterranea<sup>487</sup>, che risolve anche il problema dell'attraversamento del Canal Grande con un sottopassaggio (fig.142). La forza di questo progetto si misura specialmente nel suo approfondito livello di studio, che scende nel dettaglio delle sezioni delle condotte sotterranee, rendendolo molto più concreto rispetto ad altre opzioni mancanti di altrettanta completezza. Anche in altre soluzioni traspare il fatto di non escludere a priori l'idea di un attraversamento sotterraneo, come si può osservare nella già discussa soluzione 21. Nel foglio infatti, in alto a destra vengono tracciati i profili di un ponte e, contemporaneamente la sagoma specchiata di un tunnel

485 Sono le tavole che vanno dalla 13 alla 21. La soluzione 22 è assente dal fascicolo. AMV, 1931-35 X 2/4

486 L'unica tavola pervenuta riporta questa dicitura nel cartiglio ma è molto probabile in realtà si riferisca invece a Pietro Cidonio, nel 1927 nominato Cavaliere e la cui impresa lavora dal 1918 al 1937 sugli acquedotti (Ravenna, Cagliari, del Ruffo) e in alcune opere di bonifica (Laghi di Lesina, di Littoria, di Caulonia, del vallo di Diano, della piana Reatina e dei fiumi Tavo, Saline, Fino). Un sunto dei lavori si trova nel volume monografico sull'Impresa. AA.VV. *Impresa Pietro Cidonio*, Editore Tumminelli, Roma, 1937.

487 Questa può essere considerata come una delle prime proposte sviluppate per una metropolitana veneziana, tematica che ritornerà negli anni successivi e vedrà lo stesso Miozzi coinvolto nel proporre un progetto molto più ampio per una strada sublagunare. MIOZZI, 1955 in AP IUAV, Miozzi 3.txt/73.

sotterraneo, ma solo nel progetto Cidond la sponda di San Simeone diventa la stazione terminale del tracciato, prevedendo la possibilità di risalita anche nei pressi della stazione FS. Non si spiegherebbe tuttavia una simile proposta con la sola documentazione conservata negli archivi municipali se non fosse rimasta traccia anche di alcuni articoli di rilevanza internazionale. Le pagine del Corriere della Sera del 27 Giugno 1929 datano già a questo momento la prima approvazione del Duce per le proposte ancora embrionali riportate dalla commissione Fantucci, tra tutte in particolare l'idea di una linea tranviaria sotterranea, sullo stile di una vera e propria metropolitana passante attraverso l'intera città, da Mestre sino a Sant'Elena (fig.143). Si spiega quindi anche l'arrivo di progetti esterni al municipio, con lo scopo di ottenere la commessa per la grande opera.

fig.143



Nella grande complessità e varietà di soluzioni proposte, una delle più significative rimane tuttavia la soluzione 17, presentata in una tavola che appare più come un brogliaccio rispetto agli altri elaborati più definiti (fig.144). Il trattamento della testata del ponte non si discosta molto dalle prime ipotesi proposte, con l'arrivo della tranvia e la svolta in marittima ormai fissate. Ciò che più caratterizza il foglio sono i tratti a china rossi che dimostrano come il progetto si stia progressivamente espandendo a scala urbana. In questo foglio infatti non è più la sola area limitrofa alla sacca di Santa Lucia ad essere riprogettata. Il ponte Neville agli Scalzi, fino ad allora ignorato dagli studi ma sempre riportato sulla cartografia di partenza (cfr. soluzioni 1-2-4-7-8), viene eliminato da un doppio segno che ne auspica la scomparsa. Al suo posto, due segni decisi e spessi lo ricollocano in corrispondenza del varco fra gli uffici della direzione FS e della stazione, posizione a questo punto che ormai sembra essere la definitiva. Dal lato della fondamenta di S. Chiara, in prossimità dell'ansa del Canal Grande infine, due altri tratti, sempre in rosso, definiscono l'inizio di una nuova arteria, diretta all'interno del tessuto urbano, in corrispondenza del Rio dei Tolentini. Sono le prime tracce di questa seconda opera che viene ipotizzata dalla Commissione Fantucci per rinnovare le comunicazioni interne della città di Venezia.



fig.144

La personalità determinante per sbloccare questo delicato periodo di mediazione e di discussione delle proposte, che altrimenti rischiavano di arenarsi nei faldoni della Commissione per lo studio del collegamento fra Venezia e la terraferma rimanendo solo una serie di intenzioni, è il commissario speciale Ettore Zorzi, subentrato al podestà Orsi il 14 giugno 1929 che, coerentemente con la direzione già imposta della vecchia amministrazione e con l'appoggio della Federazione Provinciale Fascista, si confronta direttamente con Fantucci. La sua devozione al progetto si intensifica dal 24 ottobre 1929, dopo la nomina a Podestà e traspare fin dalle prime righe del suo resoconto di fine mandato<sup>488</sup>, in cui egli offre uno spaccato sulla varietà di cambiamenti che stavano progressivamente avvenendo nella città da lui amministrata. Saranno infatti le sue determinazioni promulgate nell'inverno 1929 a chiarire definitivamente il piano più ampio di sistemazio-

488 AMV, serie *Podestari*, III trimestre 1930, resoconto dell'amministrazione N.H. Ettore Zorzi, pp.10-11.

ne urbana da ottenersi tramite la doppia azione di allargamento del ponte ferroviario e di sistemazione di un nuovo canale interno, d'ora in avanti battezzato Canal Piccolo, come approntato nella soluzione 17. Sono due le opere pubbliche determinanti a cui Zorzi tiene particolarmente, relative agli altrettanti progetti già dibattuti e in parte iniziati negli anni prima del suo arrivo. La prima riguarda il Cavalcavia Bandiera di Mestre, iniziato nel 1928<sup>489</sup> su progetto dell'ing. Emilio Emmer, capo dell'Ufficio Tecnico del Comune e finanziato dal Comune stesso, dal Ministero dei LLPP, da quello delle Comunicazioni, dalla Provincia e dalla Società Porto Industriale<sup>490</sup>. Quest'opera, fondamentale per il collegamento del centro di Mestre con Porto Marghera, superando la barriera costituita dai binari ferroviari, consente di impostare l'inizio della nuova strada che congiungerà Venezia con la terraferma.

Il secondo progetto sul quale Ettore Zorzi riesce ad intervenire con provvedimenti tempestivi e mirati è quello della costruenda caserma dei pompieri, il cui cantiere nell'estate del 1929, a un anno dall'appalto, stipulato l'8 giugno 1928 con la ditta Gobetto<sup>491</sup>, vede solamente affiorare le fondazioni dal terreno. La determinazione datata 8 luglio 1929<sup>492</sup> testimonia di come alla fine del mese di giugno fosse stata nominata una commissione speciale<sup>493</sup>, per studiare la sistemazione delle fondamenta del Rio Foscari essendo questo canale tra i prescelti per lo studio di un sistema abbreviato dei percorsi delle comunicazioni interne. Il cantiere viene quindi bloccato e il progetto della caserma ridimensionato, sbancando una parte dei terreni affacciati sul Rio Foscari, dove insistevano già le fondazioni, per rettificare il canale<sup>494</sup>.

Sono questi due interventi, a fissare inequivocabilmente l'inizio del ponte translagunare e l'affaccio del Canale Piccolo sul Canal Grande nei pressi di Ca' Foscari: il grande progetto di collegamento di Venezia con la terraferma ora manca solo del parere del Governo e dei fondi per potersi concretizzare. I preventivi delle soluzioni discusse nel 1929 non sono attendibili perché mancano studi di fattibilità più

- 489 Il Contratto è datato 7 marzo 1928, n°9403 con l'impresa Ing. Giuseppe Pasquali di Venezia, mentre la convenzione stipulata tra le parti per il finanziamento partecipato dell'infrastruttura è datata 10 ottobre 1928. AMV, serie *podestarili*, I trimestre 1930, n°669 (già n°9403).
- 490 Alcuni cambiamenti rilevanti nel preventivo di spese relative all'opera, portarono in realtà al 1930, fine del mandato di Zorzi, ad avere completato solo le fondazioni (con lavori più onerosi del previsto) e il piazzale di arrivo a Mestre. Le strutture in alzato del cavalcavia erano invece ancora bloccate al progetto esecutivo. Queste difficoltà nella stima e nel conteggio delle risorse finanziarie, dimostra anche un certo astio delle Istituzioni comunali nei confronti dell'Ufficio Tecnico diretto dall'ing. Emmer che, il 5 gennaio 1930, viene collocato a riposo e lascia vacante il posto del suo ufficio in uno dei momenti più significativi per la città. AMV, serie *podestarili*, I trimestre 1930, n°12 (già n°844).
- 491 AMV, serie *contratti*, Ditta Gobetto Eugenio, 13 aprile 1928, *Fabbrica della Caserma dei Pompieri prospiciente il Rio Foscari*.
- 492 AMV, serie *podestarili*, III trimestre 1929, n°2063 (già n°497) - Rettifica della linea di fabbrica della caserma dei Pompieri prospiciente il Rio Foscari.
- 493 Nella commissione per la valutazione del progetto della caserma dei pompieri sono presenti il Fantucci (che ormai non potrà mai mancare da qualsiasi commissione relativa a questo progetto), il Grand'Ufficiale Mario Baldin e l'avvocato Raoul Levis. La commissione deve esprimersi in maniera rapida e puntuale sulla necessità di un progetto così grande come quello che si stava costruendo e se il posto in cui si stava costruendo non avrebbe interferito con il progetto di allargamento del Rio Foscari.
- 494 Vengono anche in questa fase, interpellate le personalità preposte dagli uffici legali per tutelare gli interessi del comune e della ditta appaltante, che si trovava con un appalto modificato.

approfonditi che ne stimerebbero correttamente gli importi. L'investimento previsto dal Comitato per lo studio dei problemi cittadini<sup>495</sup> stima in maniera forfettaria un investimento di risorse pari a circa 120 milioni di lire<sup>496</sup>.

Anche dal punto di vista amministrativo i mesi della seconda metà del 1929 si caratterizzano per la costante presenza del podestà Zorzi che attua una serie di provvedimenti dai quali traspare la volontà di intervento sulle ormai consolidate strutture dei vecchi uffici municipali preposti alla progettazione e alla direzione lavori. A fine giugno, pochi giorni prima della determinazione che arrestava temporaneamente i lavori della caserma dei pompieri, Zorzi nomina l'ennesima commissione che ha per presidente Fantucci, con lo scopo di condurre un'inchiesta tecnico-amministrativa sull'ufficio di Direzione Lavori e Servizi Pubblici, avanzando l'accusa di conflitto d'interesse e falso in bilancio: l'architetto Brenno Del Giudice verrà sostituito al termine dell'inchiesta dall'ingegnere Antonio Marcon e, a partire dal febbraio 1930, l'intero ufficio sarà rinnovato nei due mesi successivi<sup>497</sup>.

Tra novembre e dicembre 1929, viene infine approvato il nuovo regolamento edilizio del comune di Venezia<sup>498</sup>, che determina la nomina di una nuova Commissione Edilizia<sup>499</sup>, mentre il 9 dicembre 1929 viene aggiunto definitivamente un nuovo articolo, il 142ter alla voce "Spese per i progetti di massima e successivo loro sviluppo, riguardanti il nuovo Ponte sulla laguna e il Canal Piccolo. Il provvedimento garantisce lo stanziamento di 300.000 lire per sopperire alle spese degli studi di massima, di completamento dei progetti, di approntamento dei piani di dettaglio e quant'altro concerne il periodo che va dall'ideazione all'esecuzione delle opere<sup>500</sup>.

- 495 Sulla corretta nomenclatura della Commissione Fantucci non si ha coerenza dalle fonti documentarie. Il comitato per lo studio dei problemi cittadini è, in altri documenti, la Commissione per lo studio del collegamento di Venezia con la terraferma o, ancora, semplicemente la commissione Fantucci.
- 496 MIOZZI, 1934, p.139. È molto probabile che parte delle stime sui costi dei ponti siano state fatte in base alla documentazione che il comune possedeva relativa al grande concorso per la costruzione di un ponte sostitutivo all'Accademia al posto del ponte in ferro ottocentesco della fonderia Neville. Il concorso, che non porta ad una soluzione permanente, vedrà comunque la consegna di numerosi disegni tecnici e di computi, tra cui emergono i nomi di architetti attivi in città come Giuseppe Torres, ma anche professionisti come Ettore Fagioli (1884-1961), veronese, di cui si ricordano maggiormente alcuni interventi nella provincia di Padova, come la sistemazione del cortile interno di palazzo Bo. Per approfondire la vicenda, si veda Barizza, in PUPPI, ROMANELLI 1985, pp. 216-227.
- 497 Si vedano le assunzioni provvisorie e le proroghe agli assistenti provvisori assunti per i lavori del Cavalcavia Bandiera (sig. Manotti Mario) e della caserma dei pompieri (sig. Previato Bruno) in AMV, serie *podestariili*, I trimestre 1930, n°498 (già n°130) e 512 (già n°123).
- 498 AMV, serie *podestariili*, IV trimestre 1929, n°3056 (già n°50859), 12 novembre 1929.
- 499 Regolamentata dall'Art. 49 del nuovo regolamento edilizio ed eletta dal podestà, sarà la nuova Commissione all'Ornato. AMV, serie *podestariili*, IV trimestre 1929, n°3494 (già n°47336). Nella sua prima composizione troviamo i pittori Augusto Sezanne e Brass Italo (scelti tra i nominativi proposti dall'Accademia di belle Arti, l'ingegner Alberto Magrini, l'ing. Mario Nono, l'ing. arch. Guido Sullam e l'arch. Giuseppe Berti, oltre all'arch. capo sezione della direzione lavori e servizi pubblici, all'epoca l'inchiesto arch. Brenno Del Giudice.
- 500 AMV, serie *podestariili*, IV trimestre 1929, n°3218 (già 71846) - Ponte sulla Laguna e allargamento Canal Piccolo, 9 dicembre 1929.

VIA  
MASSIMA  
IMPERIALE  
DELL' ADRIATICO

—  
RELAZIONE DI PROGETTO  
—

ESTATE DEL MCMXXVI.

IDEA DEL COMM. CARLO VISETTI  
CAVALIERE DEI SS. MAURIZIO E LAZZARO  
\* \* CAVALIERE DEL LAVORO \* \*  
CONCRETATA CON GIOVANNI DEVECCHI  
\* \* \* \* INGENGERE \* \* \* \*  
ARCHITETTURA DI CORRADO MEANO  
\* \* \* \* INGENGERE \* \* \* \*

fig.129 Frontespizio della proposta Visetti per la realizzazione della *Via Massima Imperiale dell'Adriatico*, 1926. AMV Celestia, 1930-35, X 3/6





fig.130 Veduta prospettica della città di venezia con indicate le tre direttrici della proposta Visetti. AMV Celestia, 1930-35, X 3/6

fig.131 Dettaglio del Bacino di San Marco e punta della dogana secondo la proposta Visetti di un lungo viadotto attraverso il Canal Grande. AMV Celestia, 1930-35, X 3/6





fig.132 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 1. Arrivo della tranvia sul retro del fabbricato uffici FS con fabbricato partenze e arrivi separati; svolta verso la Marittima degli altri percorsi. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

fig.133 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 2. Arrivo della tranvia sul retro del fabbricato uffici FS con fabbricato partenze e arrivi unito; svolta verso la Marittima degli altri percorsi. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

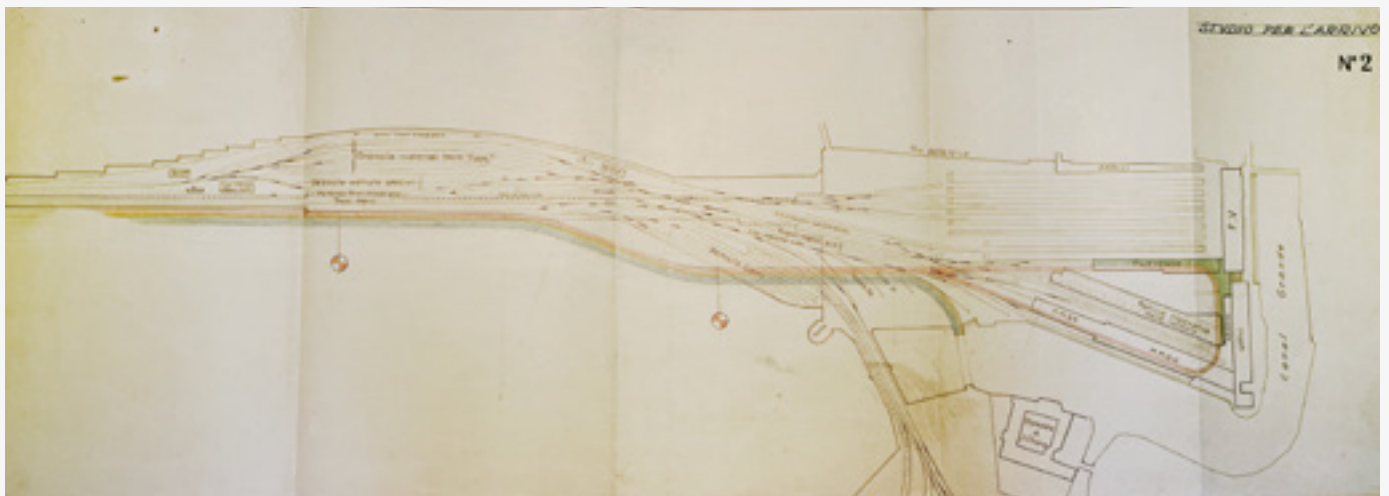


fig.134 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 4. Dettaglio dello snodo al piazzale della stazione FS. Proposta per un ponte sul Canal Grande. Indicazione in rosso dell'imbocco del rio dei Tolentini. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

fig.135 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 7. Dettaglio dello snodo al piazzale della stazione Fs. Proposta per un attraversamento del Canal grande alla quota della tranvia. Nell'area viene incluso l'inizio del Rio dei Tolentini. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4





fig.136 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 8. Ipotesi con un ponte a doppia arcata sul Canal Grande presso Santa Lucia. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

fig.137 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 14. Tavola con indicato il prospetto del ponte parallelo al ponte ferroviario con arcate che, all'arrivo a Santa Lucia si alzano al di sopra del parco ferroviario. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

fig.138 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 21. Dettaglio del terminal tranviario e schizzi per un attraversamento del Canal Grande con un ponte o un sottopasso. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

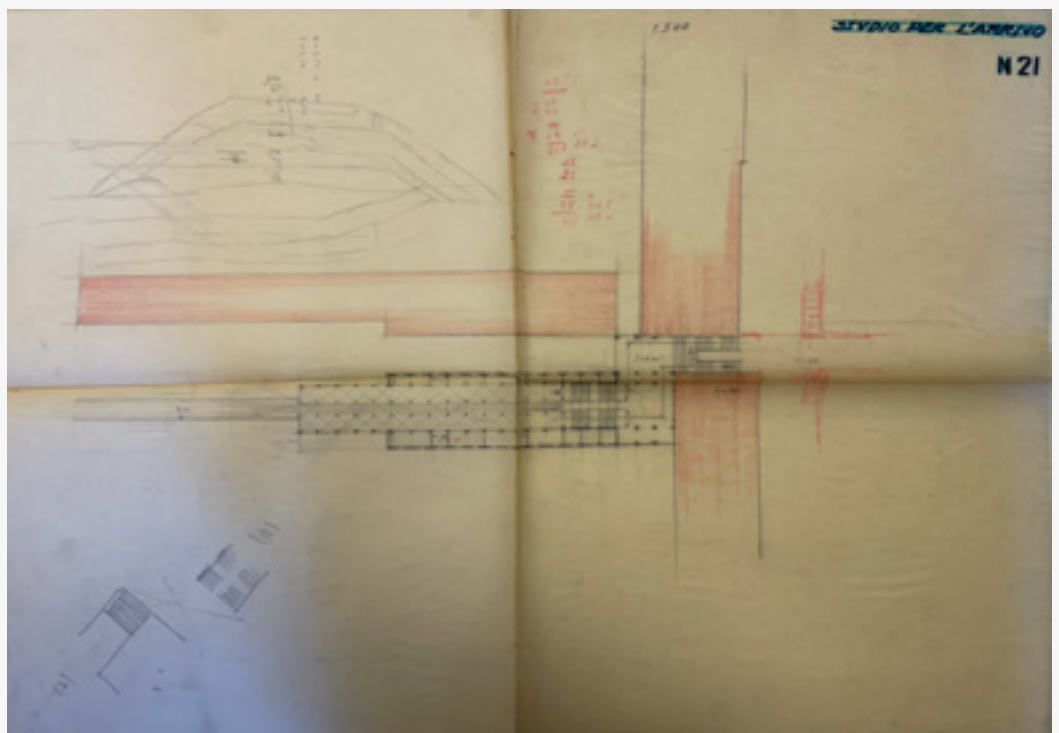
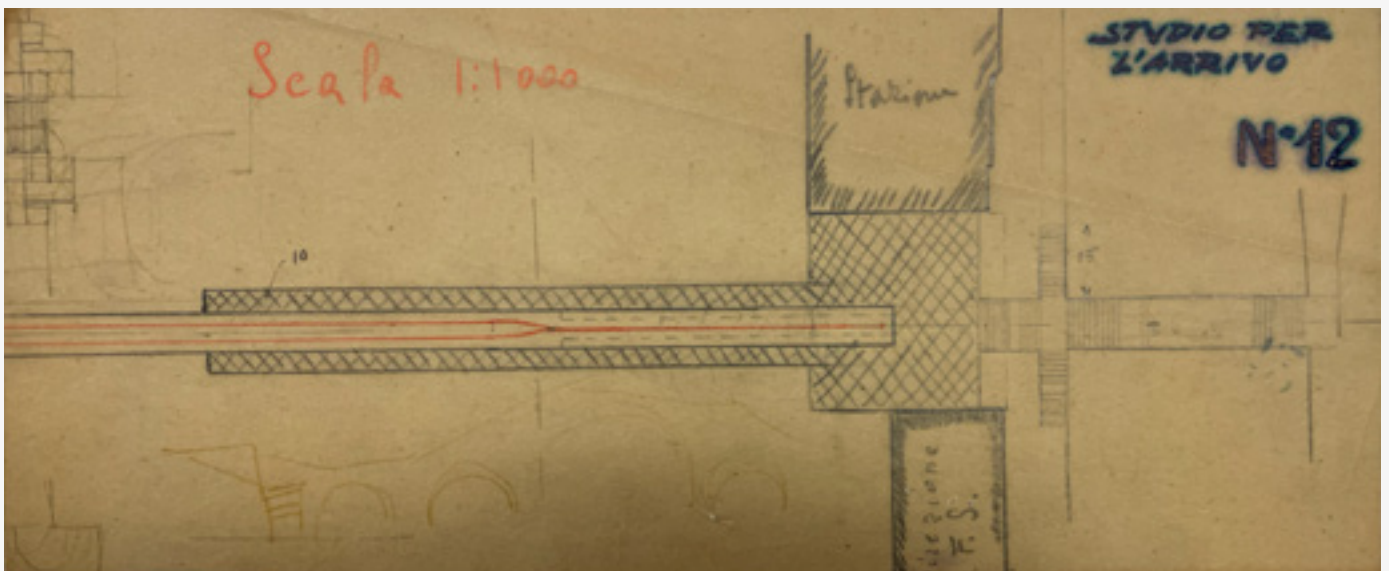




fig.139 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 10. Sezione di studio del terminal tranviario rialzato e ponte sul Canal Grande a doppia arcata. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

fig.140 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 12. Appuntato a matita, un ponte a tre arcate sul Canal Grande. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4



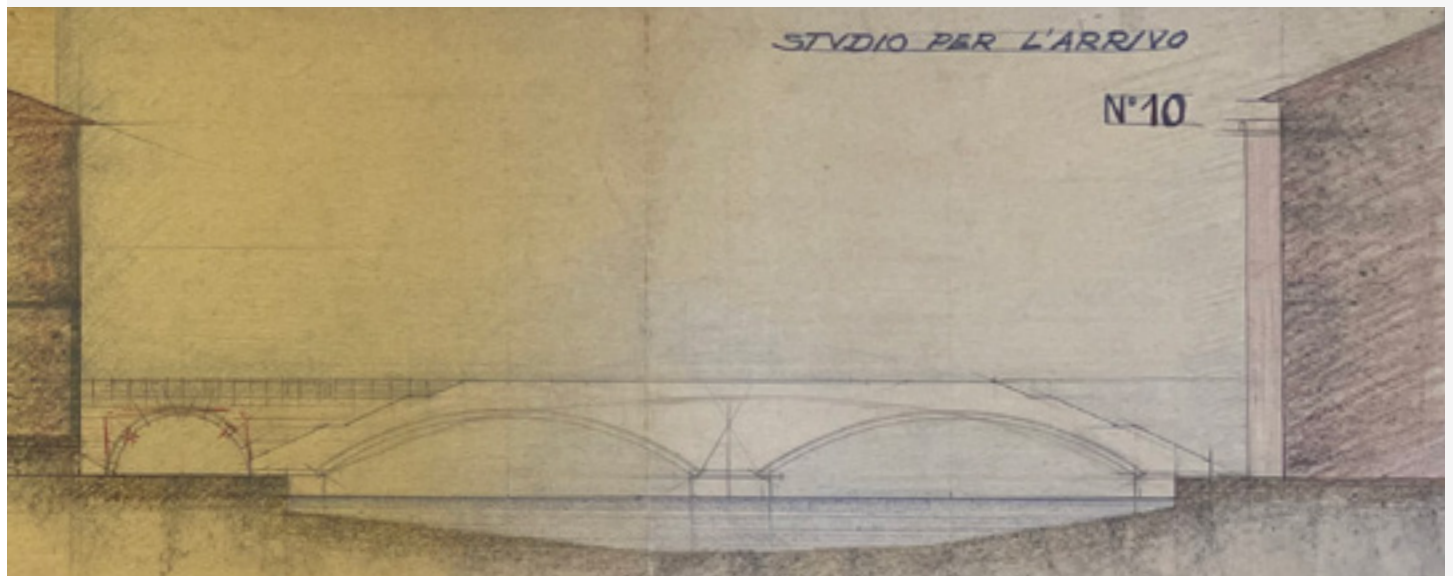


fig.141 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 18. Assonometria per lo studio sulla gestione delle quote tra terminal tranviario e fondamenta di S. Lucia. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4





fig.142 Impresa Pietro Cidonio, ipotesi di tunnel sotterraneo per l'arrivo a Venezia, AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

fig.143 Corriere della Sera, 27 giugno 1929, immagine di apertura dell'articolo. Sono indicati il nuovo ponte e il Rio dei Tolentini allargato. Si rimanda alla Rassegna stampa in appendice IV



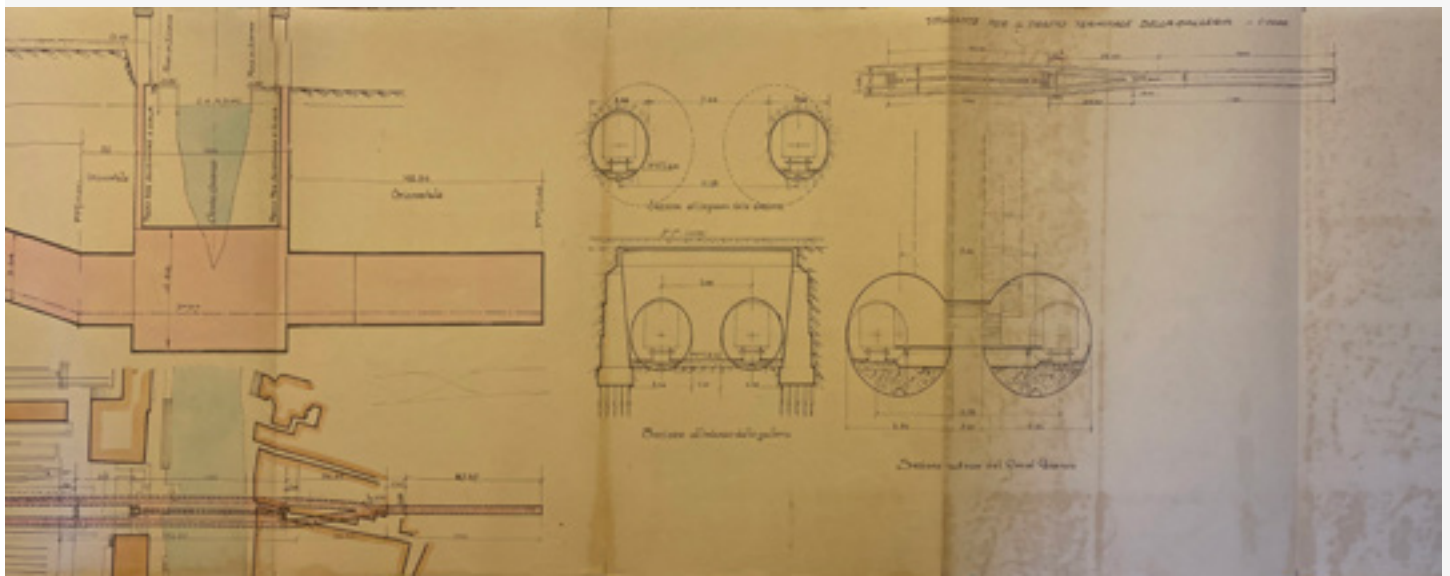


fig.144 Commissione Fantucci, studio per l'arrivo, soluzione 17. Proposta con la demolizione del ponte Neville agli Scalzi. AMV Celestia, 1931-35, X 2/4

## La programmazione dei lavori e l'arrivo di Miozzi: Venezia, 1930

L'anno 1930 vede la data della Convenzione come momento decisivo per la realizzazione del progetto. La prima metà dell'anno è segnata ancora dal dibattito cittadino e dalla discussione di quale tracciato far seguire al Canale Piccolo, mentre per il ponte rimangono pressoché invariate le linee guida definite nel progetto preliminare.

I fondi stanziati a fine 1929 portano a una serie di provvedimenti che accelerano lo sviluppo del progetto della commissione Fantucci. Neanche un mese dopo, il 13 gennaio 1930, viene redatto un fascicolo di presentazione del progetto, con tavole che affrontano il problema dell'estetica del nuovo ponte translagunare. La soluzione scelta, già prevedibile dagli schizzi presentati nelle tavole di studio (cfr. soluzione per l'arrivo n°14) è quella di un ponte in cemento armato. Per quanto riguarda il Canale Piccolo, invece, la commissione Fantucci ordina un sopralluogo documentato dei rii che si dovranno allargare, con specifiche fotografie dei tratti analizzati per meglio visualizzare quali edifici saranno conservati e quali demoliti. La Reale Fotografia Giacomelli<sup>501</sup> entra così nella vicenda come ditta incaricata di documentare le opere. Nel raccontare come il percorso si snoda attraverso il tessuto urbano consolidato della città di Venezia, va esplicitato il punto di vista di Fantucci e, conseguentemente, sia della commissione sia della classe dirigente, che prende come origine dell'intervento proprio il Canal Grande a Ca' Foscari, dove ormai la modifica della caserma dei pompieri ha garantito una larghezza netta di dieci metri del nuovo canale. Tutti i faldoni che contengono la documentazione del progetto si organizzano secondo uno sguardo centrifugo a partire da Piazza San Marco e mai il contrario. Quelli relativi al primo tratto, non a caso, sono intitolati *PROGETTO DELLE NUOVE COMUNICAZIONI da Canal Grande a Porto Marghera*, rimarcando la superiorità della città rispetto al polo industriale sul fronte lagunare<sup>502</sup>. Il Canale Piccolo, in questo modo, diviene il soggetto principale dei primi dibattiti e contemporaneamente porta a rimarcare la necessità di un piazzale d'arrivo come tappa intermedia di scambio fra viabilità differenti: quella acquea e quella carrabile-tranviaria. Il travisamento critico che spesso viene commesso consiste nel giudicare il progetto del Canale come un intervento accessorio, mentre questa sua apparente marginalità era data solamente dal minore investimento necessario alla sua realizzazione rispetto alla ben più grande opera di oltre tre chilometri attraverso la laguna.

501 Il fondo, conservato in AMV ha avuto un primo riordino, con conseguente pubblicazione sulla storia di quest'importante studio di fotografi in RESINI 1998.

502 Non sempre la letteratura ha rimarcato a sufficienza questo aspetto. Anche le ricerche di Zucconi, culminate nel volume sulla Grande Venezia (ZUCCONI 2002) sottolineano il dipolo ormai consolidato fra centro insulare e porto industriale ma è a questo punto necessario riconsiderare non tanto nel ponte il progetto che più innescò dibattiti, quanto nel Canale Piccolo. I documenti, più che gli studi, dimostrano infatti lo sforzo profuso nella mediazione di un progetto così complicato, che potesse far acquisire un ulteriore significato anche al ponte.



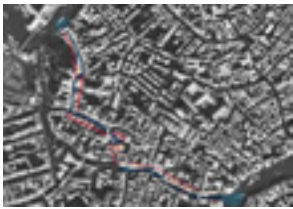


fig. 145



fig. 146



fig. 147



fig. 148



fig. 149



fig. 150



fig. 151



fig. 152



fig. 153



fig. 154



fig. 155

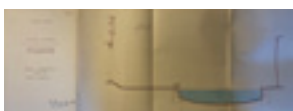


fig. 156

Per tutte queste ragioni, i rilievi delle sezioni dei canali esistenti da allargare, conservati nella documentazione del progetto Fantucci, sono numerati partendo dall'ottavo tronco (corrispondente allo sbocco nei pressi della stazione ferroviaria) fino a quelli del canale di Ca' Foscari, intesi come primo e secondo tratto del nuovo Canale Piccolo. Questi documenti sono di notevole importanza perché rappresentano lo stato di fatto della cortina edilizia al 1930 nel sestiere di Santa Croce, non molto diversa, nonostante sia trascorso quasi un secolo, da quella degli edifici attuali.

Il tracciato del Canale Piccolo (fig. 145), partiva quindi dalla grande, ma ridimensionata, caserma dei pompieri ancora in costruzione (fig. 146), lambendo il sagrato-campo della parrocchia di San Pantalon nei pressi di Santa Margherita, per poi collegarsi diagonalmente al Malcanton, luogo così chiamato per una repentina doppia ansa del canale esistente, che, completamente rimossa nelle intenzioni progettuali, avrebbe originato uno slargo sufficiente a garantire anche l'attracco dei natanti. L'angolo del Malcanton rappresenta il punto nevralgico del progetto, perché deve garantire spazio a sufficienza per collegare il rio del Gaffaro con quello di Ca' Foscari. Eliminati dalle mappe i giardini di alcune case private (fig. 147), dal lato opposto il canale avrebbe occupato lo spazio ricavato dalla demolizione di un edificio a due soli piani, attraversandone completamente il lotto fino al retrostante canale di Santa Margherita (figg. 148-149) e aprendo un varco in una recinzione semicircolare in mattoni (figg. 149-150). Se fino al Malcanton la perdita del patrimonio edilizio si limita a terreni utilizzati come giardini e a un paio di edifici valutati dalla commissione edilizia come non monumentali, la maggior parte delle demolizioni si sarebbero avute presso gli ultimi rii prima dell'arrivo a Santa Chiara.

Sul Rio del Gaffaro, per garantire una prosecuzione lineare del canale, si prendeva la nuova larghezza ottenuta dal Malcanton (figg. 151-154) e, seguendo una retta parallela alla riva, veniva falciata l'intera cortina edilizia della fondamenta omonima. A partire dal ponte del Marcello, ai cui piedi si trova la sede della storica vetreria Checchin<sup>503</sup>, tutti gli edifici fino all'incrocio con il Rio dei Tolentini vengono sacrificati per raggiungere la larghezza media di 20 metri (fig. 155) della nuova arteria, compresa la casa neobizantina dell'architetto veneziano Giuseppe Torres, indicata nella fotografia come un *fabbricato di stile bizantino di costruzione moderna*. Casa Torres tuttavia costituisce ancora oggi l'opera matura di uno dei più attivi architetti del panorama veneziano di inizio Novecento, progettista del quartiere delle quattro Fontane e di molte delle ville Liberty del Lido. Il Rio dei Tolentini invece, descritto nel suo tratto terminale dal muro di cinta dei giardini Papadopoli, viene allargato nel progetto prima dal lato del campo della chiesa di San Niccolò, avendo da quella riva meno edifici costruiti (fig. 156), mentre, nell'ultimo tratto, fino al Canal Grande, gli sbanchinamenti inte-

503 Fondata nel 1915 e tutt'ora presente sul Rio del Gaffaro. La vetreria ha attualmente sede a Marcon (Ve) mentre in isola è rimasto un laboratorio di vetro artistico. (fonte Mario Checchin, in conversazione con l'autore amministratore delegato, 2023).



fig.157

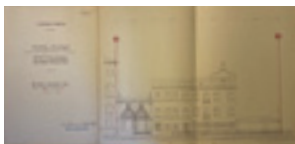


fig.158



fig.159

ressano il lato dei giardini, con la demolizione della bifora neogotica<sup>504</sup> e degli edifici della Sacca di Santa Chiara<sup>505</sup> (figg.157-159).

Il dibattito riguardante la stagione, sempre più prossima, di nuovi interventi non passa inosservato nemmeno alla stampa locale, segnale della volontà di includere, o quantomeno informare anche la cittadinanza. In particolare sono le colonne della Gazzetta di Venezia, diretta dal 1922 da Gino Damerini, a essere occupate per tutto l'anno dalle vicende riguardanti ponte e canale. Negli studi di Isnenghi, Curcione<sup>506</sup> e Sbordone si evince quanto questo giornale, tra i più antichi e prestigiosi quotidiani veneti, si fosse da sempre mantenuto come espressione della voce ufficiale o "semiufficiale" della stampa cittadina<sup>507</sup>. Ma un'ulteriore osservazione va fatta nei riguardi degli articoli pubblicati nel 1930 sulla Gazzetta di Venezia: dal 1926 infatti è la SADE di Volpi ad acquisire la Società Anonima Editrice Veneta (cioè la Gazzetta) e da questa data Damerini e Elio Zorzi, il vicedirettore, diventano a tutti gli effetti "la penna" del Conte Volpi a Venezia. Per questo motivo, gli articoli pubblicati in particolare negli anni in cui il progetto si stava pian piano definendo diventano fonti rilevanti per comprendere l'impegno politico del grande capitalista veneziano che, pur non apparendo quasi mai in prima linea nella vicenda se non per gli incontri ufficiali con il Capo del Governo, ne segue, in maniera meno visibile, ogni passaggio e sviluppo<sup>508</sup>.

Il 17 Gennaio 1930, poche righe, quasi telegrafiche, occupano il primo titolo della cronaca locale<sup>509</sup> sulla Gazzetta e informano:

*Si sono riuniti ieri a Roma presso S. E. Giuriati Presidente della Camera, il Segretario Federale avv. Suppiej, il Podestà co. Zorzi, S. E. il co. Volpi e gli on. Iginio Magrini, Vittorio Umberto Fantucci, e Domenico Giuriati per l'esame dei provvedimenti necessari alla esecuzione delle nuove opere pubbliche veneziane. Un nuovo convegno avrà luogo quanto prima presso S. E. il Prefetto<sup>510</sup> di Venezia.<sup>511</sup>*

La documentazione analizzata, precedente di pochi giorni a questa prima riunione, è probabilmente quella stessa utilizzata da Fantucci per illustrare in dettaglio la grande opera. Il 16 gennaio 1930, finché

504 Cancellò d'accesso per la proprietà Papadopoli, che viene demolito e sostituito da un portale che ne ricorda solamente la doppia apertura in occasione della costruzione dell'attuale Hotel Papadopoli su progetto del sindaco ingegnere Giovanni Favaretto Fisca (1902-1980), negli anni Sessanta. Sul Rio del Gafaro molte sopraelevazioni sono datate allo stesso periodo. I civici 163A e 161A riportano negli atti di proprietà la firma di Favaretto Fisca. Archivio privato Luciana Simoli e Ezio Toffolutti, attuali proprietari degli immobili.

505 In particolare la Scuola all'aperto comunale, che presenta un porticato rivolto verso il giardino, mentre sul Rio dei Tolentini insiste ancora oggi con una grande parete in laterizi con finestre semicircolari.

506 ISNENGI 2002; CURCIONE 2000.

507 SBORDONE, risorsa online progetto *Un secolo di carta*, scheda critica della Gazzetta di Venezia.

508 Uno spoglio degli articoli di giornale che vengono pubblicati nel 1930 sulle pagine di cronaca locale riguardanti il progetto di collegamento di Venezia con la terraferma si trovano in appendice, accompagnati da un elenco simile anche per le due testate nazionali del Corriere della Sera e della Stampa, in un periodo di tempo più ampio e con una notevole minor quantità di titoli rispetto alla Gazzetta di Venezia.

509 Tutte le informazioni del progetto, salvo le grandi notizie da prima pagina, vengono pubblicate nella sezione dedicata dal titolo *Cronaca di Venezia*.

510 Il prefetto di Venezia dal 16 luglio 1929 sino al 10 settembre 1933 è Giovanni Battista Bianchetti.

511 *Importante riunione a Roma per i problemi veneziani*, in *Gazzetta di Venezia*, 17 Gennaio 1930, p. IV.

a Roma si stanno decidendo le sorti della città storica, a Venezia viene preso anche un fondamentale provvedimento amministrativo riguardante l'ufficio della Direzione Lavori. L'inchiesta incominciata l'anno precedente volge ormai al termine e l'ingegnere capo dell'ufficio, Emilio Emmer, viene collocato a riposo, su propria richiesta, con una buona uscita di trentamila lire<sup>512</sup>. La decisione viene presa poco dopo l'esito di una perizia medica che restituisce una figura di un ingegnere capo non più in grado di gestire in maniera efficace l'ufficio<sup>513</sup>. Venezia affronta il 1930 portando alla discussione dei ministeri nazionali l'approvazione della più complessa e monumentale opera del secolo, con un Ufficio Direzione Lavori sotto inchiesta composto principalmente da personale provvisorio e, cosa più grave, senza un ingegnere capo.

A Roma, intanto, viene richiesto un ulteriore parere sul progetto, ormai opera strategica anche nel piano di modernizzazione delle città italiane che il fascismo aveva reso uno dei punti cardine della sua propaganda. Ad esprimersi viene chiamata la Classe delle Arti della Reale Accademia d'Italia, istituita per volontà del Capo di Governo, Benito Mussolini, nel 1926<sup>514</sup> ma operativa solo a partire dal 1929, dopo le approvazioni dello statuto e del regolamento<sup>515</sup>. Il primo presidente provvisorio è S.E. Aristide Sartorio, artista di fama internazionale vicinissimo alla realtà veneziana perché tra i nomi dei partecipanti sempre presenti alle esposizioni della Biennale d'Arte<sup>516</sup>. Il compito dell'istituzione, come indicato da Mussolini durante il suo intervento alla Camera del 30 gennaio 1926<sup>517</sup>, è quello di costituire un organo che rappresenti la cultura italiana nazionale, simile a quanto le singole Accademie già esistenti nel Regno avevano fatto solamente a livello locale. L'occasione di poter riunire le più illustri personalità culturali dello Stato è quindi fondamentale per alimentare e promuovere il movimento intellettuale e per "garantire un saggio e utile ausilio al Governo nello studio e nella risoluzione dei più gravi problemi relativi alla cultura nazionale"<sup>518</sup>. L'ambizione di riunire in una sola grande istituzione personaggi che potessero rappresentare l'intera classe intellettuale nazionale, indipendentemente dal settore scientifico o artistico di appartenenza, porta a una suddivisione in Classi della Reale Accademia, chiamate a esprimere opinioni e a interessarsi di

512 AMV, serie *podestari*, I trimestre, n°13 (già n°844).

513 AMV, serie *podestari*, I trimestre 1930, n°12 (già n°844). La Commissione medica riporta che l'ing. Emmer soffre di nevrastenia con fobie e parastesie vasco-motorie, avvallando la richiesta di collocamento a riposo.

514 È il RD n°87 del 7 gennaio 1926, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il 25 gennaio dello stesso anno ad istituire la Reale Accademia.

515 I riferimenti normativi sono il RD n°164 del 4 febbraio 1929 e il DL n°132 del 1 giugno 1929 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il 7 giugno 1929.

516 Giulio Aristide Sartorio (1860-1932), pittore, scultore e regista romano, formatosi, anche se per breve tempo, all'Accademia di San Luca. I primi successi risalgono all'esposizione di Parigi del 1889, dove riporta una medaglia d'oro per il dipinto *I figli di Caino*. Dopo un periodo di studio (1893) in Inghilterra nel quale si avvicina a personalità come William Morris, viene chiamato a insegnare all'Accademia di Pittura di Weimar dal 1896 fino al 1900. Le sue opere più famose, rimangono tuttavia i due grandi cicli decorativi per la Biennale di Venezia del 1907 e per il palazzo di Montecitorio (1908-1912). *Paradossi. Incontri inattesi tra Antico e Contemporaneo*, mostra temporanea Ca' Pesaro, Venezia, 17 ottobre 2014-18 gennaio 2015.

517 CAGIANO DE AZEVEDO, GERARDI 2005, *Introduzione*, pp. IX-LXVIII

518 Estratto della seduta alla Camera del 30 gennaio 1926. Anche in M. Ferrarotto, *L'Accademia d'Italia*, Liguori, Napoli, 1977, p.22.

qualsiasi evento culturale, non solo nazionale, che possa favorire una condivisione della cultura italiana<sup>519</sup>. I pareri della Reale Accademia diventano così strumenti che registrano l'opinione degli intellettuali italiani rispetto alle più disparate tematiche culturali. La Classe delle Arti viene quindi chiamata, in parallelo agli incontri ministeriali a esprimere un giudizio sulle proposte che di lì a poco avrebbero interessato Venezia. I verbali delle sedute da gennaio a giugno, in tutto quattro, sono particolarmente rilevanti perché introducono nel racconto personalità il cui apporto fino a questo momento non è stato sufficientemente analizzato.

Presieduta da Sartorio, la riunione del 16 gennaio vede una partecipazione quasi unanime dei membri<sup>520</sup> - assente solo il pittore Antonio Mancini - e dal verbale traspare un senso di generale preoccupazione nei riguardi dei progetti proposti:

*[...] Ettore Tito accenna alla gravità di simili proposte e Piacentini illustra, con molti piani e dati forniti specialmente dall'Architetto Duilio Torres, la portata dei progetti. Viene approvata la relazione Piacentini che ammette la costruzione dell'allargamento del Ponte sulla Laguna, ma che esclude recisamente la presa in considerazione dei progetti della Metropolitana e del Canale Piccolo. Sulla sistemazione dei ponti in ferro al principio e al termine del Canal Grande in Venezia risponde E. Tito. Si approva la proposta di demolire i due ponti in ferro, sostituendo quello presso l'Accademia con un sottopassaggio. Per la località presso la stazione si propone l'esperimento di un concorso nazionale per un nuovo ponte degno della città.<sup>521</sup>*



fig.151



fig.160

Della relazione Piacentini non rimane ad oggi traccia documentata, anche se la sintetica relazione della seduta fa capire come il dibattito sull'ammodernamento della città di Venezia si stava progressivamente ampliando oltre al binomio di interventi ponte-canale includendo anche, più organicamente, questioni relative a nuove opere strategiche come la sostituzione dei due ponti ottocenteschi Neville sul Canal Grande. Le proposte, inoltre, giungono filtrate da Duilio Torres, che non ha rapporto con la commissione Fantucci e, anzi, è il proprietario dell'immobile in stile bizantino che si dovrebbe demolire per far spazio al Canale Piccolo (cfr. fig.151; fig.160). Per quanto riguarda invece la questione relativa ai ponti in ferro sul Canal Grande, è ormai dimostrato quanto fossero scomodi agli occhi della cittadinanza e dei tecnici veneziani. Barizza riporta come alla fine del 1929 ne viene addirittura messa in discussione la statica: il ponte dell'Acca-

519 Particolarmente proficue le attività dell'Accademia durante gli anni Trenta, periodo in cui gli studiosi italiani partecipano a convegni internazionali, e si confrontano con la comunità scientifica internazionale. La Reale Accademia infatti radunerà nelle sue sedute tra i suoi soci i nomi più prestigiosi del Novecento del campo delle lettere, arti e scienza. CAGIANO DE AZEVEDO, GERARDI 2005, *Introduzione*, p. XV.

520 *La Classe delle Arti* così è composta nel 1929: Segretario S.E. Arch. Marcello Piacentini, accademici: Arch. Cesare Bazzani, Arch. Armando Brasini, S.E. Umberto Giordano, S.E. Pietro Mascagni, S.E. Adolfo Wildt, S.E. Ettore Tito, S.E. Antonio Mancini e S.E. Pietro Canonica. LINCEI Roma, *Fondo Reale Accademia d'Italia*, titolo III, busta 14, fasc. 72, sf. 3.

521 LINCEI Roma, *Fondo Reale Accademia d'Italia*, titolo III, busta 14, fasc. 72, sf. 1,2. *Riassunto del verbale delle adunanze della Classe di Arti nei giorni 15-16 Gennaio*.

demia fu definito dai tecnici municipali un *enorme castello di carta*<sup>522</sup>. Per questo motivo l'incontro è sintomatico di quanto sia eterogenea la percezione dei provvedimenti che l'amministrazione comunale sta progettando e ne restituisce un quadro apparentemente disordinato. Solo nella *Gazzetta* del 15 febbraio la notizia della seduta trova spazio nella cronaca locale<sup>523</sup> mentre il mese più breve dell'anno termina senza che siano del tutto chiariti quanti e quali siano gli interventi previsti per la Serenissima<sup>524</sup>. Anche in città, d'altronde, si sta pensando ad altro: in questo mese le determinazioni podestarili, relative ai lavori pubblici, sono dedicate alla prosecuzione del cantiere per la caserma dei pompieri e del cavalcavia Bandiera, oltre ad alcuni provvedimenti di assunzioni provvisorie, che non fanno che confermare la grande instabilità dell'Ufficio Direzione Lavori<sup>525</sup>.

Il mese di marzo si apre invece con un notevole ottimismo riguardante il progetto Fantucci, e con l'intervento di Volpi di mediazione le due fazioni originate dai separati incontri tenuti a Roma a inizio anno. In occasione della Biennale d'Arte, infatti, il Comitato presieduto dal conte di Misurata viene presentato al ministro dell'Educazione Nazionale, Giuliano. Ne fanno parte Volpi, il podestà Zorzi, Marcello Piacentini, Beppe Ciardi e Antonio Maraini. L'occasione della presentazione del Comitato della Biennale ha anche permesso un'ulteriore riunione a Roma, il 6 marzo, nella quale il progetto del ponte e del Canale Piccolo sono stati discussi in presenza dell'onorevole Giuriati; in quell'occasione, la Classe delle Arti della Reale Accademia viene ufficialmente invitata a Venezia per compiere un sopralluogo ai canali che rientrano nel piano di ampliamenti di Fantucci<sup>526</sup>. L'invito di Volpi è determinante per riunire attorno allo stesso tavolo di discussione la componente politica, rappresentata dalla delegazione veneziana, e quella culturale, gli accademici: questa è l'ennesima e intuitiva mossa di una personalità scaltra come Volpi, che della diplomazia ha fatto la sua arma più potente.

Il progetto intanto procede nel suo iter istituzionale e il Consiglio dei Ministri delega la stesura di una convenzione per presentarlo come disegno di legge entro l'anno<sup>527</sup>. È l'intervento del Duce a risolvere *storicamente e psicologicamente la questione*<sup>528</sup> del congiungimento di Venezia con la terraferma.

*[...] Venezia, gioiello d'Italia ha vinto in questi giorni per merito del Governo Fascista e degli uomini illustri che la reggono una battaglia poderosa, che le assicurerà un fulgido avvenire, poiché apporterà sangue arterioso al suo cuore pulsante: su*

522 Sergio Barizza, *Ponte dell'Accademia*, in PUPPI, ROMANELLI 1985, p. 216.

523 *I problemi edilizi veneziani all'Accademia d'Italia*, in *Gazzetta di Venezia*, 15 febbraio 1930, p. VI.

524 Le pagine del Corriere sono significative rispetto a questo fatto. Si veda la discussione *Il problema urbanistico di Venezia: come migliorare la circolazione dei veicoli*, 20 febbraio 1930, p. 3.

525 AMV, serie *podestarili*, I trimestre 1930.

526 *Le cure del regime per Venezia*, in *Corriere della sera*, 7 marzo 1930, p.2.

527 Dovranno, nel testo della Convenzione essere non solo chiariti i progetti ma soprattutto le dinamiche di appalto, le tempistiche previste e gli investimenti da attuarsi per la realizzazione delle opere.

528 *L'allargamento del ponte sulla laguna approvato dal Consiglio dei Ministri*, in *La Gazzetta di Venezia*, 13 marzo 1930, p. IV.

*proposta di S.E. Mussolini il Consiglio dei Ministri ha approvato l'allargamento del ponte ferroviario, che sottrarrà la città all'isolamento esistenziale in cui ora trovasi e la porrà in condizioni da assecondare efficacemente il commercio economico e commerciale*<sup>529</sup>.

Ritornano ad anni di distanza tutte quelle metaforiche associazioni che tanto avevano caratterizzato le pagine ottocentesche del dibattito sul collegamento della città: non a caso, come già si è detto, la *Gazzetta* dispone di una firma come Gino Damerini, estremamente formato sulla storia locale e retoricamente impegnata nell'utilizzare un linguaggio consono alle aspettative della classe colta veneziana. Il mese di marzo termina con la pubblicazione, sulle testate sia nazionali sia locali, del progetto Fantucci, illustrato nei minimi dettagli. Corrisponde a questo periodo anche la stesura di quelli che diverranno gli elaborati definitivi per bandire ad agosto un primo concorso rivolto a imprese e professionisti, per avvicinarsi alla redazione dei progetti esecutivi e poter procedere con gli appalti. Il contributo più significativo si trova ancora sulla cronaca locale e consiste in una lunga descrizione del progetto<sup>530</sup>. L'arrivo in galleria, e con questo la grande opera della metropolitana, è ormai scongiurato, concordando così con il parere della Reale Accademia che lo aveva giudicato negativamente, mentre il Canale Piccolo e il Ponte sono *faits accomplis*. Per il canale, una schematica suddivisione in otto zone, che riprende la documentazione fotografica Giacomelli del gennaio precedente, porta alla compilazione di un conteggio di massima: sono 66 in tutto gli immobili a dover essere espropriati, 43 dei quali da demolire integralmente, mentre i rimanenti andranno "solamente" ridimensionati e forniti di nuove facciate. Il progetto del ponte risulta in parte contraddittorio perché punta ad introdurre in maniera definitiva in laguna il cemento armato<sup>531</sup>, ma lo traveste in laterizio per una ragione prettamente estetica:

*[...] La sezione trasversale del nuovo ponte risponderà ai moderni criteri di costruzione, cioè struttura portante in cemento armato, con archi ribassati identici a quelli frontali, i quali ultimi invece sono provvisti di paramento e struttura di cotto e pietra viva per conservare come si è detto la stessa forma architettonica in vista della laguna seguendo questa procedura costruttiva, in omaggio al desiderio di turbare il meno che è possibile l'attuale paesaggio della laguna stessa. La costruzione è divisa per campate analogamente all'attuale ponte ferroviario. ma a differenza di questo, dove i piloni formano un solo blocco di metri 9 × 2,17, i piloni del nuovo ponte largo 20 m, sono divisi in tre campate con quattro pilastri collegati alla base*

529 *Il sincero entusiasmo dei veneziani pel deliberato allargamento del Ponte*, in *La Gazzetta di Venezia*, 14 marzo 1930, p. IV.

530 *L'allargamento del ponte sulla laguna approvato dal Consiglio dei Ministri*, in *La Gazzetta di Venezia*, 13 marzo 1930, p. IV.

531 La tecnologia era più che nota, utilizzata sia nei restauri del Fondaco dei Turchi, sia per la ricostruzione del Campanile di San Marco. I predecessori di Emmer all'Ufficio Tecnico erano Fulgenzio Setti (1911-1927) e Daniele Donghi (1904-1910). Quest'ultimo, ingegnere e tecnico tra i primi a sostenere l'utilizzo del cemento armato nei primi anni del Novecento. Per approfondire la sua figura si veda MAZZI, ZUCCONI 2006.

*sotto la minima bassa marea, allo scopo di permettere il libero movimento delle acque.*

Maggio 1930 è il mese più importante per il progetto del ponte. Viene infatti convocato in udienza plenaria il Consiglio Provinciale dell'Economia, per discutere l'adesione della Provincia a contribuire finanziariamente al congiungimento di Venezia con la terraferma. In questo cruciale confronto con i massimi rappresentanti dell'economia veneziana ritroviamo presenti la maggior parte dei nomi che costituiscono il così detto *gruppo veneziano*, a colloquio con gli amministratori della città e i tecnici che fino ad allora si sono occupati della questione. Alle 9:30 del 6 maggio 1930 il prefetto di Venezia Gianni Bianchetti spunta progressivamente dalla lista presenti il dott. Ugo Trevisanato<sup>532</sup>, Camillo Valle, Achille Gaggia<sup>533</sup>, Mario Alverà<sup>534</sup>, il conte Antonio Revedin<sup>535</sup> accompagnati da tutti gli altri consiglieri elettivi e quelli di diritto<sup>536</sup>. Ai Consiglieri dobbiamo aggiungere Giorgio Suppiej, Segretario Federale del PNF, Antonio Garioni, Presidente dell'amministrazione provinciale, il Podestà Zorzi, l'ammiraglio Andrioli, provveditore al Porto e l'onorevole Fantucci, chiamato a essere convincente a tal punto da assicurarsi l'appoggio economico sufficiente a portare finalmente in cantiere la sua idea. La proposta viene votata quasi all'unanimità<sup>537</sup>, ma la discussione che si innesta porta sul piano delle scelte strategiche anche nuove considerazioni legate alla realtà industriale di quegli anni, in cui la SADE di Volpi ormai era Società dai confini in continua espansione. Tutta la Venezia tridentina rientra negli obiettivi del Consiglio Provinciale dell'Economia, perché il collegamento di Venezia con la terraferma non si limita a unire la città storica e il porto industriale, facendone parti della Grande Venezia, ma fa di questa la porta d'accesso all'intero Nord-est d'Italia. Il raddoppio del ponte, infatti, non solo deve servire per far terminare l'isolamento della città ma deve diventare trampolino di lancio per una serie di lavori riguardanti la sistemazione della rete ferroviaria dell'intera regione. Un investimento, quindi, che non non si risolve nei pochi chilometri dello specchio d'acqua lagunare ma ha riflessi fino all'Europa centrale con la sistemazione della ferrovia Valsugana, con il nuovo tratto elettrificato che da Vittorio Veneto attraverso Ponte nelle Alpi giunge al Cadore, e con la grande opera per la linea

- 532 Economista, nipote di Enrico Trevisanato, l'ingegnere capo a cui si devono i progetti ottocenteschi già trattati in precedenza.
- 533 Presidente della sezione industriale, nel gruppo veneziano come braccio destro di Volpi a partire dal 1905. In *Le premesse*, REBERSCHAK 2002.
- 534 Presidente della sezione commerciale e di lì a poco nuovo Podestà di Venezia.
- 535 Presidente della sezione marittima, e protagonista assieme agli altri industriali della *Società Porto industriale di Venezia* di quello che venne definito il *capolavoro di Volpi*. Si veda il paragrafo *La Grande Guerra*, in REBERSCHAK 2002
- 536 *Il problema delle comunicazioni trattato in seduta plenaria al Consiglio dell'Economia*, in *La Gazzetta di Venezia*, 7 maggio 1930, p. IV.
- 537 La votazione non ha voti contrari ma un astenuto di significativa rilevanza, il prof. Giovanni Bordiga, grande personalità nella storia politica di fine Ottocento, protagonista della parentesi legata alla giunta Selvatico (1895) e dal 1929 al 1933 presidente dell'Ateneo Veneto. Il silenzio di Bordiga fa ragionare maggiormente sul parere della classe culturale veneziana, contrapposta a quella politica. D'altronde, negli ultimi anni della sua vita, più che a finanziare progetti urbani, l'attenzione di Bordiga è volta all'istruzione dei cittadini veneziani e alla pianificazione degli eventi culturali cittadini. CAMURRI 2002 (2), pp. 270-271.

direttissima Venezia-Monaco attraverso il Cadore e le Alpi Aurine. Sono, queste, tratte strategiche commerciali e turistiche, in linea con le grandi ambizioni della classe dirigente veneziana. Le località interessate sono le stesse in cui in questi anni Eugenio Miozzi stava operando come ingegnere capo sezione, curandosi appunto della rete stradale. Questo lo poneva nella condizione di conoscere approfonditamente questi territori, tanto ambiti anche dalla classe politica della città lagunare, rendendolo un candidato perfetto per poterne guidare la progettazione delle infrastrutture: non è quindi un caso ritrovare, a distanza di una ventina d'anni, progetti riguardanti l'autostrada Venezia-Monaco nel suo archivio professionale<sup>538</sup>. È evidente che il dibattito del ruolo di Venezia come snodo internazionale era giunto all'attenzione del nostro ingegnere ben prima del suo arrivo in laguna.

A Venezia, intanto, il sopralluogo della Reale Accademia d'Italia si svolge per ragioni organizzative in due giornate diverse. La prima, il 5 maggio, a cui partecipano gli accademici Brasini, Canonica, Piacentini, Tito e Wildt; la seconda l'8 maggio, in separata visita quando giunge a Venezia il presidente S.E. Aristide Sartorio accompagnato da Cesare Bazzani. A ricevere il primo gruppo, il ministro dell'Educazione Balbino Giuliano, il conte Volpi, il prefetto, il podestà di Venezia e Fantucci<sup>539</sup>. Nei verbali di questa prima visita, Piacentini appare sbrigativo nei confronti dell'analisi del progetto, impaziente di percorrere personalmente i canali che dovranno essere allargati. Al termine del sopralluogo sospende il proprio giudizio, auspicando un incontro anche con il presidente Sartorio, che effettuerà la stessa visita di lì a tre giorni. Allo stesso modo, cioè senza esprimere immediatamente un parere, risponde qualche giorno dopo anche Sartorio dopo aver visitato il tracciato del futuro canale: promette però una rapida deliberazione da parte della Reale Accademia per non ritardare ulteriormente il progetto<sup>540</sup>. Purtroppo ciò che la Reale Accademia delibera rientra tra le lacune documentarie più significative del nostro racconto. Sappiamo che tra il 22 e il 23 maggio la Classe delle Arti si riunisce nuovamente ed esprime un definitivo parere sulla vicenda del Canale Piccolo, approvando all'unanimità la relazione di Marcello Piacentini. Di questa relazione non resta però alcuna traccia, ma sarà costituirà grande motivo di vanto per l'architetto, espresso anche nella corrispondenza con Margherita Sarfatti:

*27 marzo 1930*

*Gentile Amica – Ben tornata, prima di tutto! E di nuovo infiniti ringraziamenti per il Suo ausilio letterario. Le invio copia della Relazione sul Canal Piccolo. Abbia la pazienza di leggerla – desidero il Suo pensiero. Mi sembra di essere riuscito a salvare Venezia, pur senza fare il negatore a tutti i costi, che non avrebbe servito a nulla.*

538 MIOZZI 1956. AP IUAV, Miozzi 3.txt/74.

539 LINCEI Roma, *Fondo Reale Accademia d'Italia*, titolo III, busta 14 fasc.72, f.s. 4-5. *Sopralluogo in Venezia del 5 maggio 1930*.

540 *Il sopralluogo di A. Sartorio al Canale Piccolo*, in *La Gazzetta di Venezia*, 8 maggio 1930, p. IV.





fig.161

*Mille cordialissimi e affettuosi saluti*

*aff.to*

*Marcello Piacentini*

*P.s. Spero domani darle la prima copia di "Architettura d'oggi"* <sup>541</sup>

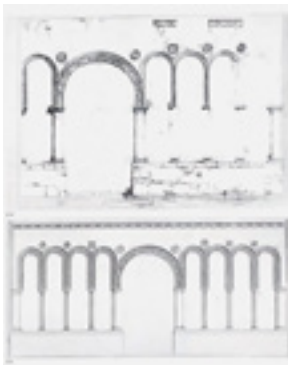
Ad oggi, la sola traccia della relazione rimane, anche se molto compromessa nella prosa, nelle colonne del *Corriere* del 24 maggio<sup>542</sup> (fig.161). L'articolo spiega come la soluzione di un Canale interno sia comunque insufficiente a risolvere il problema generale della circolazione cittadina, mentre sarebbe stato più produttivo riflettere su una modifica della viabilità sfruttando canali ben più ampi (come ad esempio quello della Giudecca) per intervenire con un potenziamento di mezzi urbani più rapidi e più grandi, senza insistere sulla struttura antica dei rii interni e del Canal Grande, già di sua natura soffocata da un traffico ingente<sup>543</sup>. Sono tre le principali obiezioni che la Classe delle Arti - e quindi la relazione Piacentini - sollevano al progetto:

1. Il carattere dei rii, tortuosi e pittoreschi, delimitati da palazzetti e case piccole e sormontati da modesti ponticelli non comporta un grande allargamento, né ammette rettificazioni. Le case che rimarranno in piedi risulteranno sproporzionate rispetto alla nuova via e specialmente in confronto di quella da costruirsi: nello stesso modo, i nuovi ponti dovranno essere troppo grandi e massicci<sup>544</sup>.
2. il nuovo canale verrebbe a presentare alternativamente fronti vecchie da una parte e fronti nuove dall'altra.
3. si dovranno sacrificare alcuni edifici di notevole importanza artistica, specie del sedicesimo secolo, e un palazzetto di puro stile bizantino<sup>545</sup>, del nono (figg.162-163).

fig.162



fig.163



I suggerimenti per ovviare a queste tre criticità non portano alla bocciatura in toto del progetto ma a un suo ridimensionamento. Per quanto riguarda l'ampiezza, si consiglia una riduzione a un massimo di 14 metri del nuovo canale in tutti i suoi tratti, anche in ragione del fatto che l'ampiezza dello sbocco sul Canal Grande a Ca Foscari è già vincolata dalla caserma dei pompieri. Contestualmente, anche le nuove fondamenta, previste di quattro metri, andrebbero ridotte a un massimo di tre per evitare di creare condizioni estetiche troppo lontane dalla natura dei rii veneziani. I rettificili, soprattutto in prossimità del Malcanton, sono sconsigliati, supportando invece l'idea di seguire il

541 Lettera di Marcello Piacentini all'amica Margherita Sarfatti, 27 maggio 1930 (VIII), in MART, fondo *Margherita Sarfatti*, corrispondenza, Piacentini.

542 *Le proposte della Reale Accademia d'Italia sul progetto per il Canal Piccolo a Venezia*, in *Corriere della Sera*, 24 maggio 1930, p.5.

543 L'Accademia suggerisce quindi lo studio di un piano regolatore più approfondito e a più ampia scala.

544 Essendo la luce netta del canale da coprire considerevole, la costruzione dei ponti sarebbe determinata da grandi spessori, troppo sproporzionati. Il valore pittoresco dei ponti veneziani verrebbe particolarmente minato in un'arteria che, nelle intenzioni, doveva divenire percorso preferenziale turistico verso San Marco e il Lido.

545 La casa bizantina nella cronaca viene spesso confusa oggi con la villetta in stile Neo Bizantino dei Torres sul rio del Gafaro. Ma, all'epoca, parlare della *casa bizantina*, non portava a nessun fraintendimento: l'edificio, situato sul Rio di Ca Foscari, era stato rilevato anche da John Ruskin durante i suoi soggiorni veneziani e si tratta ancora oggi di un antico edificio che presenta tracce di un porticato datato al nono secolo. La casa non verrà demolita. Si veda al riguardo *Venti milioni del Comune e della Provincia, la casa bizantina del Canal Piccolo sarà conservata e restaurata*, in *La Gazzetta di Venezia*, 15 maggio 1930, p. IV.

più possibile l'andamento dei rii veneziani, "tortuosi e pittoreschi"<sup>546</sup>. Il problema dei fronti, invece, espresso dalla seconda obiezione, è più complesso da risolvere perché l'Accademia vorrebbe scongiurare operazioni edilizie come quelle già avvenute a Sant'Elena, in cui il modello abitativo "non corrisponde alla tipicità veneziana"<sup>547</sup>. Poche righe, ben scritte, quelle che il *Corriere* riporta e che potrebbero uscire proprio dalla sensibilità di un personaggio come Piacentini, che si sbilancia in una vera e propria apologia dell'immagine di Venezia:

*[...] in secondo luogo è bene considerare che non si tratta qui di temere la pura e semplice architettura delle nuove costruzioni, bensì la composizione complessiva delle masse che daranno fisionomia nuova alla via d'acqua. La bellezza di Venezia è tutta singolare, e specialmente della Venezia dei Rii e delle Calli. Molto spesso vera e propria importanza architettonica queste case non hanno, ma è seducente, e alle volte stupefacente, quel loro raggruppamento, quel senso di occasionale e fortuito. Accanto un palazzetto di due piani, sormontati da un fronte uncino acuto stagiato nel cielo, ecco un orto o un giardinetto, recinto da un muricciolo rosso, sul quale si affaccia un fico o un oleandro; e poi dopo una casetta bassa occupata da una sola bottega ad aperture schiacciate larghe, e dopo ancora una casetta modesta, ma alta, di tre piani. In questo gioco costante, di alti e bassi, di modestia e di ricchezza e diciamo pure, di bello e di non bello, è tutto il sapore, tutto l'incanto di questi Rii.*<sup>548</sup>

Perentorio arriva quindi il parere dell'Accademia rispetto a questa importante questione estetica. "Non rimane dunque altro partito che quello di non ricostruire" e, più saggiamente, destinare a giardini pubblici queste aree, mantenute prive di qualunque costruzione, lasciandole di proprietà del comune e vincolandole legalmente con ferree normative affinché non vengano mai edificate. "Se non si otterranno questi vincoli legali perpetui, sarà meglio rinunciare completamente al Canal Piccolo"<sup>549</sup>.

Nonostante i pareri della Reale Accademia d'Italia siano meramente consultivi<sup>550</sup>, possiamo affermare che anche in quello che sarà il progetto eseguito del nuovo canale, l'attuale Rio Novo, sono recepite tutte le prescrizioni finora riportate. L'attività edilizio-speculativa che l'Accademia ritiene di dover vietare, renderà questo progetto del regime un caso atipico: esso infatti non dovrà costituire, come altri interventi simili avevano in passato comportato e comportano per loro natura, un'occasione per edificare né edifici legati all'amministrazione-

546 *Le proposte della Reale Accademia d'Italia sul progetto per il Canal Piccolo a Venezia*, in *Corriere della Sera*, 24 maggio 1930, p.5.

547 *Le proposte della Reale...*, in *Corriere della Sera*, 24 maggio 1930, p.5.

548 *Le proposte della Reale...*, in *Corriere della Sera*, 24 maggio 1930, p.5.

549 In questo periodo, in corsivo, la trascrizione dei passaggi riportati nell'articolo. *Le proposte della Reale Accademia d'Italia sul progetto per il Canal Piccolo a Venezia*, in *Corriere della Sera*, 24 maggio 1930, p.5.

550 Di questo fatto lo stesso Piacentini è consapevole, come si legge nel *Verbale dell'adunanza della Classe di Arti del 14 novembre 1931*: "[...] La Classe delle Arti reputa essere suo precipuo compito di dovere - e quindi desidera potere - intervenire nella Risoluzione dei grandi problemi della Nazione." LINCEI Roma, fondo *Reale Accademia d'Italia*, titolo III, busta 14, fasc. 74, fs. 1-5.



fig.164



fig.165

ne statale né sedi di rappresentanza di grandi investitori<sup>551</sup>. I primi a riuscirci, ma solo nel secondo dopoguerra, saranno ancora una volta gli *uomini capitali* insieme alla pubblica iniziativa. A sorgere sul Rio Novo sono infatti la sede della SADE<sup>552</sup> (1952-1960) amministrata da Vittorio Cini, a sei anni dalla scomparsa del conte Volpi, oggi Fondazione Venezia, e gli uffici pubblici della nuova sede dell'INPS (1957-1960), progettata dall'architetto veneziano Virgilio Vallot<sup>553</sup> (figg.164-165). In questo nostro racconto non è stata finora data voce ai cittadini ma ciò non deve portare a ignorare l'opinione pubblica riguardo al progetto che, tra riunioni amministrative e pareri degli intellettuali, già da fine marzo, in seguito all'articolo che lo trattava in dettaglio<sup>554</sup>, era ormai di pubblico dominio. Il 29 aprile giunge al comune un *Diversivo a porzione del Tracciato Canale Piccolo*<sup>555</sup> scritto dal cittadino Giuseppe Cappellin, che raccoglie le preoccupazioni degli abitanti dei sessantasei edifici marchiati lungo le fondamenta da allargare e di altri cittadini allarmati dall'ingente programma di demolizioni che avrebbe potuto costituire un pericoloso precedente per il futuro della città<sup>556</sup>. Il gruppo, istituito come vero e proprio movimento *Pro Numerose Famiglie*, propone un cambiamento sostanziale nel tracciato del nuovo canale, cercando di ridurre al minimo la perdita di edifici residenziali. La proposta è quella di deviare, a partire dall'incrocio del Malcanton, la nuova via acqua attraverso i terreni della sacca di Santa Chiara, intercettando i Magazzini Generali Vinicoli che, poco usati in quegli anni, costituiscono un'area più degradata rispetto a quella delle abitazioni sul rio del Gaffaro.

*[...] sembra quindi più propizia di così non si presenti la posizione del nostro Comune per prestare attenzione al grandioso spiazzo di terreno di S.ta Chiara, al fine che concorre ad invertire una porzione della tracciata linea del Canal piccolo, e precisamente, diventando sede Duncan Ale della progettata larghezza, il quale, partendo dalla fondamenta della croce, l'ambiente, questa, il Canal Grande, E presso a poco fra gli Anagrafici n°543/544 (cioè a brevissima distanza dal Ponte della Croce, designato fare d'inizio all'allineamento del conosciuto progetto) facesse la sua prima tappa raccordandosi, intanto, con il Canal di Sant'Andrea. Mediante conseguenti*

- 551 Si possono confrontare in questo senso tutti i grandi interventi urbani che da metà Ottocento hanno rappresentato tentativi di ammodernamento delle città storiche. La stessa via Indipendenza a Bologna ne è esempio ma, per restare in epoca fascista, possono citarsi i casi di Brescia, Padova, Roma, Torino, tra i più eclatanti.
- 552 Il progetto inizialmente redatto dall'ing. Angelo Scattolin in pochi anni acquisisce le firme anche degli architetti Luigi Vietti e Cesare Pea. Per approfondire la storia di quest'edificio e la lunga lotta amministrativa che i vertici della SADE dovettero affrontare con i vincoli della Sovrintendenza si veda il volume monografico dedicato al palazzo della Fondazione Venezia. SCIMEMI 2009.
- 553 L'Archivio Progetti IUAV ne conserva il fondo. AP IUAV Vallot, / INPS, Cartella 3.
- 554 *I progetti del Ponte e del Canal Piccolo. Nuovi particolari dalla relazione dell'on. Fantucci*, in *La Gazzetta di Venezia*, 26 marzo 1930, p.IV.
- 555 AMV Celestia, 1931-1935 X 3/6.
- 556 Viene trattata anche la questione degli affitti, perché la città non sembra al 1930 poter saturare la richiesta dei 250 alloggi che si otterrebbe sgomberando gli edifici per la costruzione del canale. Anche l'opzione di rispondere alla scarsità di alloggi con i nuovi quartieri residenziali in Terraferma non si presta ad essere una soluzione perseguibile per via della scarsità di collegamenti diretti con il centro storico, dove la maggior parte degli abitanti di Santa Croce e Dorsoduro in quel momento lavora. AMV Celestia, 1931-35, X 3/6.

*quanto modeste correzioni da farsi a quest'ultimo, facilmente il nuovo canale potrebbe proseguire verso e dentro l'altro grande spiazzo (invece di proprietà privata) che per meglio identificare, è quello, che cintato dal Rio dei tre ponti e da quello di Santa Margherita tiene in ordine sparso alcune vecchie e basse sopraelevazioni non abitate o scarsamente abitate, così, da prestarsi tanto più facilmente da sede perché l'indicato canale vada decisamente collegarsi con il Rio di San Pantalon, punto questo, mentre esso si indica finita la specificata sua intrinseca funzione, l'altra porzione del già conosciuto tracciato del Canal Piccolo continuerà fino a Ca' Foscari.*<sup>557</sup>

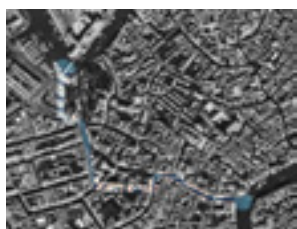


fig.166



fig.145

Il tracciato suggerito dai cittadini, di cui si tenta di fornire una ricostruzione approssimativa (fig.166), viene notificato solamente il 15 dicembre 1930 all'Ufficio della Direzione Lavori e costituisce per questo motivo un progetto intermedio tra l'idea di Fantucci e quella che poi sarà realizzata come Rio Novo<sup>558</sup>. È quindi una fondamentale testimonianza nella quale è possibile riscontrare una partecipazione convinta della popolazione. Si dice che la verità stia nel mezzo; anche Rio Novo alla fine avrà un tracciato a metà strada tra il rio progettato da Fantucci e quello proposto da Cappellin (cfr. figg.145, 166).

Finché tutto questo accade, nonostante il Canale Piccolo non sia ancora del tutto definito, il progetto del Ponte translagunare traina la discussione e procede lo studio della convenzione che deve regolare l'opera pubblica<sup>559</sup>. Sabato 21 giugno 1930 si trova in apertura alla *Gazzetta*, l'articolo che informa dell'approvazione del testo da parte del Consiglio dei Ministri<sup>560</sup> ma si aspetta la riunione a Palazzo Venezia di giovedì 26 per la definitiva apposizione della firma del Duce sulla Convenzione<sup>561</sup>: Ponte e Canale Piccolo ormai necessitano degli elaborati esecutivi. La fine del mese a Venezia vede la stampa ormai appagata e le notizie che si susseguono sono solamente colonne di telegrammi che vengono indirizzati al Podestà per congratularsi di come l'iter procedurale sia stato magistralmente mediato. Il 30 giugno viene anche pagato al Segretario Amministrativo Federale un indennizzo al Partito Nazionale Fascista per lo studio dei problemi cittadini e per il tempo dedicato alla discussione del progetto<sup>562</sup>.

Molto differente invece è la situazione degli uffici comunali, di poco è mutata in questi mesi dopo la collocazione a riposo del vecchio ingegnere Emmer. Sulla gestione del Comune in questi delicati anni di amministrazione Zorzi, Camurri afferma come, al netto delle decisioni, il Podestà avesse ripiegato su una gestione di tipico stampo notabilia-

557 AMV Celestia, 1931-35, X 3/6, *Diversivo a porzione del Canale Piccolo*, 29 Aprile 1930, p.4.

558 Non sarà più Canale Piccolo il nome attribuito al progetto ma la nuova via acqua diventerà a tutti gli effetti un rio.

559 Il testo della convenzione era già stato approvato, dopo il parere positivo del Consiglio dei Ministri. Si veda la determinazione podestarile del 28 maggio 1930 come primo momento in cui il testo compare per esteso e viene approvato il progetto datato 13 gennaio 1930. AMV Celestia, serie *podestarili*, Il trimestre 1930, n°1415 (già n°37294).

560 *Il Consiglio dei ministri approva la Convenzione pel nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, in *La Gazzetta di Venezia*, 21 giugno 1930, Copertina.

561 La Convenzione fra stato e comune viene interamente trascritta in MIOZZI 1934. Si veda riportata in Appendice II

562 AMV Celestia, serie *podestarili*, Il trimestre 1930, n°1784 (già 42579), 30 maggio 1930.

re ossia, in vista delle decisioni più delicate, fosse stato particolarmente previdente nell'invitare sempre importanti autorità<sup>563</sup>, in modo da dividerne le responsabilità<sup>564</sup>. Il gran numero di commissioni nominate, di riunioni indette e di consultazioni con le delegazioni della Reale Accademia, in cui Zorzi è sempre stato affiancato da altri esponenti della classe politica o industriale veneziana, non possono smentire l'approccio di questo politico. Radicalmente opposto nei riguardi delle grandi opere che Venezia si prepara ormai a cantierizzare è invece il suo successore, il podestà Mario Alverà<sup>565</sup>, che subentra a Zorzi il 15 luglio 1930 e per prima cosa si trova a dover ripristinare un'amministrazione efficiente che possa gestire adeguatamente il progetto approvato. Tra i primi investitori nelle società create da Volpi a Porto Marghera<sup>566</sup>, nel 1928 ottiene la presidenza della sezione commerciale nel Consiglio Provinciale dell'Economia, raggiunge l'apice della sua carriera con due mandati podestarili che lo confermano alla guida della Serenissima per otto anni consecutivi. Camurri ne descrive la persona sottolineandone la grande capacità amministrativa, utilissima in un momento in cui era necessaria stabilità interna che forse lui solo poteva garantire data la sua conoscenza approfondita dell'ambiente cittadino e ai suoi legami con le famiglie veneziane liberali e borghesi. A questo riguardo, è rilevante notare come anche nella gestione della città il podestà si dimostri aperto alla collaborazione: dopo un primo periodo di assestamento, l'appoggio della classe dirigente si rispecchia nella nomina di una nuova consulta cittadina, nell'agosto 1930. I primi provvedimenti che Alverà strategicamente delibera confermano la necessità di ricerca del consenso<sup>567</sup> e sono prettamente strumentali nel ristabilire una connessione coi cittadini e con l'apparato amministrativo. Il 22 luglio 1930 egli paga all'Industria Grafiche Venete, di Ommassini e Pascon, la fornitura di 600 manifesti riproducenti il progetto Fantucci, distribuiti in città e nei comuni annessi nei giorni precedenti<sup>568</sup>. Nonostante i numeri ci dicono che questo sia il documento più riprodotto e diffuso del progetto, di questo manifesto non resta nessuna copia. Un tentativo, insomma, di raggiungere capillarmente tutti cittadini per dimostrare la trasparenza del governo cittadino nei confronti della popolazione. Invece, più rilevante per la questione amministrativa è l'apertura del concorso per il posto di Ingegnere Capo della Direzione Lavori e Servizi Pubblici<sup>569</sup> che otterrà l'approvazione dalla Giunta Provinciale Amministrativa nel corso della seduta del 25 agosto 1930.

563 CAMURRI 2002, *Il P.N.F. e il dibattito sulla "troppo languida regina"*.

564 Sempre in CAMURRI 2002, Zorzi viene definito *un classico traghettatore* e ancora viene affermato che l'unico risultato che Zorzi riuscì a lasciare in eredità al suo successore al momento delle dimissioni fu la convenzione.

565 Mario Alverà, nato a Venezia nel 1882, facoltoso commerciante, socio della famiglia Ratti nella conduzione di un grande emporio di ferramenta, compare sulla scena politica veneziana per la prima volta nel 1914 nella lista clericomoderata capeggiata dal Grimani. CAMURRI 2002.

566 Il nome della sua società compare tra i sottoscrittori del capitale della Società Cantieri Navali e Acciaierie di Venezia. CHINELLO 1979, p.220.

567 CAMURRI 2002 (1), riferisce una riunione del 19 ottobre 1929 in cui lo stesso Volpi aveva evidenziato la necessità di ricercare il più ampio consenso possibile attorno al progetto del ponte e delle altre grandi opere da realizzare, indispensabile anche per meglio radicare il PNF nella città storica dopo il momento più critico del 1928 che aveva registrato un importante calo di iscritti al partito.

568 AMV Celestia, serie *podestarili*, III trimestre 1930, n°2006 (già n°71847), 22 luglio 1930.

569 AMV Celestia, serie *podestarili*, III trimestre 1930, n°2020 (già n°492), 27 luglio 1930.

Siglata la Convenzione a Palazzo Venezia, il piano delle opere da attuarsi, in base agli articoli 2 e 3 della stessa, richiede tempi molto celeri di esecuzione. Il comune infatti deve provvedere entro sei mesi, cioè a dicembre 1930, alla presentazione del piano di svolgimento di tutti i lavori, unitamente ai primi progetti esecutivi del ponte, rimandando invece al semestre successivo la consegna degli elaborati delle opere rimanenti progetti, a cui si intende dare seguito. La programmazione e la realizzazione di tutti i progetti non potrà comunque prevedere un tempo di attuazione più lungo di un quadriennio, calcolato a partire dalla data di approvazione della prima consegna del piano stesso e dei primi progetti ad esso allegati<sup>570</sup>. Il Comune, inoltre, a partire dalla data di notifica dell'approvazione dei progetti<sup>571</sup>, avrà solamente tre mesi di tempo per provvedere all'apertura dei cantieri, mentre dovrà seguire le tempistiche concordate dal ministero dei LLPP per quanto riguarda le scadenze relative alla consegna dei lavori ultimati<sup>572</sup>. Ultimo aspetto rilevante nella stima delle tempistiche è il collaudo: questo dovrà essere svolto entro il secondo trimestre dalla data del verbale di ultimazione delle opere stesse, dagli ingegneri del Genio Civile designati direttamente dal presidente del Magistrato alle Acque<sup>573</sup>, a cui è direttamente demandata l'approvazione degli stessi<sup>574</sup>. Non mancano poi, nel testo della convenzione, alcuni articoli che lasciano trasparire un atteggiamento prettamente nazionalista, dal momento che sia per le forniture che per le provviste occorrenti all'esecuzione delle opere, il Comune è *obbligato a preferire* l'industria nazionale<sup>575</sup> e a imporre questa prassi sia agli appaltatori che ai fornitori<sup>576</sup>. Ciò comporta per la maggior parte delle opere appaltate, al ricorso a imprese veneziane, in linea anche con la volontà del comune di consentire una maggior occupazione agli abitanti<sup>577</sup>. Iniziare dal ponte è la scelta necessaria dal momento che la maggior parte dei fondi è stanziata per questo progetto<sup>578</sup>; alle opere complementari, tra cui il Canale Piccolo, sono destinati invece poco meno di 28 milioni di lire. Con il posto di Ingegnere Capo ancora vacante, Mario Alverà riconferma Fantucci come delegato del comune e progettista dell'opera e lo pone a capo di una Commissione tecnico-consultiva per i lavori del ponte<sup>579</sup>. Fantucci, in risposta, non

- 570 Convenzione firmata a palazzo Venezia il 26 giugno 1930, Art. 2. Appendice II.
- 571 Sarà il Ministero dei LLPP a dover approvare, secondo la convenzione, i singoli progetti e ne fisserà dopo aver ricevuto il parere del Comitato Tecnico di Magistratura, il termine per l'ultimazione delle opere in essi compresi.
- 572 Convenzione firmata a palazzo Venezia il 26 giugno 1930, Art. 3. Appendice II.
- 573 Ingegnere Miliani Luigi alla data del contratto.
- 574 Convenzione firmata a palazzo Venezia il 26 giugno 1930, Art. 7. Appendice II.
- 575 Lg. n° 1379, del 15 luglio 1926.
- 576 Convenzione firmata a palazzo Venezia il 26 giugno 1930, Art. 10. Appendice II.
- 577 "Sarà inoltre fra breve iniziata, anche per provvedere alla disoccupazione, la parte più facile del progetto, cioè il tronco stradale in terraferma, fra la rampa del cavalcavia di Mestre e la testata del ponte." AMV, serie *Consulta*, riunione dell'11 ottobre 1930.
- 578 Sono 82.500.000 lire per la costruzione del collegamento con la terraferma mentre 27.500.000 lire serviranno per il secondo punto della convenzione ossia la sistemazione degli approdi e le altre opere complementari.
- 579 Fantucci è presidente e seguono l'ing. Gino Alessi del Genio Civile e delegato del Ministero LLPP, il comm. Nino Barbantini rappresentante del Consiglio dell'economia) e l'ing. Giovanni Cicogna rappresentante dell'Amministrazione Provinciale. AMV Celestia, III trimestre, n°2095 (già n°55355), 5 agosto 1930.

accetta il ruolo di consulente per il progetto da lui stesso redatto in favore dell'ingegnere Giordano Tomasatti, professore di ponti e strade alla Regia Scuola d'Ingegneria di Padova e professore di Scienza delle Costruzioni alla Scuola Superiore di Architettura di Venezia. L'estate del 1930 rappresenta uno dei primi concitati periodi per il progetto perché entro la perentoria scadenza del 22 dicembre devono essere approvati sia il piano organico di esecuzione dei lavori che alcuni progetti. Il 9 agosto sono stanziati i fondi per bandire un concorso per per la redazione degli elaborati esecutivi del ponte, a cui vengono invitate 19 ditte specializzate in costruzioni idrauliche. La scelta di rivolgersi a professionisti esterni è una necessità dettata esclusivamente dalla mancanza di tecnici comunali sufficientemente competenti. In ragione di ciò si definisce un importo di cinquantamila lire come premio per i progetti più meritevoli e si prepara la documentazione preliminare da consegnare alle singole ditte<sup>580</sup>. Il concorso ha per obiettivo la progettazione del solo tratto di ponte parallelo al ponte ferroviario (cioè dal margine lagunare di Fusina fino alla progressiva 3080), senza quindi affrontare in questa sede la progettazione della stazione d'arrivo, che rimane comunque computata. La tipologia strutturale scelta è quella di un ponte in travate in cemento armato che le imprese possono sviluppare anche azzardando a proporre anche soluzioni all'avanguardia per tecnologia adottata

*[...] progetti completi in ogni singola parte, nei quali esse potranno esporre e mettere in evidenza tutti i progressi della tecnica idraulica moderna e di vantaggi economici che al comune potranno derivare dall'applicazione dei progressi stessi.*<sup>581</sup>

La determinazione viene resa esecutoria, e quindi controfirmata dalla prefettura di Venezia, il 23 agosto e riporta come clausola insindacabile del bando quella sulla proprietà dei progetti che, al momento della consegna agli uffici, diventano esclusiva proprietà del Comune con l'esplicito accordo di invitare nuovamente le stesse ditte meritevoli alla gara di appalto dei lavori. Sfogliare la lista delle ditte invitate al concorso ci restituisce anche il quadro delle principali imprese attive nel nord Italia, specialmente tra Venezia e Milano, con alcuni casi sporadici di imprese romane e romagnole<sup>582</sup>. La scelta è però guidata dalla necessità di ricevere progetti realizzabili da ditte che già si occupano della costruzione di manufatti in cemento armato:

- Soc. An. Cementi Armati Ingegner Mantelli (SACAIM) - Venezia
- Ingegner Ravà e Co - Venezia
- Ingegner Pasquali - Venezia

580 Ci riferiamo alle copie dei disegni del progetto, alle copie delle relazioni tecniche che accompagnano gli elaborati grafici e il preventivo di massima per poter garantire alle ditte invitate di avere tutti gli elementi per la redazione di progetti completi in ogni loro parte. AMV Celestia, serie *podestari*, III trimestre 1930, n°2125 (già n°56233), 9 agosto 1930.

581 AMV Celestia, serie *podestari*, III trimestre 1930, n°2125 (già n°56233), 9 agosto 1930.

582 Da rilevare inoltre il fatto che le ditte S.I.L.M. (Roma) e Benini (Forlì), declineranno l'invito lasciando solamente imprese con sede a Venezia o Milano a concorrere. Unica eccezione rimane quindi la Società Generale Immobiliare di Roma, di cui il progetto consegnato non rimane alcuna traccia negli archivi consultati. AMV Celestia, serie *podestari*, IV trimestre 1930, n°2805 (già n° 56233), 12 novembre 1930.

- ditta Pasqualin-Vienna - Venezia
- Impresa Edoardo e Vittorio Almagià - Venezia
- Impresa Federico Perale e Ingegner Ettore Jogna - Venezia
- Società Anonima Odorico - Milano
- ditta Ferrobeton - Roma, sede di Venezia
- ditta Siderocementi - Milano
- Impresa Arnaldo Baldi e co. - Venezia
- Soc. Gen. Imm. di lavori di utilità pubblica ed agricoli - Roma
- Impresa costruzioni Giuseppe Franchin - Mestre
- ditta Samassa - Venezia
- Società Anonima Ingegner Barosi - Milano
- Società Costruzioni e Fondazioni - Milano
- Società Anonima Ingegneri F.lli Damioli - Milano
- Fratelli Ingegneri A. M. Ragazzi - Milano
- ditta S.I.L.M. - Roma
- ditta Benini - Forlì

Il termine della procedura concorsuale è datato 12 novembre 1930, quando l'amministrazione nomina con delibera le ditte vincitrici. Sono, al termine della vicenda, tutte imprese veneziane con indiscutibile esperienza ma, soprattutto, sufficiente liquidità per poter sostenere le spese di garanzia necessarie alla procedura d'appalto. Altro fattore da tenere in considerazione rispetto alla valutazione dei progetti è la familiarità delle imprese veneziane con il terreno lagunare, causa di non poche preoccupazioni. La questione delle fondazioni del ponte, così prossimo al manufatto ferroviario, determina sicuramente la preferenza di ditte che sono già abituate a trattare con il sottosuolo lagunare. Per questi motivi i vincitori del concorso sono l'impresa Ravà, la Pasquali, la SACAIM e le ditte Ferrobeton (sede di Venezia) e Pasqualin-Vienna. Nell'archivio comunale purtroppo, non si conserva la documentazione di tutte queste ditte ma, per poterci rendere conto di come le ditte specializzate hanno affrontato la progettazione di un simile manufatto, sono ancora consultabili altre tavole significative<sup>583</sup>. I dati dimensionali del progetto sono definiti dalla documentazione preliminare, quindi tutti i progetti si adattano alle richieste della committenza potendo intervenire quasi esclusivamente su scelte formali e di dettaglio. La ditta Ravà (fig.167), tra le vincitrici, propone una struttura portante suddivisa in campate indipendenti di 9,96 metri di luce in calcestruzzo armato suddivise ulteriormente in tre parti uguali rispetto alla larghezza della carreggiata. Le nervature hanno la caratteristica forma a stampella quando giungono in prossimità degli appoggi. Il sistema di ancoraggio alle pile ogni due campate prevede l'inserimento di apposite piastre di scorrimento per compensare gli effetti della dilatazione. Le pile sono costituite da quattro piloni alla cui sommità corre una travata di cemento di struttura identica a quelle dell'impalcato. Ogni campata di 9,96 metri corrisponde, in prospetto, ad un'arcata in laterizio del ponte, che non viene mai rappresentata in dettaglio ma si intravede solamente nella sezione trasversale dell'impalcato (fig.168). La tecnologia scelta non è nuova, l'impresa anzi ripropone una struttura utilizzata per la costru-

fig.167



fig.168







fig.169



fig.170



fig.171



fig.172

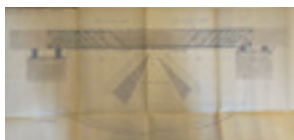
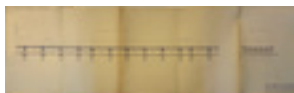


fig.173

fig.174



fig.175



zione del ponte sul Piave a Grisolera, costruito dall'impresa Ravà per conto dell'Amministrazione Provinciale<sup>584</sup>. Forse è proprio l'apparente semplicità del progetto e la chiarezza degli elaborati, unita alla garanzia di un progetto simile già in opera, ad assicurare un posto tra i progetti vincitori all'impresa Ravà.

L'impresa Perale<sup>585</sup> (fig.169), invece, sceglie di rappresentare il progetto affidandosi alla scala di rappresentazione 1:20, e nella relazione si concentra principalmente sull'indagine delle possibilità date da differenti sistemi di fondazione, prevedendo una notevole convenienza nell'utilizzo di pali in cemento rispetto a quelli tradizionali in legno. Sulle strutture in elevazione la relazione riporta come già le norme di concorso siano sufficientemente chiare e non comportino difficoltà nel concepire un progetto esecutivo<sup>586</sup>. La proposta decide di affrontare l'opera prevedendo quattro travi principali longitudinali nel senso di percorrenza del ponte, sulle quali poggia una struttura di travi secondarie ordita perpendicolarmente alla struttura portante. Una soletta piena in cemento armato, infine, alloggia il manto stradale. Più attento all'aspetto estetico del fronte lagunare del progetto Ravà, l'ingegner Jogna dell'impresa Perale progetta anche il rivestimento in laterizio e pietra artificiale gettata in opera del prospetto sulla laguna e ne rappresenta in una tavola in scala 1:50 una campata tipo<sup>587</sup> (fig.170). Tra i progetti superstiti il Perale è l'unico che approfondisce la sistemazione dei laterizi ma questo è comprensibile dato che la ditta oltre alla sede veneziana era proprietaria anche di una fornace a Mandriola (Padova). Le tavole del sistema strutturale, invece, sono rappresentate in dettaglio in scala 1:20, per accompagnare la relazione di calcolo<sup>588</sup> in maniera sufficientemente esplicita (fig.171).

Il progetto più particolare tra quelli rimasti è tuttavia lombardo, della F.lli Ragazzi di Milano (fig.172), recapitato il 14 settembre 1930 al Comune di Venezia<sup>589</sup>. La Relazione Tecnica, prima fra gli allegati dell'indice, non accompagna più le cinque tavole esecutive ma la chiarezza dei disegni è sufficiente a descrivere una proposta di struttura mista troppo sofisticata per poter funzionare a Venezia, città che costantemente combatte i danni della salsedine. Il ponte immaginato dagli ingegneri Ragazzi ha una struttura principale in travature in calcestruzzo armato che però poggiano su giunti metallici in acciaio (fig.173). Come è consono per questa tipologia di strutture, il metallo esige elaborati in scala di dettaglio 1:5 (fig.174), ma non mancano le sezioni generali in scala 1:200 (fig.175). La scelta di appoggi mobili e fissi serve probabilmente a smorzare gli effetti del passaggio della linea tranviaria e, a confronto con le altre opzioni finora analizzate, garantisce anche uno spessore strutturale inferiore dal momento che vengono

584 Impresa Ravà, *Relazione al Progetto per la costruzione del ponte sulla laguna di Venezia*, 15 settembre 1930, AMV Celestia, 1926-30, IX 6/4.

585 *Nuovo ponte tra Venezia e Marghera dal margine della laguna alla progressiva 3080*, Impresa Federico Perale - Ing. Ettore Jogna, AMV Celestia, 1926-30, IX 6/4.

586 *Relazione*, AMV Celestia, 1926-30, IX 6/4.

587 *Sezioni*, AMV Celestia, 1926-30, IX 6/4

588 *Calcoli Statici*, AMV Celestia, 1926-30, IX 6/4, *progetto Perale*.

589 *Nuovo ponte sulla laguna*, AMV Celestia, 1926-30, IX 6/4.

utilizzati vincoli, cerniere e carrelli, che comportano sforzi di momento minori sulle membrature strutturali. Le pile infine, sono progettate a cinque fornici, poggianti su una fondazione continua lineare posata su pali. Nella sezione trasversale, come ormai ci si aspetta di trovare in tutti questi progetti, il lato rivolto alla laguna presenta un sottile paramento in laterizio. Anche i preventivi di spesa per la realizzazione di questi manufatti sono indicativi del successo del progetto Ravà rispetto agli altri studi di progettazione: con una spesa stimata a 20.434.758 di lire, i preventivi Perale (24.288.000 lire) e Ragazzi (35.615.230 lire) vengono ampiamente battuti al ribasso. Mentre i risultati del concorso su invito arrivano il 12 novembre, la consegna degli elaborati al Comune, come si evince dalla documentazione, avviene alla metà settembre.

A ottobre, infatti, l'amministrazione in attesa del responso sui progetti esecutivi, si occuperà dell'altra grande scelta determinante per tutte le vicende future di Venezia fino agli anni Sessanta, la ricerca di una personalità in grado di gestire l'Ufficio Tecnico. Alverà dopo i primi mesi di podestaria riconvoca la Consulta comunale, sciolta alla nomina di Zorzi. La nuova Consulta, composta ancora da 32 persone riconferma la composizione di quella precedente, senza includere nei registri personalità di particolare rilevanza<sup>590</sup>. La prima riunione, l'11 ottobre, non si discosta dal ripercorrere le tematiche che il podestà uscente aveva riassunto nella sua lunga relazione di fine mandato mentre alla seconda convocazione, il 25 dello stesso mese, il secondo punto dell'ordine del giorno riguarda la volontà di porre fine alla grave situazione dell'Ufficio Tecnico:

*[...] Il Podestà accenna alle condizioni attuali dell'Ufficio Tecnico Municipale, da molto tempo privo del suo capo e alla sua intenzione di bandire il concorso per la nomina dell'Ingegnere Capo. Siccome però le pratiche occorrenti per l'espletamento di tale concorso sono molto lunghe e nelle attuali condizioni è necessario che il posto sia il più presto coperto, anche in considerazione del grandioso lavoro del ponte da costruirsi, si è trovato nella necessità di fare pratiche per trovare un tecnico; il quale per la sua capacità e per le sue doti fosse in condizioni di poter assumere interinalmente le funzioni di ingegnere capo e direttore dei lavori del ponte. La sua ricerca fu particolarmente diretta fra i tecnici del Genio Civile, occorrendo oltre alla perizia tecnica, anche la conoscenza delle leggi amministrative. Dopo lunghe ricerche la scelta sarebbe caduta sull'Ing. Miozzi Eugenio, ingegnere capo del Genio Civile, attualmente addetto ai lavori dell'autostrada a Bolzano. Il Miozzi è ancora giovane; ed è uno specialista in materia di ponti. Ha anche varie pubblicazioni che trattano della costruzione di ponti.<sup>591</sup>*

590 Nell'elenco dei membri spiccano solo Vittorio Cini e Gino Damerini, in CAMURRI 2002 (1), *La fragile stabilizzazione del regime: la prima podesteria Alverà (1930-1935)*. In realtà troviamo anche, tra i membri l'Ingegnere Ravà, che invece nella nostra storia ha un ruolo di rilievo: la ditta otterrà infatti l'appalto per i lavori del ponte degli Scalzi.

591 AMV Celestia, serie *consulta*, 25 ottobre 1930, Oggetto 2° - Assunzione in servizio del Direttore per i lavori del ponte con incarico interinale di fungere da Ingegnere Capo del Comune.

La discussione non occupa molto tempo ai consultori, dal momento che il podestà presenta alla riunione i testi già definitivi delle determinazioni con le quali intende proseguire all'assunzione avventizia del nuovo ingegnere. Non sono riportate particolari critiche a questa decisione e la consulta al termine del dibattito esprime parere favorevole. Le due determinazioni podestarili del 31 ottobre, n°2743 e n°2744 ufficializzano i due ruoli che Eugenio Miozzi deve ricoprire per il Comune di Venezia. Da un lato l'ingegnere è assunto come Direttore provvisorio dell'Ufficio Tecnico, sostituendo il facente funzioni ing. Mario Baldin capo della Sezione Tecnologica<sup>592</sup>, dall'altro a Miozzi viene concesso un'ulteriore pagamento per occuparsi personalmente della direzione lavori per il nuovo ponte tra Venezia e la Terraferma<sup>593</sup>.

Si risolve così anche l'ultimo tassello della complicata vicenda del primo progetto del collegamento stradale e tranviario<sup>594</sup> di Venezia alla terraferma. Gli ultimi mesi vedono da parte del Podestà la promulgazione di provvedimenti prettamente amministrativi. I progetti esecutivi vincitori del concorso sono ora proprietà del Comune e a disposizione di colui che, per formazione, esperienza sul campo e ricerca scientifica, è la persona più adatta a dirigere i lavori di un grande ponte in cemento armato, annoverato tra i tecnici più competenti di questa materia. Miozzi non è veneziano, ma ha lavorato nella Venezia tridentina, contribuendo alla dotazione di nuove infrastrutture a tutti quei territori interni a cui la politica della classe dirigente veneziana stava guardando da tempo. Anche da parte del neo assunto ingegnere, arriva un segnale di approvazione rispetto all'incarico che sta per assumersi. Infatti le tempistiche coincidono con le sperimentazioni che Miozzi negli stessi mesi stava portando avanti sull'applicazione delle deformazioni sistematiche alle travate in cemento armato. Nel marzo 1931 viene pubblicata la già citata memoria sul ponte di Grigno<sup>595</sup>. Anche se formalmente il progetto di Grigno si configura come un'alternativa per il riutilizzo dei ponti metallici, è l'applicazione delle deformazioni sistematiche non più agli archi ma alle travi a costituire un aspetto particolarmente rilevante. Miozzi stava studiando come riuscire ad applicare le più aggiornate teorie di calcolo delle deformazioni sistematiche per una tipologia di struttura che caratterizzava il nucleo sostanziale del progetto di collegamento di Venezia con la terraferma.

592 AMV Celestia, serie *podestarili*, IV trimestre 1930, n°2743 (già n°75763), 31 ottobre 1930.

593 Il doppio incarico è necessario per garantire a Miozzi un congruo trattamento economico. Il ruolo di ingegnere capo del comune era infatti pagato quasi alla stregua del posto di Capo Compartimento dell'AASS (6° grado) che già Miozzi ricopre. Serve quindi un'offerta che possa essere considerata vantaggiosa dal momento che Miozzi, quale dipendente pubblico, avrebbe dovuto abbandonare un posto sicuro, per assumere un incarico temporaneo. Per il solo progetto del ponte la somma pattuita è di 350.000 lire. AMV Celestia, serie *podestarili*, IV trimestre 1930, n°2744 (già n°75763), 31 ottobre 1930.

594 Il tram su rotaie, ipotizzato fin dai primi progetti, alla fine non viene realizzato. Al suo posto verrà inaugurata una filovia diretta tra Mestre e Venezia, mentre il ponte manterrà quasi esclusivamente una vocazione carrabile. I percorsi pedonali e ciclabili infatti, escono molto ridotti dal progetto e non vengono più previste soste intermedie per questi flussi lungo il ponte per cui diventa comunque impegnativo percorrerlo in altre maniere se non in macchina o con i mezzi pubblici.

595 MIOZZI 1931. AP IUAV, Miozzi 3.txt/26.

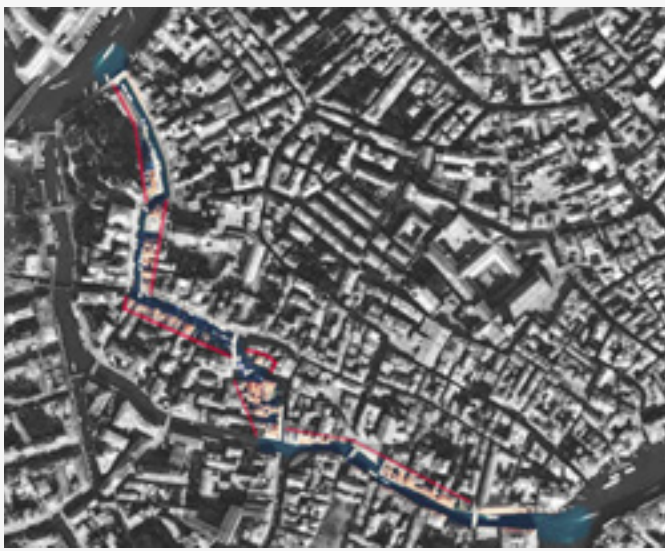


fig.145 Ricostruzione del tracciato del Canale Piccolo secondo il progetto Fantucci, riportato sulla planimetria attuale. A fianco si vede il Rio Novo, nella sua configurazione definitiva. Immagine dell'autore



fig.146 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, panorama della Zona 4 in località Ca' Fostari. Si vede il cantiere per la nuova caserma dei pompieri, gennaio 1930. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.147 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, foto della zona 2, il così detto Malcanton. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.148 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, foto della zona 6. Porzione di caseggiati da demolirsi al Malcanton. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

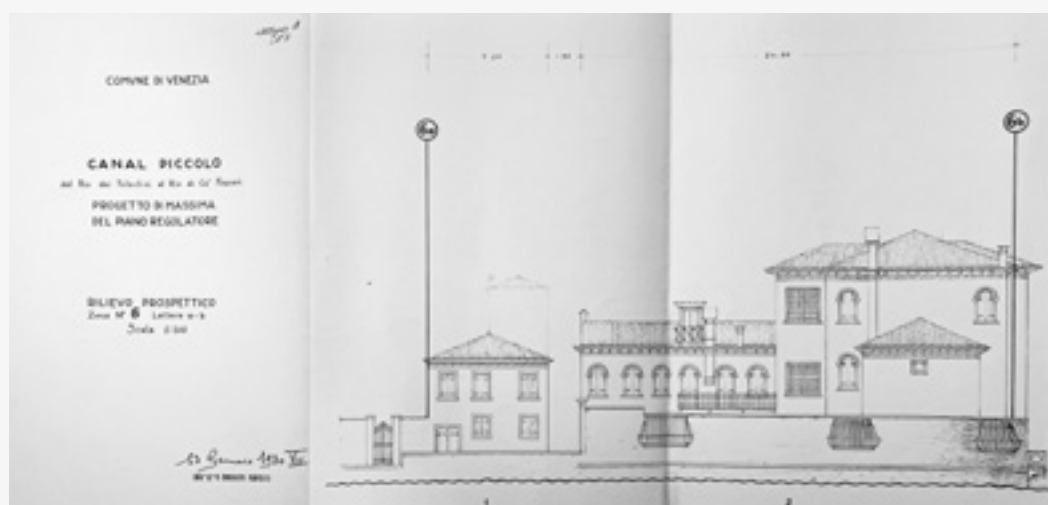




fig.149 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, foto della zona 6. Retro del lotto da demolirsi riportato in fig.148. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.150 Progetto Fantucci: tavola di rilievo della cortina edilizia della zona 6, 13 gennaio 1930. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.151 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, zona 7, rio del Gafaro. Larghezza delle demolizioni indicata 7a-7b. Casa Torres indicata come fabbricato in stile bizantino è da demolirsi, così come il basso edificio che la precede, sede della vetreria Checchin. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4



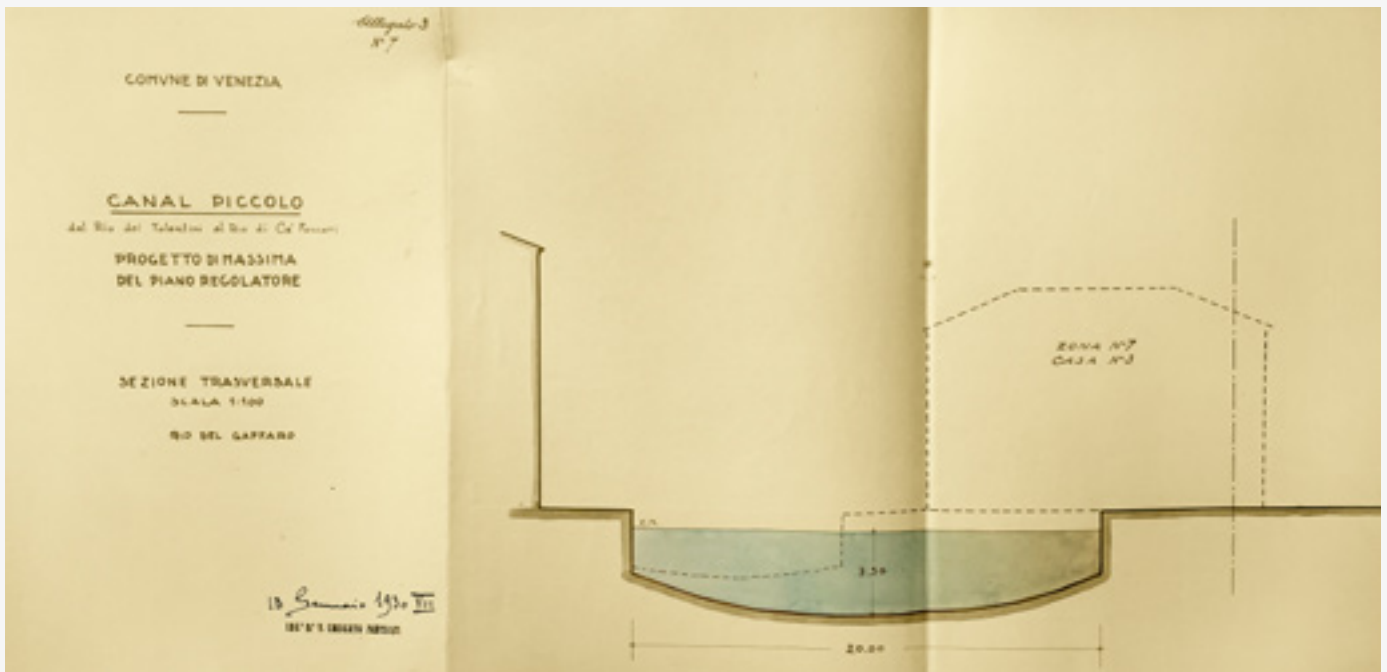


fig.152 Progetto Fantucci: tavola di confronto fra lo stato attuale e quello di progetto con indicata casa *Torres*. Il nuovo canale avrà una larghezza di 20 metri. 13 gennaio 1930. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

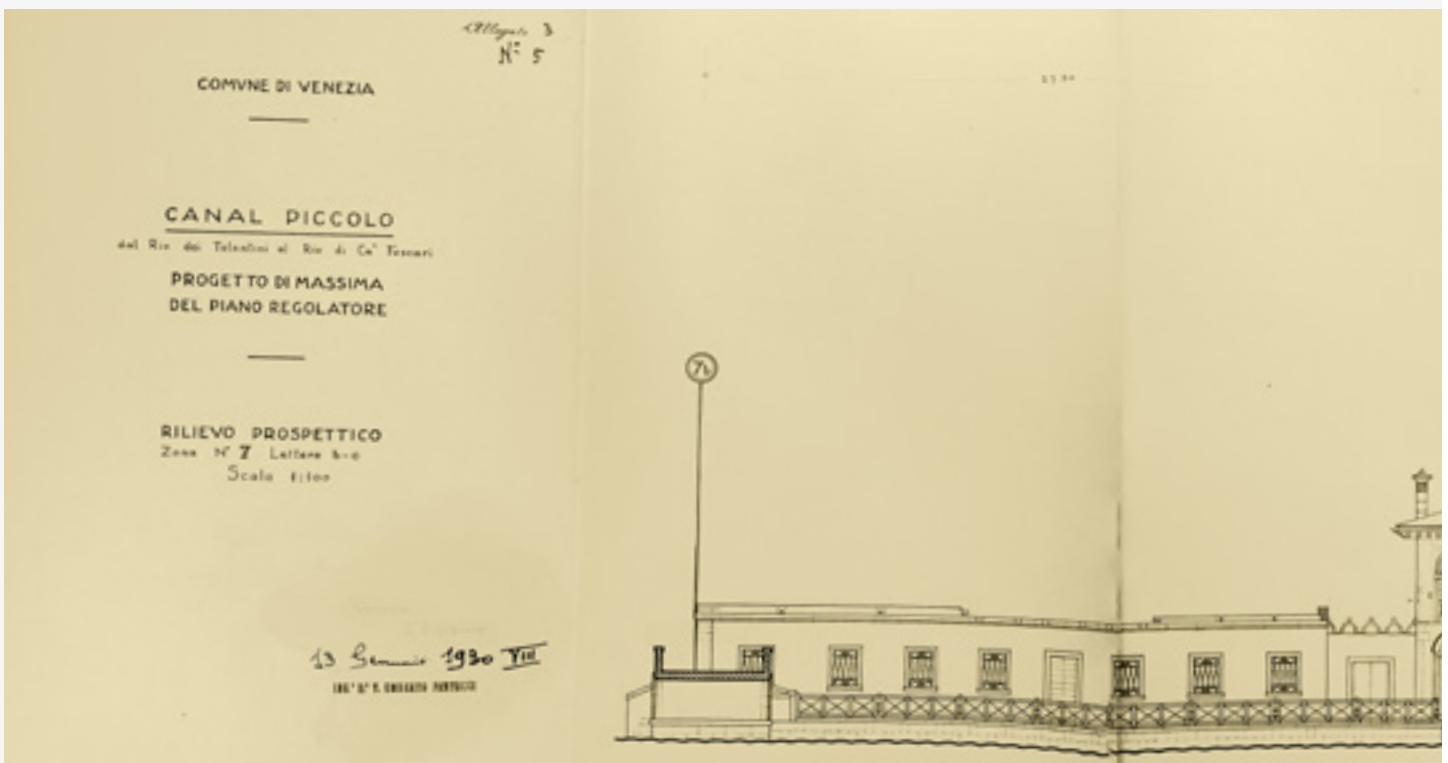


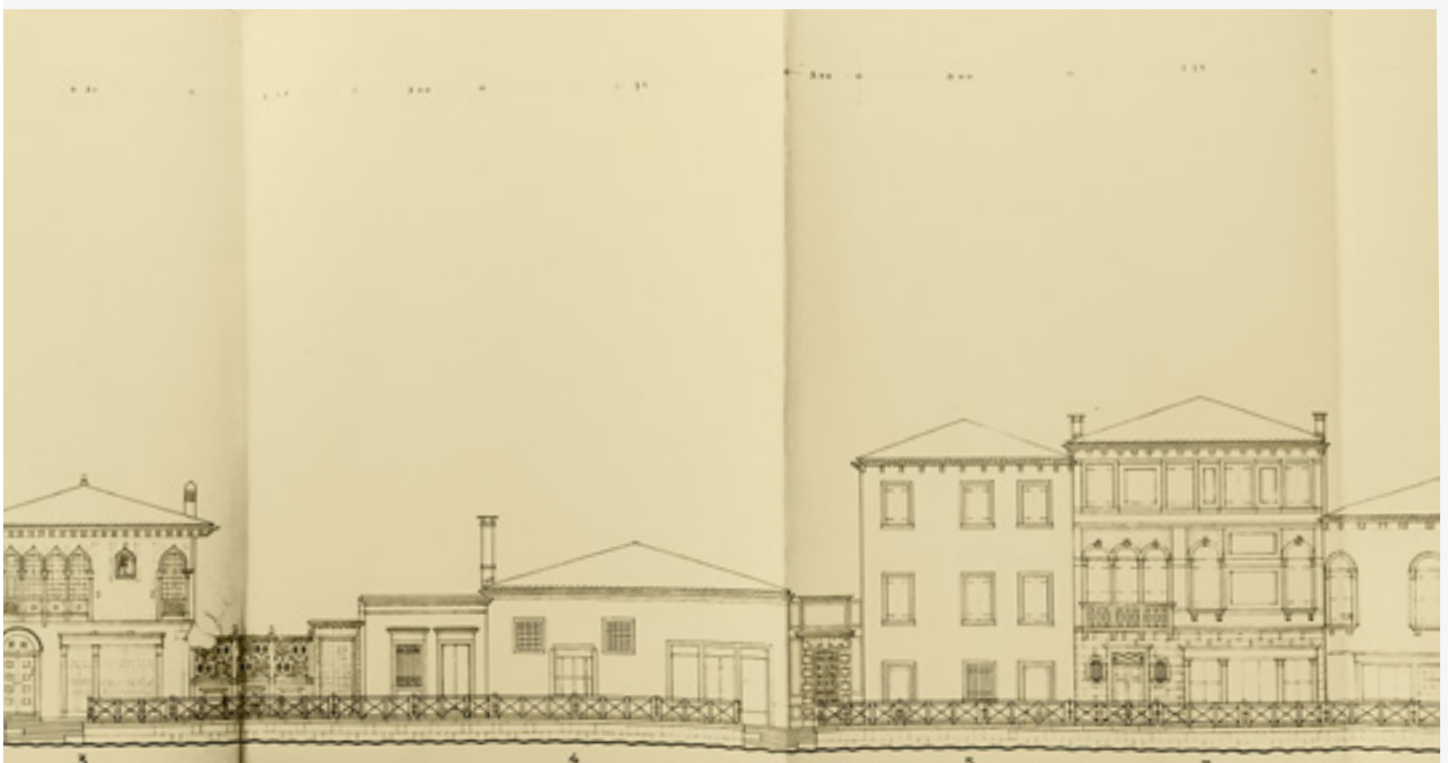


fig. 153 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, zona 7, rio del Gaffaro. da casa Torres al rio dei Tolentini. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4



fig. 154 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, zona 7, rio del Gaffaro, edifici verso l'incrocio con il rio dei Tolentini. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig. 155 Progetto Fantucci: tavola di rilievo della cortina edilizia da demolirsi sul rio del Gaffaro, 13 gennaio 1930, originale in scala 1:100. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4



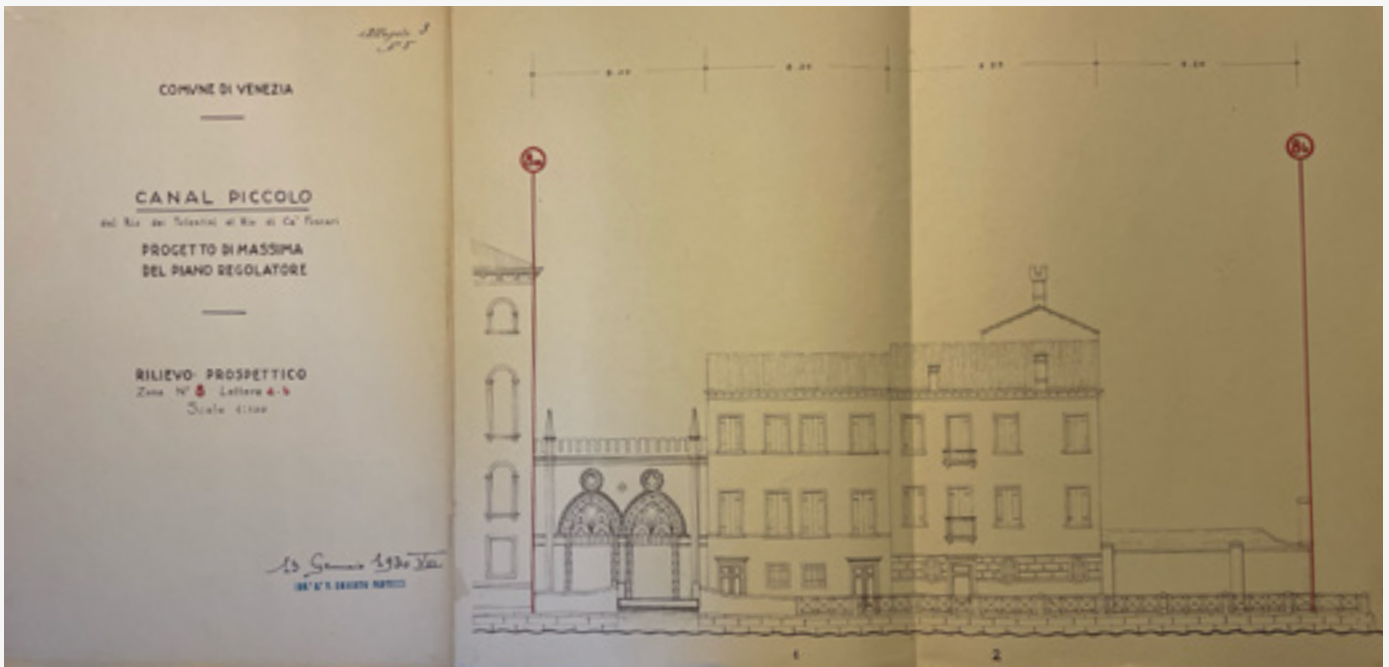
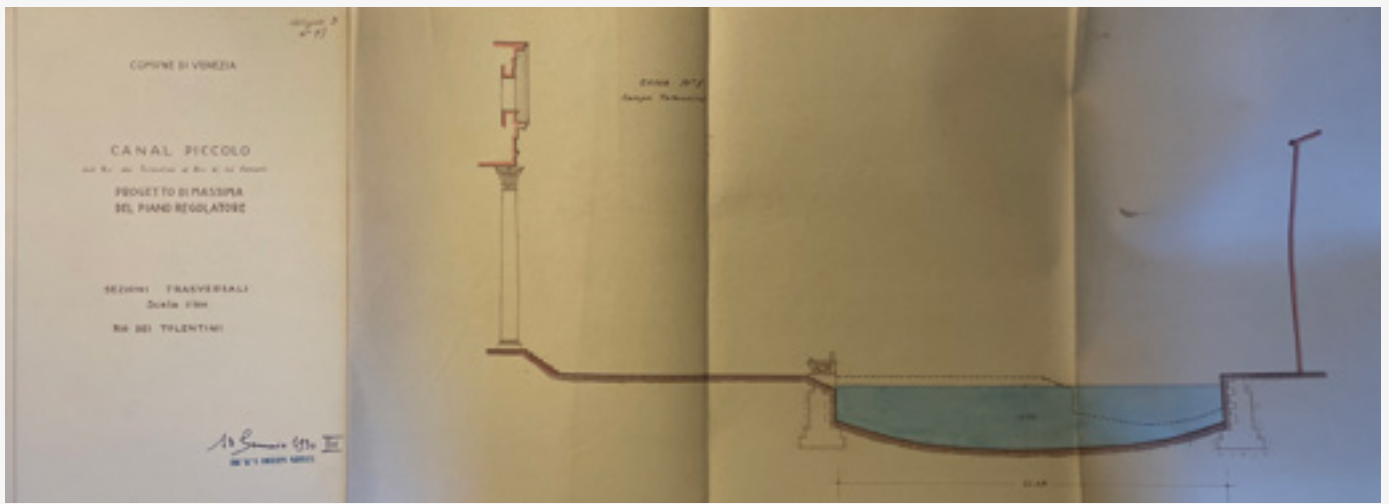




fig.156 Progetto Fantucci: sezione di confronto fra stato attuale e quello di progetto per la zona 7, rio dei Tolentini. Il campo prospiciente la chiesa viene sacrificato per l'allargamento del canale, preservando palazzo Papadopoli sul lato opposto. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.157 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, zona 8, rio dei Tolentini. Si vede sulla sinistra l'ingresso ai giardini Papadopoli, con la sua doppia arcata neogotica e l'edificio preesistente all'attuale Hotel. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.158 Progetto Fantucci: tavola di rilievo della porzione di edificato da demolirsi, zona 8, rio dei Tolentini-Giardini Papadopoli. 13 gennaio 1930, originale in scala 1:100. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.159 Progetto Fantucci: rilievo fotografico dello studio Giacomelli, panorama della zona 8, rio dei Tolentini, arrivo al Canal Grande in località Santa Chiara. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.160 Prospetto di casa *Torres*, 1905. AP IUAV, Giuseppe Torres, dis/1/016



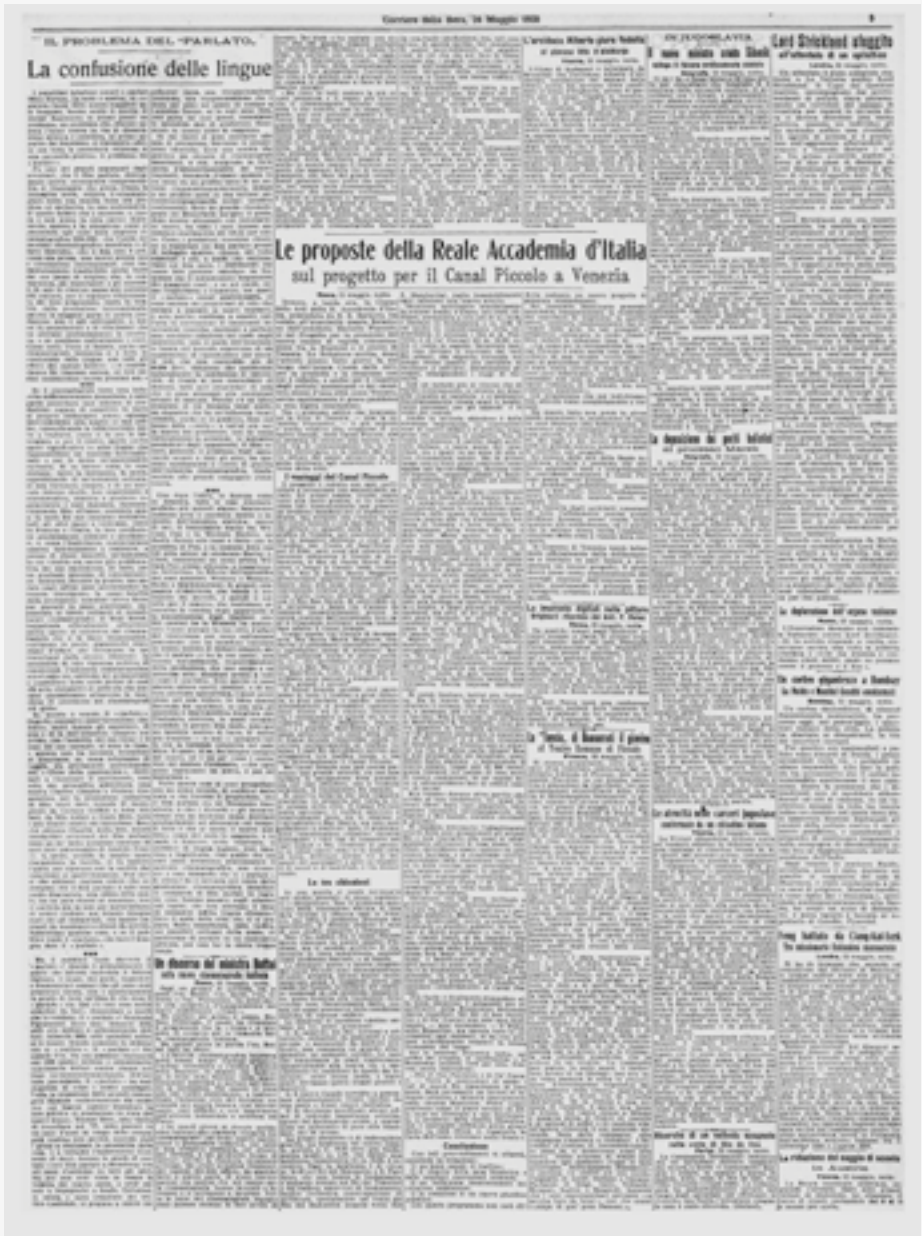


fig.161 Corriere della Sera, 24 maggio 1930. Le proposte della reale Accademia d'Italia. Si rimanda alla Rassegna stampa, Appendice IV

fig.162 La casa bizantina, in una foto attuale, sul rio di Ca' Foscari

fig.163 J. C. Armytage (1802-1897) da un disegno di Jhon Ruskin, rilievo e proiezione congetturale. In PAVANELLO, ROMANELLI 1983, p.115

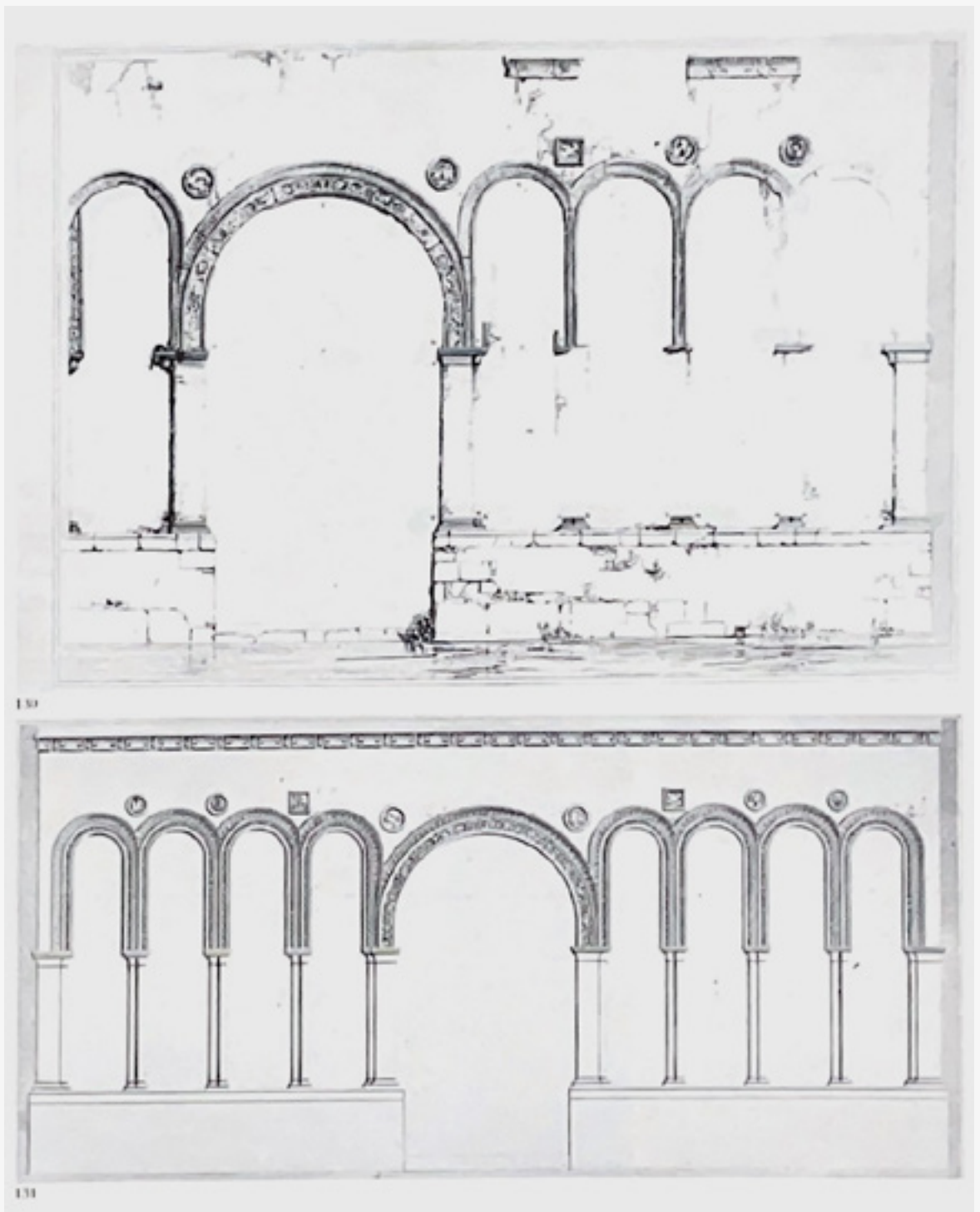




fig.164 Sede della SADE su rio Novo, oggi sede della Fondazione Venezia (corpo in primo piano) e albergo NH hotel, foto dell'autore



fig.165 Virgilio Vallot, veduta del progetto per gli edifici INPS su Rio Novo, AP IUAV Virgilio Vallot, cartella 3

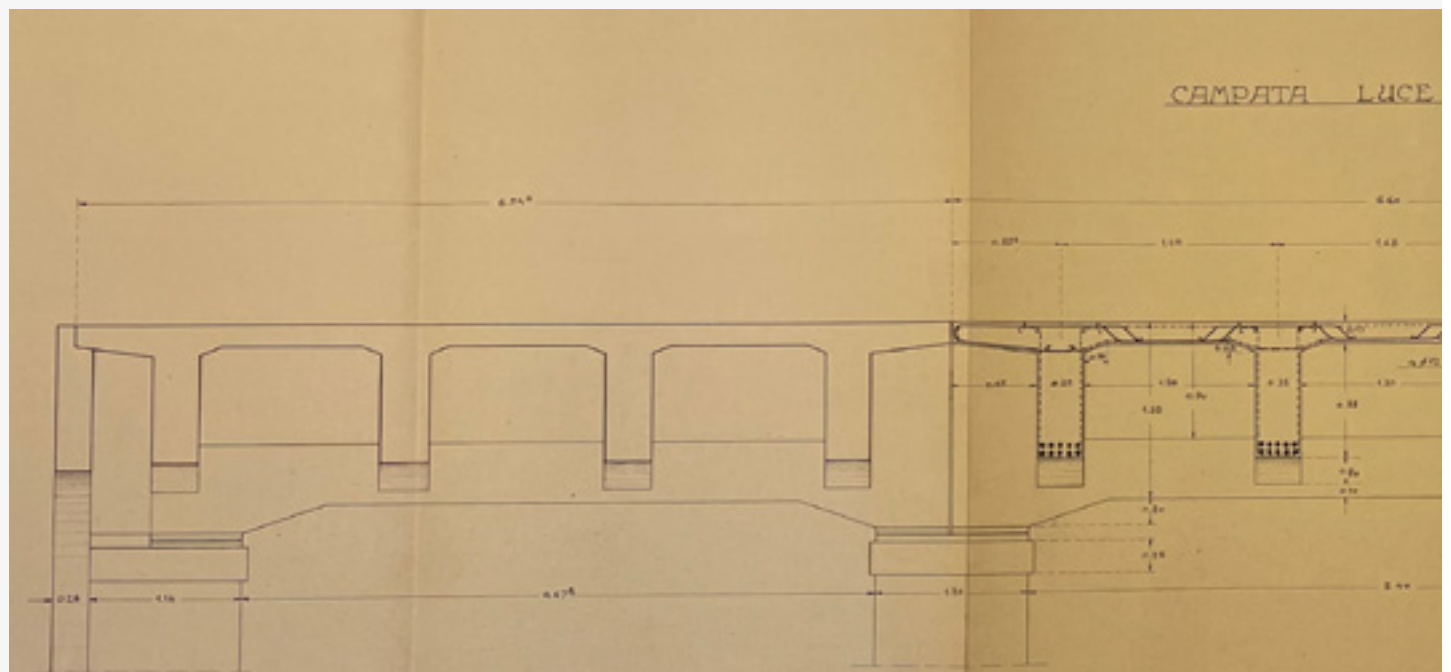


fig.166 Ricostruzione della proposta del comitato Pro Numerose Famiglie, per la correzione del tracciato del Canale Piccolo attraverso aree dove le demolizioni sarebbero state meno ingenti, Ricavato sulla cartografia attuale. Immagine dell'autore



fig.167 Copertina del fascicolo dei Calcoli strutturali, Progetto della ditta ditta Ravà. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

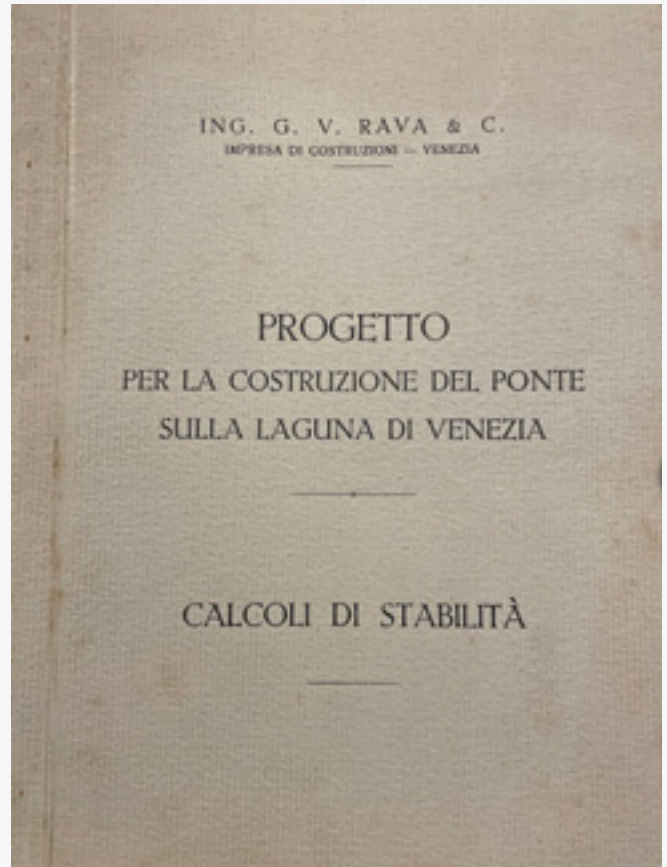
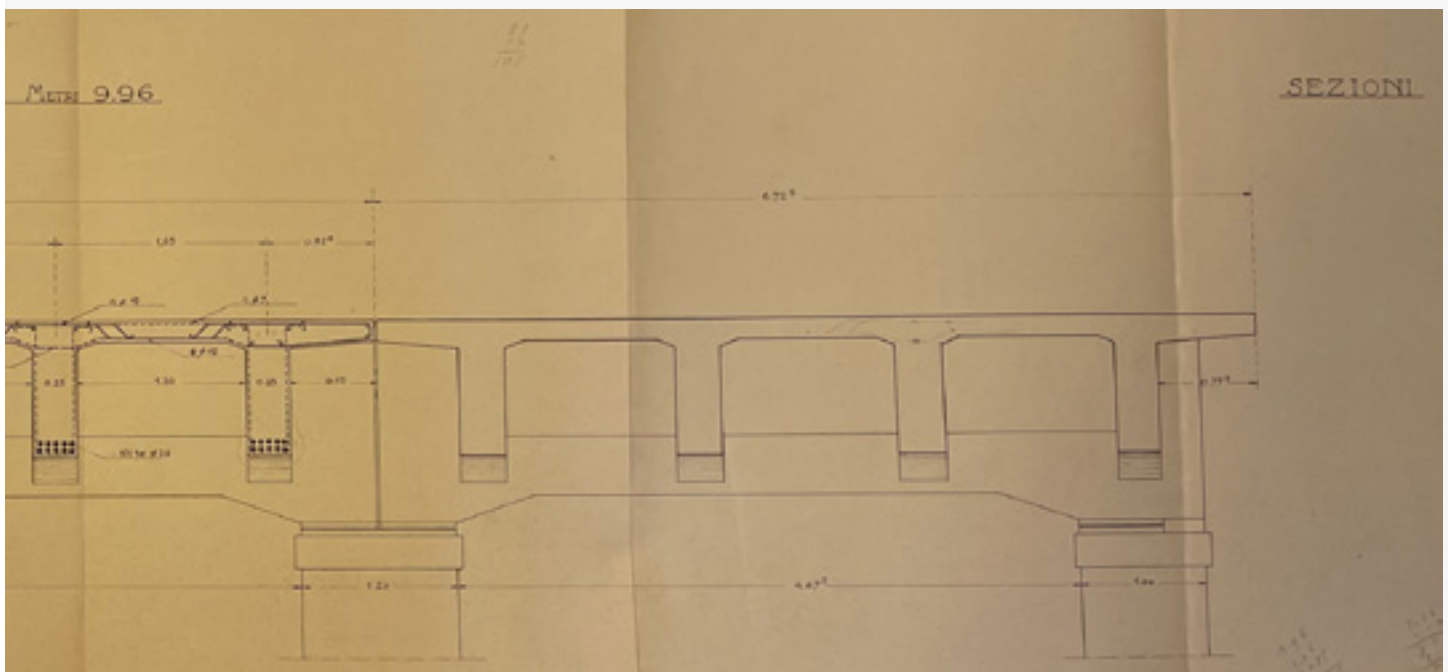


fig.168 Progetto Ravà: sezione trasversale della campata tipo (9,96 metri), impalcato in cemento armato e posizione dei ferri. Sulla destra viene sezionato anche il paramento in mattoni che copre la struttura in cemento. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4



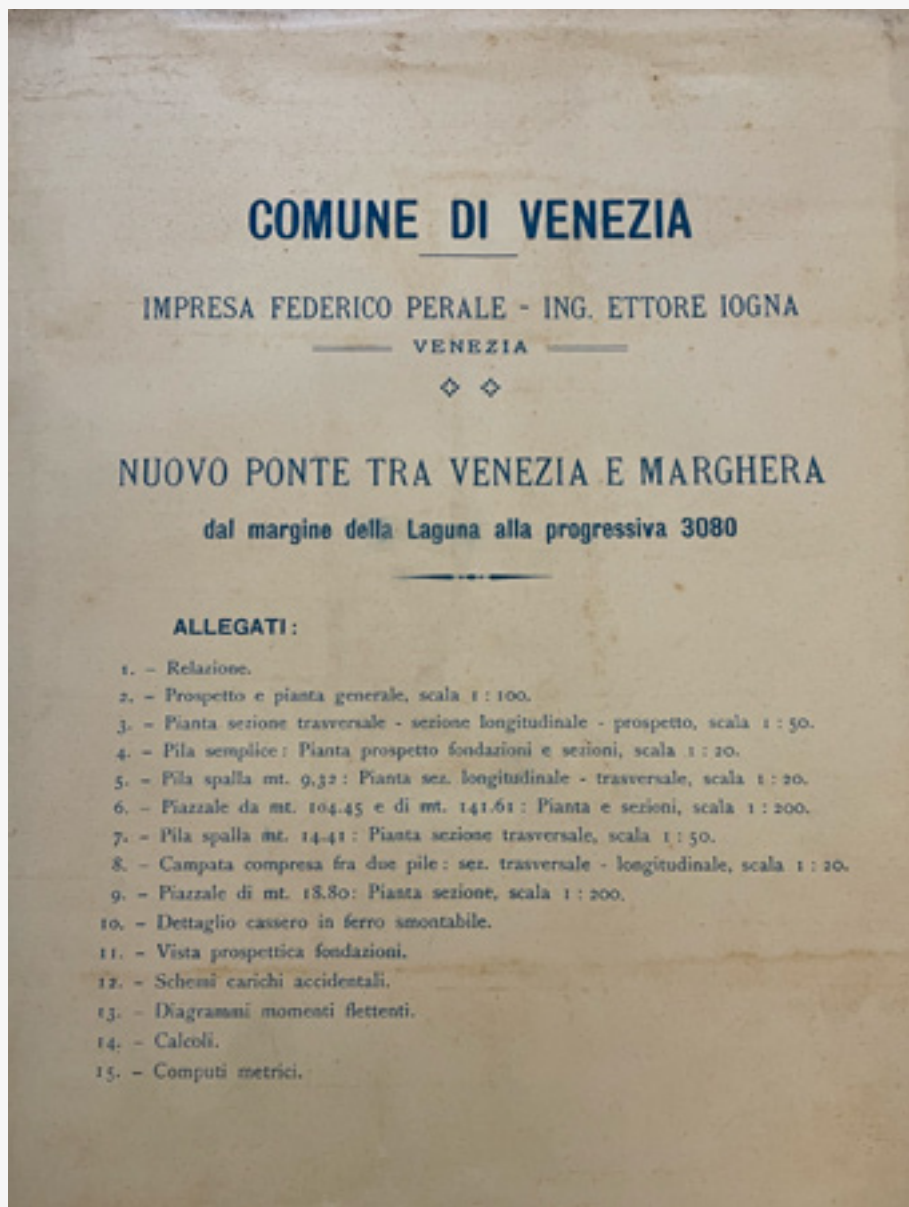
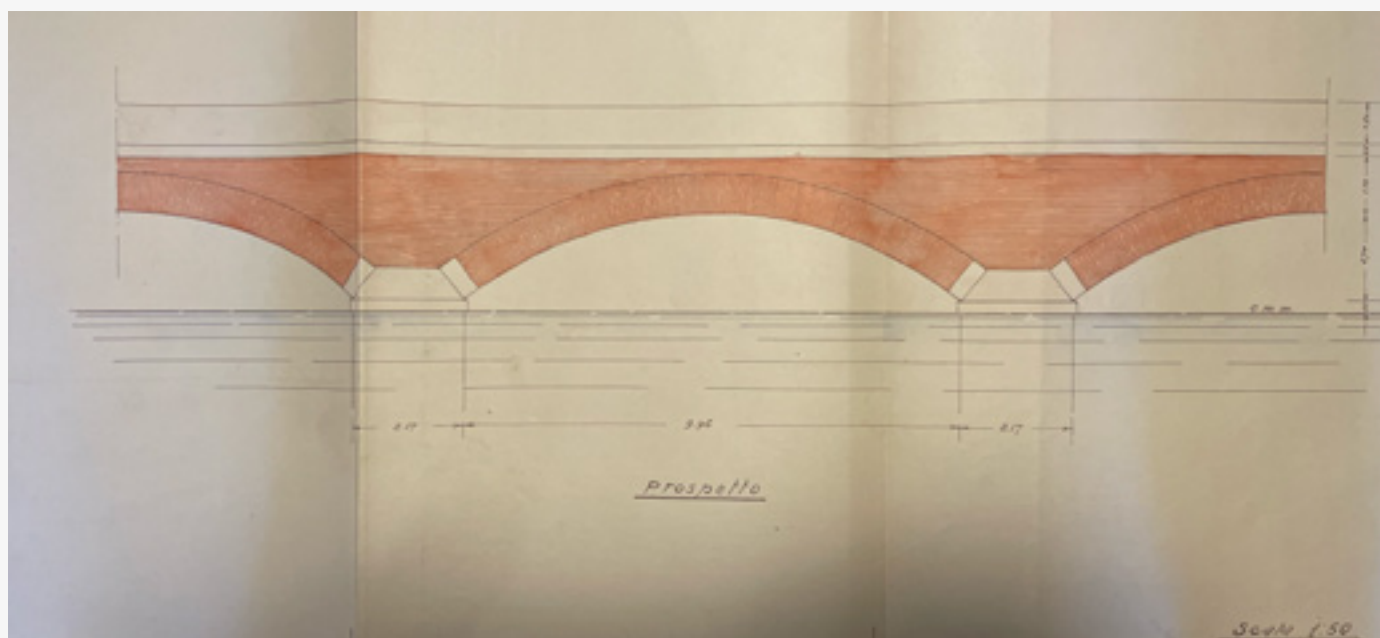


fig.169 Progetto Perale e Jogna per il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma, copertina con indice della documentazione presentata per il concorso, AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.170 Progetto Perale e Jogna, prospetto della campata tipo (9,96 metri), AMV Celestia, 1931-35 X 2/4



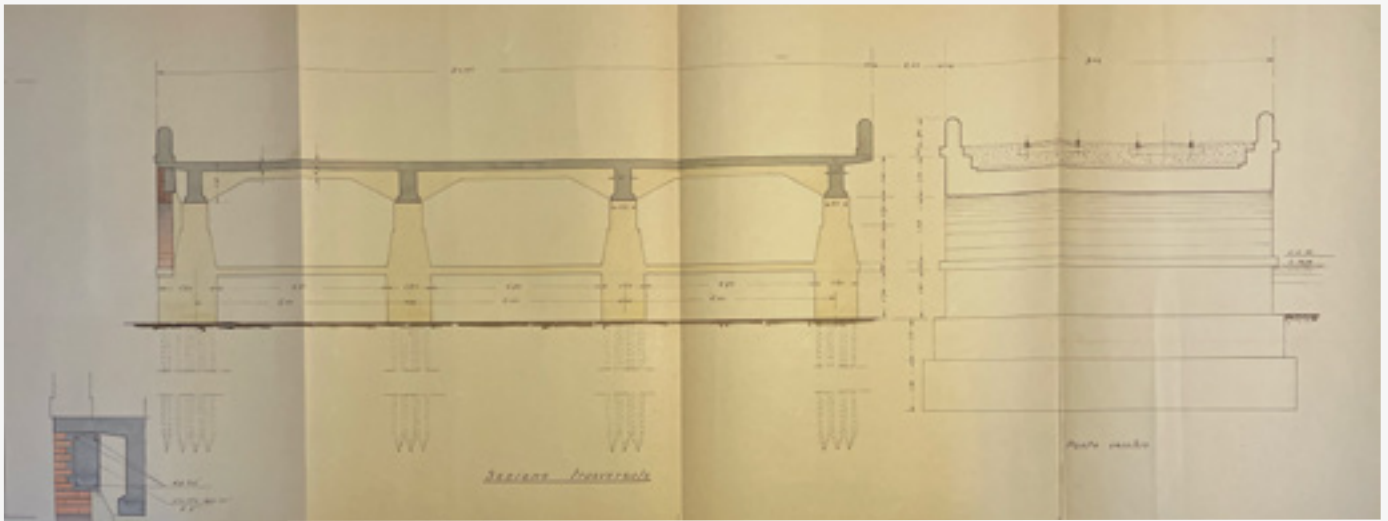


fig.171 Progetto Perale e Jogna, sezione trasversale della campata tipo con sezione di dettaglio del rivestimento in mattoni. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.172 Frontespizio della documentazione presentata per il progetto del ponte, impresa F.lli Ragazzi, Milano. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

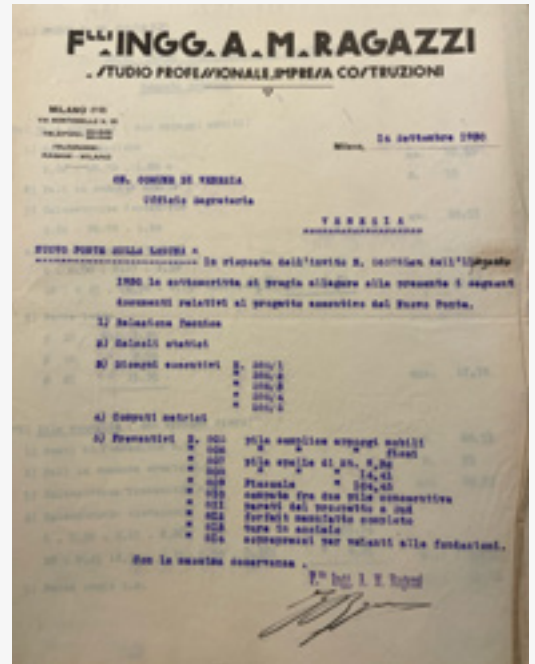
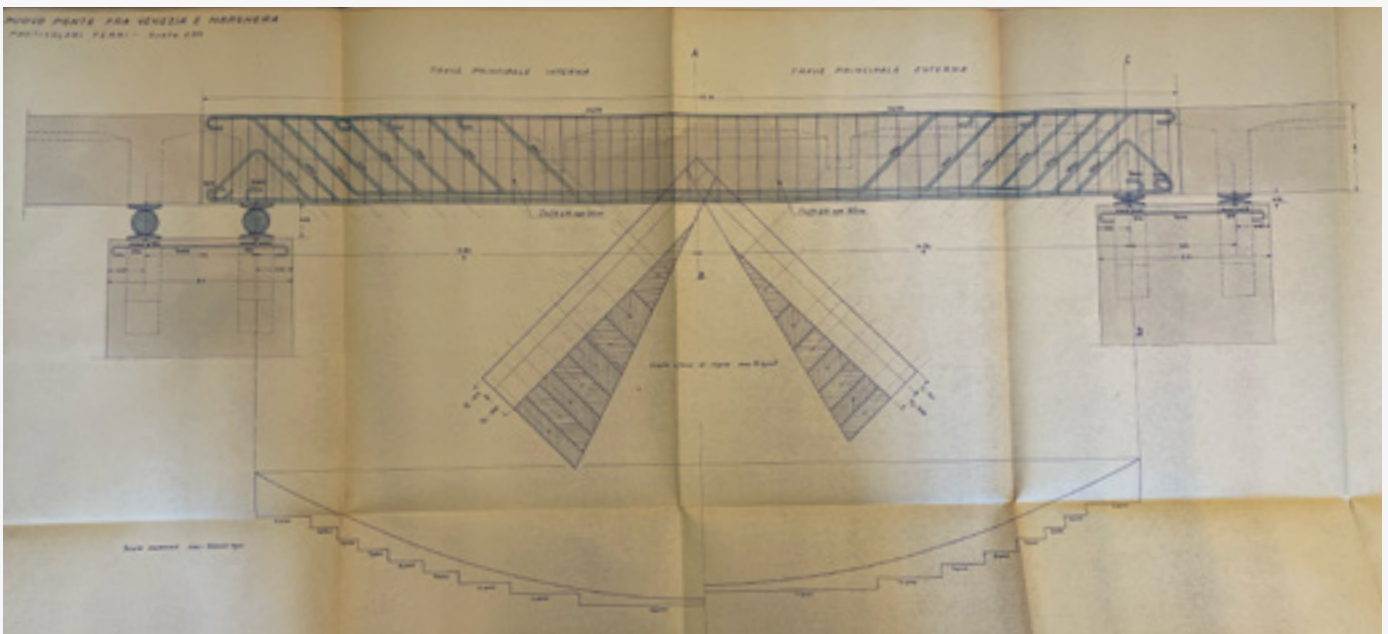


fig.173 Progetto F.lli Ragazzi, TAV.2, sezione longitudinale e trasversale, originale in scala 1:200. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4



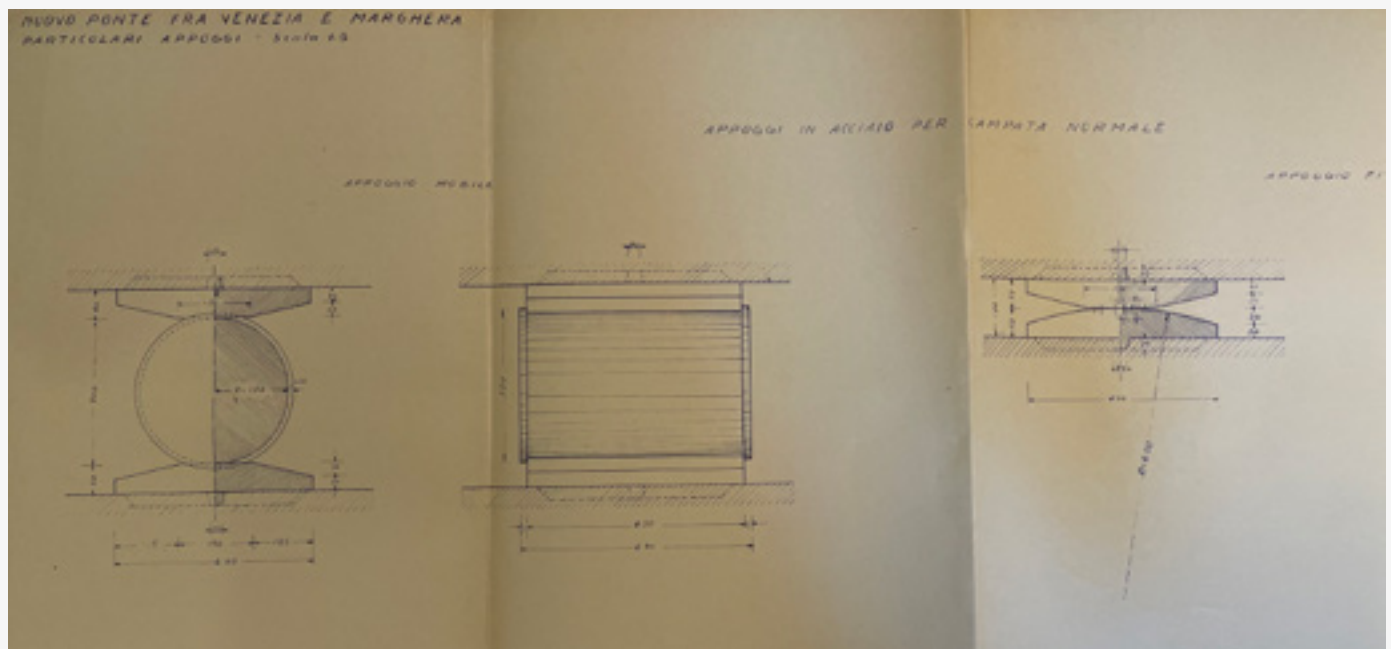
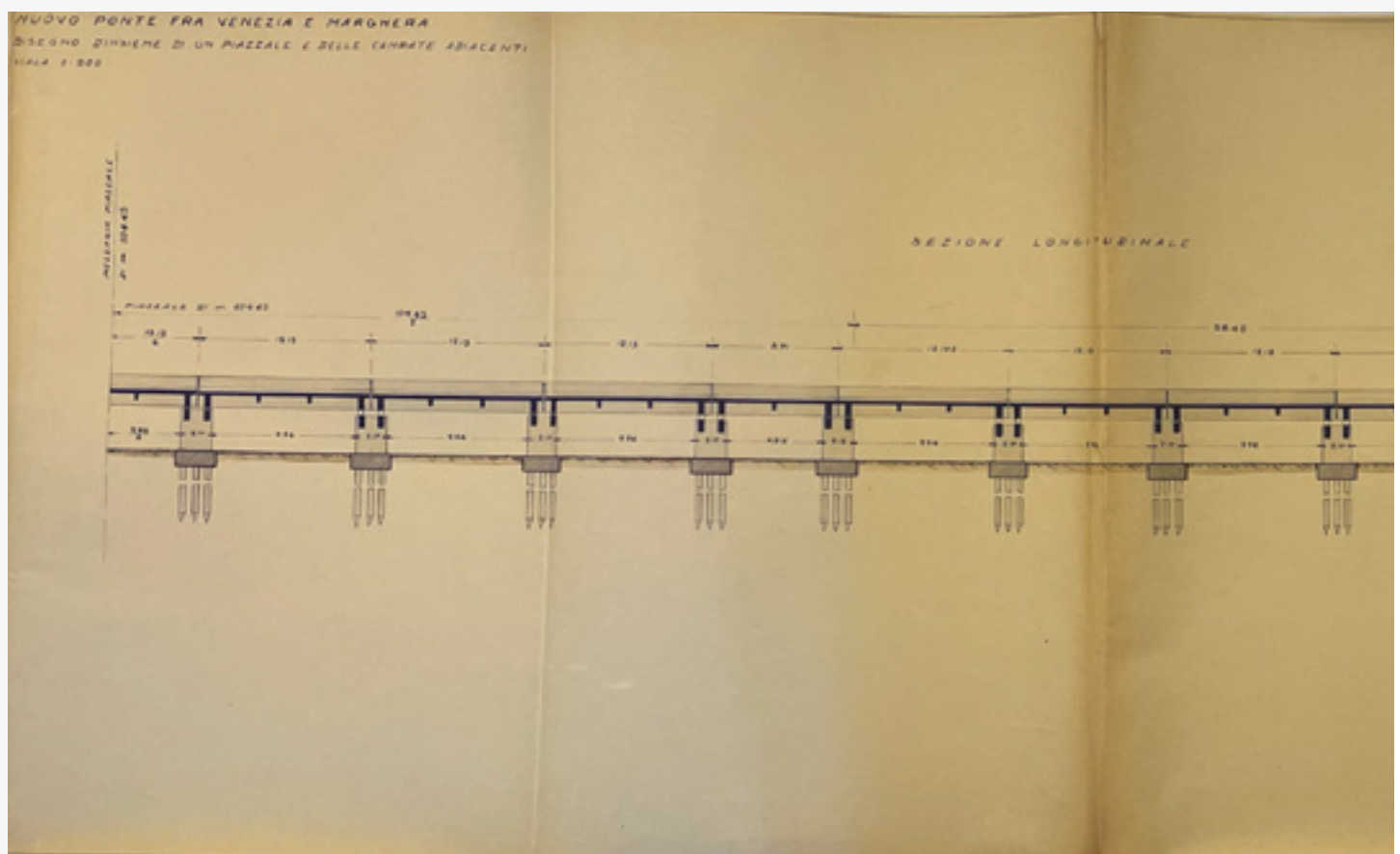
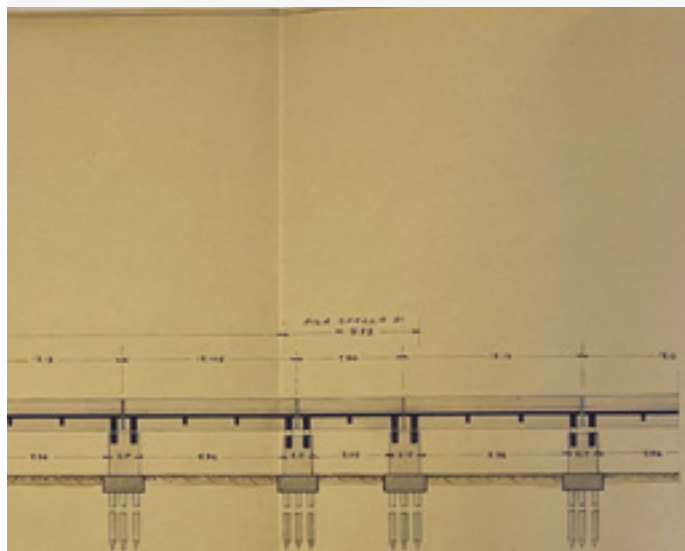


fig.174 Progetto F.lli Ragazzi, TAV.3.1, dettaglio dei ferri per le campate tipo. Originale in scala 1:20. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4

fig.175 Progetto F.lli Ragazzi, TAV.4.1., approfondimento sulle cerniere metalliche, originale in scala 1:5. AMV Celestia, 1931-35 X 2/4







**F. ING. A. M. RAGAZZI**  
 MILANO (112) VIA MONTENAPOLEONE N. 20  
 PROGETTO N. 585. TAVOLA N. 2  
 MILANO, 11 SETTEMBRE 1936. 37

## Dal Canale Piccolo al Rio Novo: il progetto definitivo e il suo cantiere

Novembre e dicembre 1930 sono mesi concitati in cui i provvedimenti amministrativi si susseguono regolarmente per riuscire a garantire il rispetto delle tempistiche di approvazione e appalto dei progetti. Alverà, ad esempio, delibera il 2 dicembre di provvedere all'acquisto per l'Ufficio Tecnico di alcune attrezzature utili alla redazione degli elaborati per il ponte sulla laguna<sup>596</sup>. Sono tavoli tecnigrafici, apparecchi per le prove dei cementi e altra strumentazione utile alla direzione lavori. Le determinazioni di dicembre introducono nella vicenda il nome di Attilio Puppolin, futuro e prezioso collaboratore dell'Ufficio Tecnico durante la grande stagione di opere. Il funzionario, che ricopriva un posto nella sezione patrimonio, si era occupato dall'ottobre 1930, in via eccezionale, di mansioni inerenti al miglioramento delle condizioni di vita dei senzatetto rendendolo ben voluto dall'opinione pubblica. La sua buona reputazione e popolarità ne faranno l'uomo ideale a ricoprire il delicato compito di mediazione coi privati durante la campagna di acquisti ed espropri dei terreni necessari alla realizzazione dei progetti in città.

Miozzi in questi mesi provvede ed è impegnato nella pianificazione complessiva lavori che stanno per iniziare. Predispone una strategica suddivisione dell'opera, dapprima in sei Gruppi, organizzati a loro volta in lotti minori, qui schematizzati in tabella assieme alle date di appalto e di collaudo delle opere<sup>597</sup>:

GRUPPO	Opera/e	1931	1932	1933
I Gruppo	Strada da Mestre al margine lagunare	26 febbraio	13 novembre	
	Ponte sulla laguna dalla progressiva 0.00 alla 3082,71	26 febbraio		25 aprile
II Gruppo	Accesso alla stazione Marittima	6 ottobre		25 aprile
III Gruppo	Ponte sulla laguna dalla progressiva 3623 al Piazzale di arrivo	6 luglio		25 aprile
	Rio Novo	6 luglio		25 aprile

596 AMV Celestia, serie *podestarili*, IV trimestre 1930, n°3032 (già n°80977), 2 dicembre 1930.

597 La tabella che segue ricostruisce la suddivisione in sei gruppi dell'opera complessiva e ne fissa gli estremi cronologici basandosi sulla documentazione rinvenuta dallo spoglio della documentazione dell'Archivio Municipale, in particolare delle serie *Contratti* e *Podestarili*. Si sottolinea altresì come le datazioni si riferiscano al momento della firma del contratto, e terminano nella maggior parte dei casi con la data ufficiale dell'inaugurazione di Rio Novo. La tabella quindi ricostruisce il piano complessivo delle tempistiche di realizzazione delle opere, dalla data di presa in carico del cantiere dalle imprese costruttrici. Va precisato infine come la suddivisione in Gruppi non coincide con quella che Miozzi farà nel volume sul Ponte del Littorio (MIOZZI 1934) quindi non bisogna aspettarsi alcuna corrispondenza nell'ordine qui rappresentato.

IV Gruppo	Collegamento fra il margine lagunare e il cavalcavia di Marghera	12 novembre		25 aprile
V Gruppo	Ponte degli Scalzi		30 luglio	-
VI Gruppo	Pavimentazione del ponte e del piazzale.		20 settembre	25 aprile

fig.176



fig.177



fig.178

fig.179



fig.180



La procedura scelta per la stipulazione dei contratti è l'appalto per licitazione privata, che si rende necessaria, date le stringenti tempistiche richieste dalla convenzione<sup>598</sup>, nell'assegnazione dei singoli lotti. Questo iter amministrativo si applica fin dai primi lotti assegnati per la realizzazione del ponte e rimane valido anche per tutti i progetti successivi, afferenti agli altri *Gruppi*.

I lavori dei primi tre gruppi relativi al progetto del ponte, che già aveva superato tutte le approvazioni ministeriali previste dalla Convenzione fra Stato e Comune<sup>599</sup>, vengono appaltati il 26 febbraio 1931 alle imprese Pasqualin e Vienna (opere d'arte e terrapieni *Gruppo I*) e Ferrobeton (dalla 0.00 alla 3082, *Gruppo II*), tra luglio e ottobre alle imprese F.lli Sarpari e C. (dalla 3082 alla 3623, *Gruppo II*) e SACAIM (dalla 3623 a piazzale Roma, *Gruppo III/lotto 1*) e, infine, il 20 settembre 1932 alla Società An. Puricelli (per le pavimentazioni del *Gruppo I* e del *Gruppo III/lotto 1*). Nella stesura del progetto definitivo Miozzi interviene pesantemente, cambiando la tipologia strutturale del ponte da realizzarsi. I contratti che le imprese firmano riguardano, infatti, la costruzione di un ponte con volte in mattoni (fig.176). Il principio di verità costruttiva, al quale Miozzi difficilmente rinunciava, viene così correttamente rispettato e l'estetica del ponte corrisponde al suo funzionamento strutturale. L'unica memoria di un'opera in travature di cemento armato mascherate dal laterizio, si perpetua nel telaio che supporta la carreggiata del tratto di ponte che supera il Canal Grande con una doppia arcata<sup>600</sup> (fig.177). Qui Miozzi, però, compensa il tradimento al principio appreso a Bologna progettando la struttura portante del ponte con due volte in mattoni oblique<sup>601</sup> (fig.178). La funzione puramente estetica del paramento dei timpani è dichiarata dai giunti tecnici lasciati nella tessitura muraria, che l'utilizzo del cemento armato necessita per compensare le dilatazioni (fig.179). In cemento resteranno poi i pali di fondazione e i riempimenti delle pile del ponte, progettate come murature a sacco in bianca pietra d'Istria. Per garantire poi, come già auspicato dal progetto Fantucci, la circolazione libera dell'acqua lagunare ed evitarne il ristagno, ciascuna pila viene progettata con aperture ad archetti parabolici (fig.180). Nonostante il ritorno ad una tecnologia tradizionale come quella dell'arca-

598 Dall'approvazione definitiva del progetto da parte del Ministero dei LLPP infatti, sono solo tre mesi il tempo utile per appaltare i lavori, tempo insufficiente per poter bandire un concorso pubblico per ciascuna opera. Si veda la Convenzione, in Appendice II.

599 L'ultima approvazione è del 23 gennaio 1931 da parte del Ministero dei LLPP. MIOZZI 1934, p.171.

600 La soluzione estetica richiama comunque ad alcune soluzioni proposte nelle opzioni Fantucci anche se la progettazione di un'arcata obliqua è una finezza che dimostra lo spessore di un tecnico come Miozzi.

601 Ricordo alla tradizione costruttiva veneziana. Anche il ponte delle Guglie presenta una simile tecnologia nella realizzazione della volta.

ta in mattoni, di più facile realizzazione anche per le imprese locali, Miozzi, coerentemente alla sua indole sperimentatrice, manipola, in cantiere, le geometrie delle centine, caricandole preventivamente con gli stessi mattoni da impiegare per la loro orditura. In questo modo si assicura, durante tutta la fase di costruzione della volta, il mantenimento di un peso costante sulla centina, pari al peso proprio dell'arco finito, per evitarne deformazioni dovute ad un carico in continuo accrescimento<sup>602</sup> (fig.181).

fig.181



Pochi giorni dopo l'apertura dei primi due Gruppi di lavori al ponte, il 28 febbraio 1931, Alverà ufficializza la nomina a ingegnere capo di Miozzi, dopo la pubblicazione della valutazione deliberata dalla commissione del concorso. Degli otto concorrenti, di cui due esclusi, Miozzi arriva primo con un totale di 42 punti: la campagna libica e gli anni da tecnico del Genio gli garantiscono, al momento dell'assunzione, lo scatto massimo di due anzianità<sup>603</sup>.

La firma della convenzione e l'inizio imminente dei lavori per il ponte sono una bomba a orologeria anche per la definizione del progetto definitivo di sistemazione in città. Mentre il ponte però ormai risultava appaltato, la sistemazione delle strutture di ricezione, l'organizzazione degli spazi di approdo e il Canale Piccolo rimanevano grandi interrogativi dove era difficile orientarsi tra le varie e sconnesse ipotesi e discussioni.

Sono i tecnici veneziani a intervenire un'ultima volta sulla questione, con una proposta unitaria, studiata a tavolino dopo aver definitivamente accettato che il ponte si costruirà attraverso la laguna a sud del ponte ferroviario. Nel gennaio 1931 l'URBA, Gruppo Urbanisti Veneziani, composto dagli ingegneri Alberto Magrini<sup>604</sup> e Antonio Spandri<sup>605</sup>, e dagli architetti Prospero Battestin, Aldo Folin<sup>606</sup>, Angelo Scattolin<sup>607</sup>, Virgilio Vallot<sup>608</sup>, pubblicano con grafiche Sorteni un'ultimo progetto con l'ambizione di risolvere il dibattito sulla progettazione della testa di ponte<sup>609</sup>. Sul retro del parco ferroviario viene collocato un primo slargo dove si prevede la realizzazione di una stazione d'imbarco per il servizio stagionale dell'ACNI ver-

602 Un'ipotesi che può ragionevolmente venire accolta riguarda anche la particolare natura del sottosuolo lagunare, che Miozzi a fine carriera potrà dirsi tra i più sapienti conoscitori mentre al suo arrivo a Venezia non ne aveva molta familiarità. Il carico immediato della centina in questo senso poteva anche servire come meccanismo di controllo della tenuta delle stesse o, per lo meno, di un loro primo assestamento, in maniera da poter poi edificare le arcate prevenendone le deformazioni.

603 AMV Celestia, serie *podestarii*, I trimestre 1931, n°441 (già n°118), 28 febbraio 1931.

604 Nominato nel 1929 come componente della Commissione d'ornato. (cfr. nota 497).

605 Progettista del Padiglione Venezia (1923-24), parte del nucleo originale dell'ospedale al Lido.

606 Tra gli architetti del panorama razionalista cittadino, assieme ad Angelo Scattolin. Si trova traccia della sua partecipazione al concorso per il palazzo delle poste di Alessandria a fianco degli altri professionisti veneti. In Cristiana Volpi, *Il palazzo delle poste di Alessandria: Franco Petrucci architetto negli anni del regime*, Gangemi Editore, Roma, 2008, p.35.

607 Angelo Scattolin (1904-1981), architetto e docente attivo soprattutto nella città storica. Il suo progetto principale, nato dalla collaborazione con Nervi, è il palazzo Sede della cassa di Risparmio i Venezia in campo Manin. Suo è anche il primo progetto per la sede della SADE su rio Novo. Per approfondire la sua figura si rimanda a SCIMEMI 2009.

608 Virgilio Vallot (1901-1982), studia alla Scuola Superiore di Architettura di Venezia, laureandosi lo stesso anno di Angelo Scattolin. L'amicizia tra i due si trasformerà in collaborazione professionale quando insieme fonderanno il gruppo architetti "L'alveare" di cui l'opera più significativa è l'arredamento del negozio-atelier Giacomelli a Venezia (1920-30). L'archivio professionale è conservato in AP IUAV.

609 URBA 1931.



fig. 182

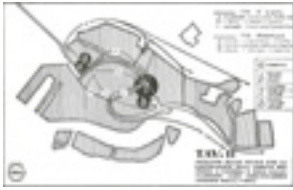


fig. 183



fig. 184



fig. 185



fig. 186



fig. 187



fig. 188



fig. 189

so il Lido. A nord della stazione, invece, il piazzale principale viene attrezzato con Garage, terminal della linea tranviaria, albergo diurno, e rimessa per i ciclomotori (fig.182). In questa tavola inoltre, nell'ottica di risolvere definitivamente anche il dibattito legato alla questione del Canale Piccolo, il tracciato definitivo di quello che viene chiamato *Nuovo Canale*, attraversa i Giardini Papadopoli collegandosi con il rio di Ca' Foscari in una soluzione che si avvicina a quella descritta nella lettera del Comitato delle famiglie rappresentato da Cappellin. La seconda tavola pubblicata, più generale, vuole riconfermare il ruolo storico della zona di Rialto come polo commerciale, affiancandone un centro affari moderno, nella zona di San Marco (fig.183).

Anche Miozzi, intanto, aveva da poco provveduto a sviluppare gli elaborati definitivi del progetto del comune che delineava un tracciato poco difforme dall'opzione URBA (fig.184). Il canale, come si vede dalla tavola, presenta una larghezza variabile, tra le due fondamenta che lo delimitano, tra i quindici e i venti metri e si sottrae dall'avvicinarsi al rettilineo, a svantaggio della navigabilità.

La scelta di un percorso non lineare recepisce i suggerimenti delle recenti discussioni che vogliono riproporre il paesaggio urbano più *pittoresco* dato dalla tortuosità dei caratteristici rii veneziani. Accanto alle piante dello stato di fatto e di progetto, la Reale fotografia Giacomelli realizza alcuni fotomontaggi per simulare la nuova via da costruirsi. Questi elaborati, uniti allo schema della pianificazione dei cantieri e al preventivo di spesa totale per l'opera, che ammonta a 17 milioni di Lire, costituiscono la documentazione del progetto del *Gruppo III*, datata 10 gennaio 1931, già approvata il 27 dicembre dalla Consulta Comunale mentre il 18 gennaio 1931 arriva il parere positivo del Comitato tecnico del Magistrato alle Acque.

Partendo dall'attuale hotel di santa Chiara (fig.185), il primo tratto, che viene chiamato inizialmente rio del Prefetto, giunge al trivio tra il rio delle Burchielle, quello dei tre ponti e il rio di Sant'Andrea, aprendosi in un primo slargo, ricavato nello sbanchinamento della caratteristico campiello triangolare al cui vertice insisteva il ponte dei tre Ponti (fig.186). All'altezza del palazzo della Ca' Realtina, costruito nel 1926<sup>610</sup>, il canale vira attraverso l'edificato per congiungersi con il rio di San Pantalon (fig.187). In questo tratto centrale, unico spezzone a chiamarsi canale nuovo, la larghezza diminuisce progressivamente da 20 a 15 metri. Il fotomontaggio relativo all'innesto tra canale nuovo e il vecchio sistema di rii di San Pantalon e Ca'Foscari diventa anche copertina dei faldoni che presentano il progetto: i Giacomelli la realizzano modificando una foto del 27 novembre 1930 (figg.188-189). La nuova arteria così disegnata, si struttura quindi in tre rii: quello esistente di san Pantalon, rio nuovo, che costituisce il solo tratto centrale e il rio del prefetto, attraverso i giardini Papadopoli. Anche nella toponomastica quindi, il progetto si ridimensiona, avvicinandosi maggiormente alla situazione dei rii interni cittadini. Tramonta, anche se solo per breve tempo, l'ipotesi di un grande e unico Canale che concorra con il Canal Grande.

610 La Ca' Realtina sarà un palazzo che durante gli scavi del Rio Novo verrà studiato per comprenderne gli assestamenti. È un edificio che ha per fondazione uno zatterone in cemento armato a differenza delle palificate. MIOZZI 1968, pp. 437-439.

Il 20 gennaio 1931, subito dopo l'approvazione del progetto Miozzi, viene infine sciolta la commissione Tecnico-Consultiva Fantucci<sup>611</sup>: a questa data infatti la presenza di Fantucci non è più necessaria e le opere stanno procedendo con un Ingegnere Capo capace di provvedere a scelte autonome. Fantucci da questo momento sparisce dalla storia del colossale progetto per cui aveva lavorato dal 1928: a lui il merito di aver reso possibile il finanziamento della più grande opera urbanistica di Venezia dopo il ponte ferroviario e l'onore di aver contribuito a fornire una varietà di soluzioni possibili per la città che tanto influenzeranno gli anni successivi. Lo ritroveremo ad occuparsi del progetto, a scala più ridotta, del tempio votivo del Lido, comunque caratteristico del panorama urbano della città, quando affiancherà un ormai anziano Giuseppe Torres e ne porterà a compimento l'edificazione<sup>612</sup> dopo la morte.

Nel frattempo, rispettando l'iter burocratico descritto dalla Convenzione di giugno 1930<sup>613</sup>, dopo l'approvazione del Magistrato alle Acque, anche il progetto del canale passa prima al vaglio del Consiglio Superiore delle Belle Arti per poi ricevere l'approvazione del Ministero dell'Educazione Nazionale il 24 marzo. Infine, l'11 maggio 1931, arriva il via libera al progetto Miozzi da parte del ministero dei LLPP. I lavori devono ora, in tre mesi, essere appaltati. Il 30 maggio 1931, il podestà determina l'apertura della fase di licitazione privata per l'assunzione delle ditte che si dovranno occupare dei lavori previa approvazione del prefetto Bianchetti. La firma arriva il 2 giugno<sup>614</sup>.

Gli appalti per la sistemazione e lo scavo dei canali che costituiscono la nuova via acqua, invece, si sottoscrivono il 6 luglio 1931 sui cartigli delle tavole approvate dal 10 gennaio. Poco più di due mesi prima, in previsione di questa delicatissima fase, l'apparato amministrativo si serra attorno al progetto per poterne consentire la riuscita. Mario Alverà, il 29 aprile 1931<sup>615</sup>, delega la maggior parte delle questioni comunali ai due vicepodestà Giandaniele Elti di Rodeano e Giuseppe Valtorta mantenendo invece alle sue dirette dipendenze la Segreteria Generale, la Direzione Lavori, la Ragioneria Generale e l'Ispettorato di Belle Arti; tutti gli uffici, insomma, per i quali le sue firme sono necessarie nel minor tempo possibile. Miozzi, nel frattempo, suddivide i primi tre lotti del progetto del canale e appalta ad altrettante imprese i lavori del *Gruppo III*:

Lotto	Impresa	Opere
Lotto I	Fratelli Carena Rinaldo e Giuseppe AMV Celestia, serie <i>Contratti</i> , n°5835, 6 luglio 1931	Costruzione di un nuovo canale fra il rio dei Tre Ponti ed il rio di S. Margherita ed allargamento di un tratto del rio dei Tre Ponti fra la Ca' Realtina ed il rio del Gaffaro.

611 AMV Celestia, serie *podestari*, I trimestre 1931, n°78 (già n°2510), 20 gennaio 1931.

612 DOMENICHINI, TIOZZO NETTI 2019.

613 Si rimanda, per il testo completo, all'Appendice II.

614 AMV Celestia, serie *podestari*, II trimestre 1931, n°1351 (già n°34975), 30 maggio 1931.

615 AMV Celestia, serie *podestari*, II trimestre 1931, n° 1085 (già n°27580), 29 aprile 1931.

Lotto II	Società Anonima Serrantoni e Tiepolo Acquedotti Riscaldamento (STAR)  AMV Celestia, serie <i>Contratti</i> , n°5836, 6 luglio 1931	Demolizione e ricostruzione dei ponti di Ca' Foscari e San Pantalon, sistemazione della Fondamenta di campo omonimo e dell'incile sul Rio di Santa Margherita
Lotto III	Società Anonima Serrantoni e Tiepolo  AMV Celestia, serie <i>Contratti</i> , n° 5837	Costruzione di tre nuovi ponti e cioè: sul Rio delle Burchielle, sul Rio di Sant'Andrea e sul Rio del Prefetto

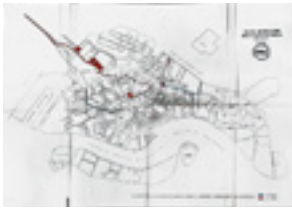


fig.190

Lo studio dell'URBA, intanto, riappare pubblicato sulla Rivista *Le Tre Venezie* nel numero di agosto 1931<sup>616</sup> in un articolo di pugno dell'ing. Magrini, uno dei progettisti<sup>617</sup>. Il testo è accompagnato da una tavola che ribadisce in maniera più dettagliata la sistemazione dei percorsi interni alla città, sia pedonali che navigabili, osservando come le opzioni dei tracciati di Miozzi e degli urbanisti dell'URBA, differiscano soltanto nel tratto rivolto alla testa di ponte (fig.190). Alla fine, l'ipotesi dell'URBA appare come più ragionevole, a tal punto che nel contratto del *Lotto III* con la ditta Serrantoni Tiepolo, a matita viene aggiunta indicazione dello spostamento del rio del Prefetto. Il riallineamento dei due tratti, determina, l'assegnazione toponomastica di Rio Novo all'intero tracciato.

Miozzi ora ha da un lato il controllo totale sul progetto del ponte, nel quale è intervenuto direttamente con un esecutivo che è riuscito, ad oggi, a far dimenticare ai più il lunghissimo dibattito per il collegamento di Venezia con la terraferma mentre dall'altro ha raggiunto un compromesso per la realizzazione del più grande intervento al sistema di navigazione interno alla città di sempre. Finché Alverà e il già citato Attilio Puppolin, divenuto nel mentre direttore dell'Ufficio espropriazioni<sup>618</sup>, preparano i terreni ad essere demoliti e sbancati, Miozzi, sul campo con le imprese, approva di volta in volta le varianti. Tutti i ponti su Rio Novo presenteranno a livello strutturale, una serie di tiranti per armarne le volte e, contestualmente, permettere la realizzazione di strutture più sottili e sagome policentriche più ardite<sup>619</sup>. Saranno tuttavia due le opere principali nelle quali Miozzi investirà maggiormente, quelle che, anche simbolicamente, si pongono come *stipiti* della nuova porta cittadina. Il ponte del Prefetto e l'Autorimessa comunale.

616 MAGRINI 1931.

617 In fondo all'articolo, una nota dell'autore avvisa di un articolo di Margherita Sarfatti in *Architettura Moderna* che, nel numero di Luglio, scrive *La lettura*, trattando della necessità estetica di mantenere una certa continuità per garantire un'immagine coerente della città. MAGRINI 1931, *Nota dell'autore*, p.505.

618 Il documento determinante della campagna di espropriazioni è la determinazione podestarile del 30 maggio 1931. AMV Celestia, Il trimestre 1931, n°1351/bis (già n°35014), 30 maggio 1931.

619 Si veda Tullia Iori e Eliana Alessandrelli in KUSCH 2020, pp. 45-57.

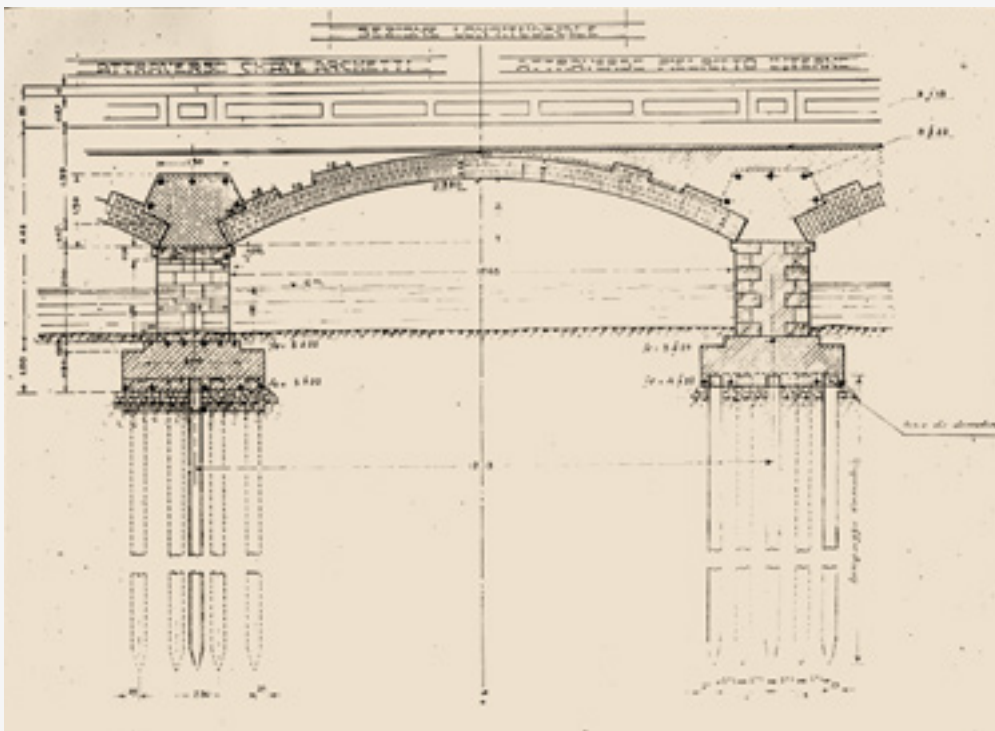


fig.176 Eugenio Miozzi, lastra fotografica con tavola del progetto esecutivo del ponte sulla laguna, sezione trasversale, progetto presentato il 6 novembre 1930 (AMV Celestia, serie *Podestari*, I trimestre 1931, n°200). In AP IUAV, Miozzi 2.fot/97

fig.177 Fotografia del ponte a doppia arcata sul Canal Grande. Dettaglio delle volte oblique in mattoni in costruzione e della struttura delle rampe di salita e di discesa in cemento armato rivestito in laterizio. Impresa esecutrice dei lavori, SACAIM, Venezia. In MIOZZI 1934, p.229





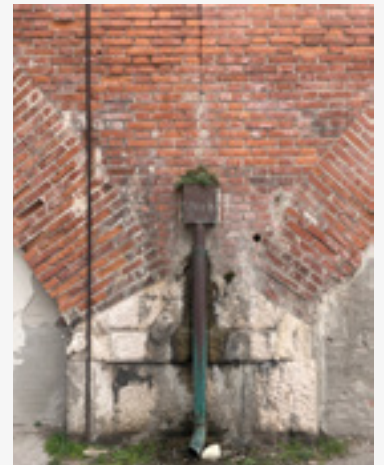


fig.178 Stato dei lavori il 10 aprile 1933, a 15 giorni dall'inaugurazione del Ponte e di Rio Novo. Si nota la doppia arcata sul canal grande, che all'imposta mantiene un primo corso di blocchi in pietra d'Istria seghettato per impostare la volta obliqua. In AP IUAV, Miozzi 2.fot/52

fig.179 Dettaglio del rivestimento in mattoni della rampa di discesa verso Piazzale Roma, prima arcata dopo il ponte sul Canal Grande. La struttura interna, cava e in cemento armato, non consentirebbe una muratura continua, troppo rigida. In corrispondenza dei pilastri, anche la muratura di rivestimento viene interrotta, dichiarandone la sola funzione estetica e non strutturale. Foto dell'autore

fig.180 Veduta del cantiere del ponte in costruzione. In evidenza, le pile in pietra d'Istria, con le tre aperture ad arco parabolico per garantire una maggior circolazione dell'acqua, in MIOZZI 1934, p.105



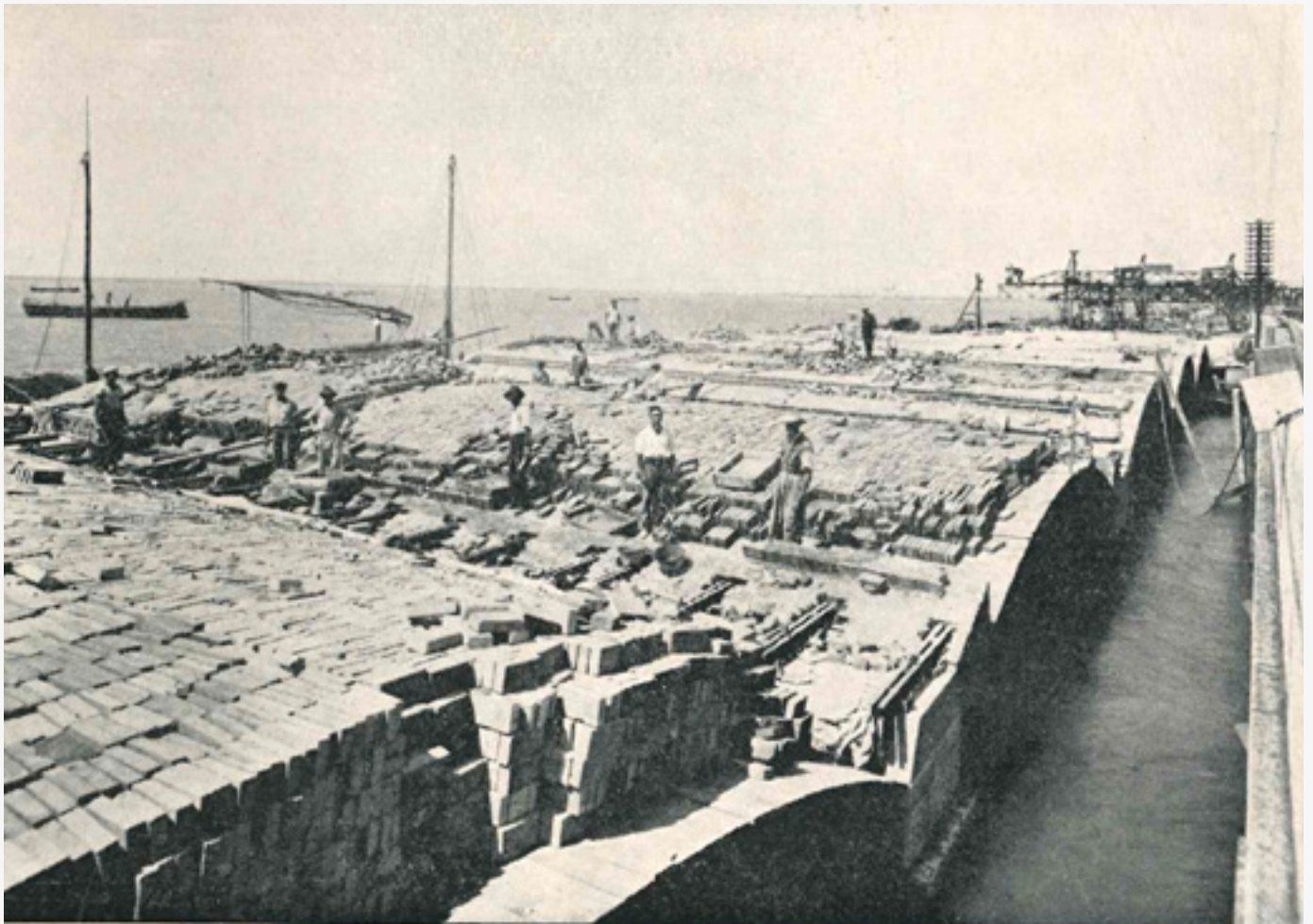


fig.181 Veduta del cantiere del ponte in costruzione. In primo piano, il carico preventivo dato alle centine con i mattoni da impiegarsi per la loro realizzazione, in MIOZZI 1934, p.207

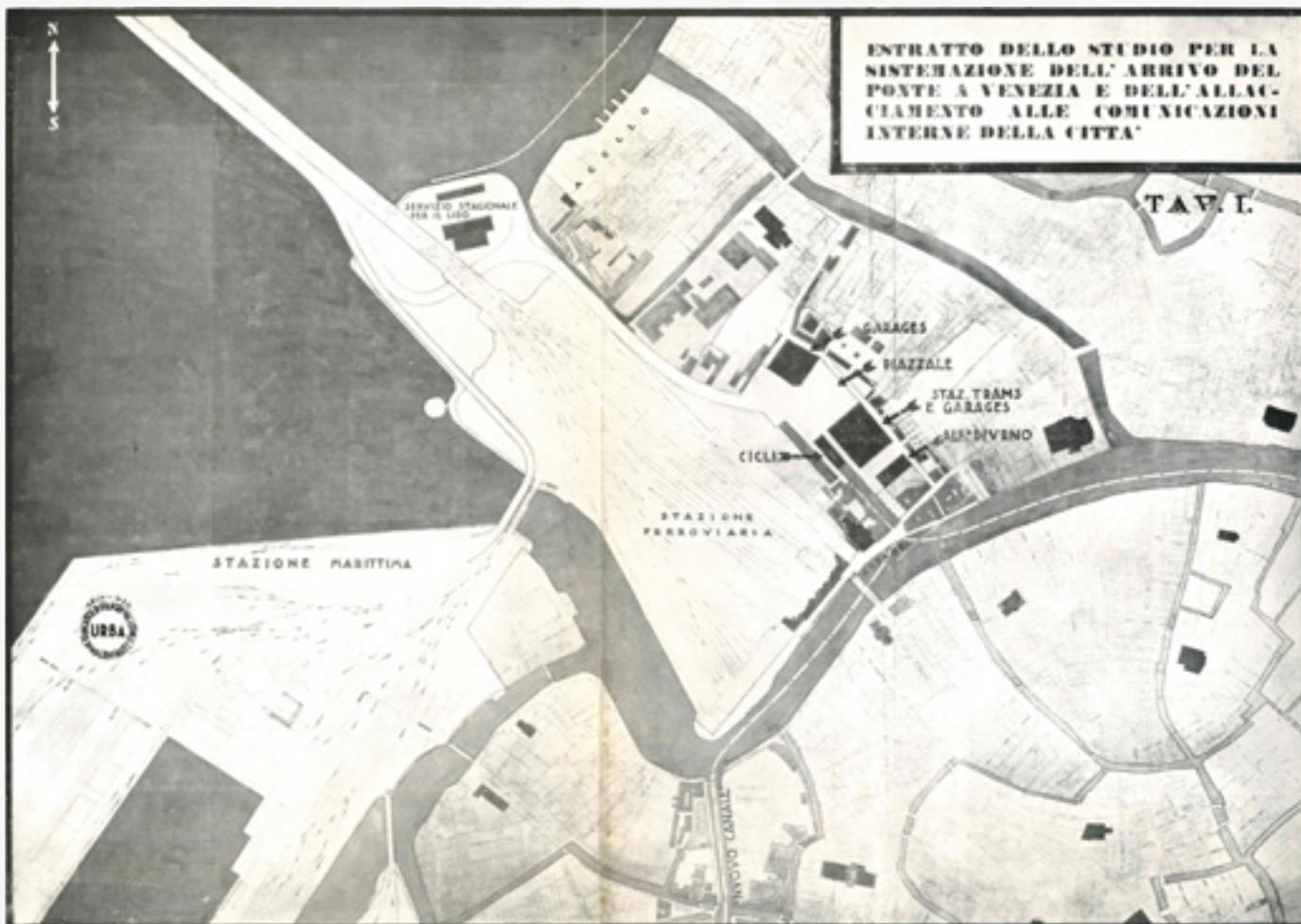


fig.182 URBA, gennaio 1931, estratto dello studio per la sistemazione del piazzale di arrivo e dell'allacciamento alle comunicazioni interne. In URBA 1931, Tav.1

fig.183 URBA, gennaio 1931, tavola riassuntiva dei percorsi per la sistemazione urbanistica della città. In URBA 1931, Tav.2

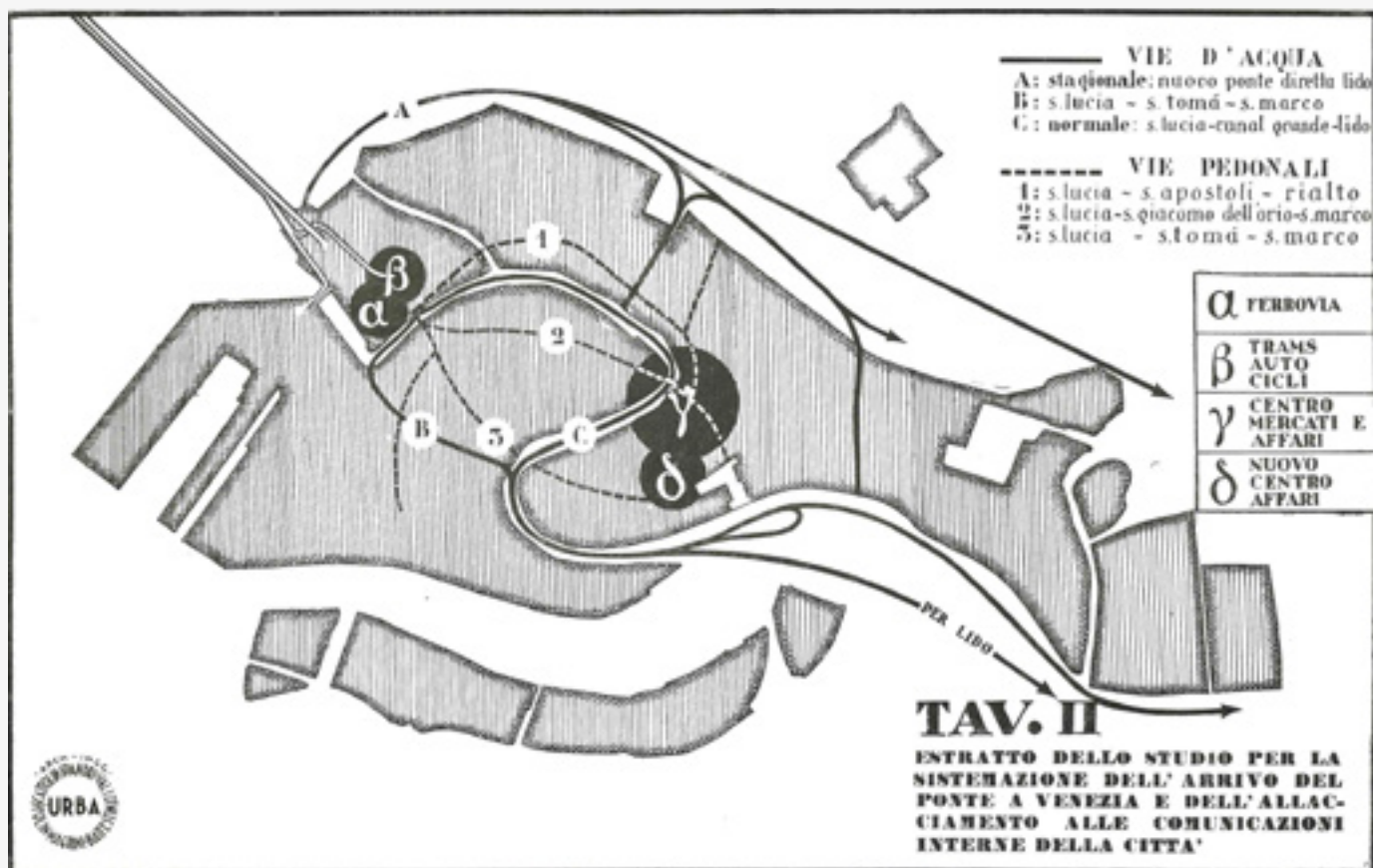




fig.184 Eugenio Miozzi, progetto esecutivo per la sistemazione dei rii del prefetto, nuovo, e di Ca' Foscari, il 10 gennaio 1931. La tavola in questione è estratta dal Contratto di appalto dei lavori all'impresa Carena, incaricata dello scavo e del banchinamento del tratto centrale dell'opera. In AMV Celestia, serie *Contratti*, n°5835, 6 luglio 1931

fig.185 Fotomontaggio Giacomelli che mostra la sistemazione dell'accesso al rio del Prefetto nel progetto di Eugenio Miozzi del 10 gennaio 1931, a confronto con lo stato attuale.

— AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN003390

— Foto dell'autore



fig.186 Fotomontaggio Giacomelli che mostra la sistemazione dell'incrocio ai tre ponti, progetto di Eugenio Miozzi, 10 gennaio 1931. AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN003389





fig.187 Fotomontaggio Giacomelli del tratto centrale del progetto, che prevedeva le maggiori demolizioni. Ipotesi di sistemazione a verde pubblico di entrambe le sponde dei canali, progetto di Eugenio Miozzi, 10 gennaio 1931. AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*:

— incrocio della Ca' Realtina, inventario n°GN000137

— veduta in direzione di ca' Foscari, inventario n°GN000138



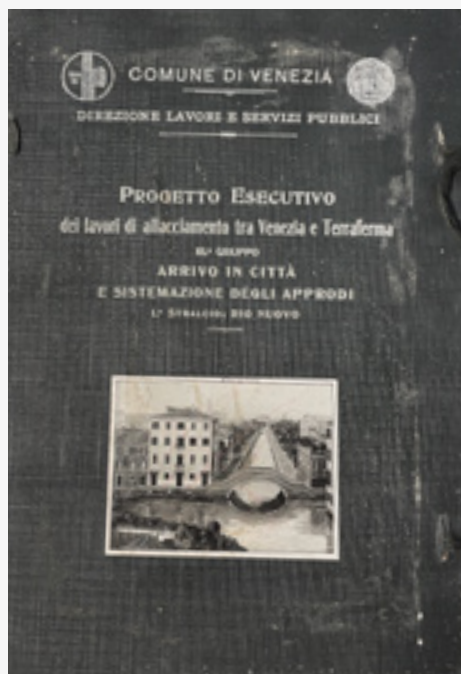


fig.188 Eugenio Miozzi, progetto esecutivo dei lavori di allacciamento tra Venezia e la terraferma III Gruppo, I lotto, rio Novo, copertina del fascicolo con fotomontaggio Giacomelli. Fotografia originale in AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN005443

fig.189 Fotografia originale utilizzata per fotomontaggio precedente. Incrocio tra i rii di Santa Margherita e quello di Ca' Foscari, 17 novembre 1930. AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN005000

fig.190 URBA, sviluppo delle proposte presentate nel gennaio 1931, riportate sulla planimetria della città. In rosso gli assi viari da potenziare, in blu, i canali interni da allargare. In MAGRINI 1931.



## Due elementi notevoli del nuovo sistema urbano: Il Ponte del Prefetto<sup>620</sup> e l'Autorimessa Comunale

Il progetto del ponte Littorio<sup>621</sup> e l'apertura di Rio Novo, innescano la necessità di gestire i nuovi flussi di abitanti e turisti in arrivo dalla terraferma e diventano a tutti gli effetti una rapida alternativa al treno o alla barca per raggiungere Piazza San Marco e il Lido, ormai fulcri indiscussi della città storica<sup>622</sup>. In una situazione urbana in cui, anche se già previsto dai primi progetti Fantucci, il nuovo ponte degli Scalzi nei pressi della stazione non era ancora stato costruito, Piazzale Roma è un terminal sconnesso dalla fondamenta della stazione, dalla cui fondamenta, nel corso dell'Ottocento, era stata potenziata la direttrice per San Marco attraverso il sestiere di Cannaregio. Rimaneva ancora sulla carta invece la proposta dell'URBA per la sistemazione di una nuova direttrice verso Rialto partendo dal campo di San Simeone Piccolo, utilizzando le calli esistenti. Il piazzale di arrivo, invece, collocato definitivamente nella sacca di Santa Chiara, viene nascosto al Canal Grande dai pochi edifici superstiti alle demolizioni e dal verde del ridimensionato giardino Papadopoli, configurandosi come vero e proprio snodo nevralgico di tutto il sistema urbano che comprende il ponte del Littorio e il Rio Novo. Nel piazzale, il terminal del filobus, che sostituisce la tramontata idea del tram<sup>623</sup>, prevista fin dai primi progetti Fantucci, necessita di un grande spazio di manovra per l'inversione di marcia e per questo motivo occupa la maggior parte della superficie disponibile, determinando il rapido congestionamento del traffico automobilistico (fig.191).

fig.191



Questa è la situazione che guida la progettazione di due manufatti da sempre previsti nelle intenzioni di massima dei progetti generali, nei quali Miozzi si impegna particolarmente, operando scelte che sono sia strutturali che estetiche. Parliamo del ponte del Prefetto che attraversa Rio Novo e che connette il Piazzale Roma al sestiere di Santa Croce, al quale amministrativamente appartiene, e l'Autorimessa comunale, che invece costituisce il primo edificio costruito da Miozzi nella città lagunare.

fig.192



### IL PONTE DEL PREFETTO

Se per il ponte translagunare il progetto del comune redatto da Miozzi ritorna alla tecnologia tradizionale dell'arcata ribassata in mattoni (fig.192), che le maestranze e le imprese locali sapevano ben trattare, il monito lanciato dagli accademici d'Italia, spaventati dall'inevitabile spesso-

620 Ci riferiremo al ponte del Prefetto intendendo quello che oggi è il Ponte di Papadopoli.

621 Il Ponte del Littorio è il primo nome dato al ponte automobilistico sulla la laguna, oggi è il Ponte della Libertà.

622 Sono infatti maggiori i filobus attivati per piazzale Roma, rispetto al numero di treni che giungono a Santa Lucia da Mestre, senza contare la rapidità dell'automobile che, sempre più diffusa, diventa simbolicamente la via moderna per giungere a Venezia.

623 Paradossalmente l'idea del tram riemerge alla fine degli anni Novanta e oggi è realizzato anche quest'ultimo elemento del progetto Fantucci.

re strutturale al quale i ponti, su un canale dell'ampiezza tale a quella di progetto del Canale Piccolo, avrebbero dovuto prevedere, impegna Miozzi a concepire un esecutivo che riesca a conciliare una grande luce, una minima sottigliezza e inoltre, come tutti i nuovi ponti su Rio Novo, l'accortezza di una sagoma che permetta il transito dei nuovi vaporetto del servizio pubblico, quindi ottimizzata per garantire il passaggio dei natanti. Utilizzando l'arco a tutto sesto si sarebbe creata una situazione svantaggiosa al transito pedonale, perché la costruzione geometrica di un simile profilo avrebbe determinato un'altezza pari a metà della larghezza del canale, di dieci metri, troppo scomoda da attraversare a piedi; con un arco a sesto ribassato, invece, alle imposte la navigazione non sarebbe stata possibile se non per piccole imbarcazioni, determinando una larghezza utile nettamente inferiore a quella del canale.



fig.193



fig.194

Il ponte del prefetto rientra nella pianificazione dei lavori, nel 3° lotto del III Gruppo, appaltato alla ditta Serrantoni e Tiepolo (S.T.A.R.) con contratto del 6 luglio 1931<sup>624</sup>. Insieme ad esso, anche gli altri quattro nuovi ponti sul Rio Novo. I libretti di cantiere<sup>625</sup> riportano come data d'inizio lavori per lo scavo alle fondazioni del ponte il 19 luglio 1932.

Il cantiere inizia quando ancora l'ultimo tratto di canale non è scavato, e procede partendo da un primo scavo per la realizzazione delle fondazioni "in trincea", in maniera da utilizzare una centina ridotta che appoggi direttamente sul terreno (figg.193-194). Se nei contratti firmati il 6

fig.195



luglio 1932 dunque, Rio Novo è progettato rispettante il tracciato del progetto esecutivo, in data 19 luglio 1932 è ormai accertata anche la posizione del tratto di Santa Chiara. La sagoma del ponte è ad



fig.196

ansa di paniere, la stessa curva dei ponti settecenteschi dell'ingegner Salvadori (fig.195). Questo particolare profilo, nasce da una costruzione geometrica policentrica e garantisce un maggior spazio acqueo perché la volta giunge alle imposte in maniera quasi verticale. L'innovazione più importante del progetto, però, sta nella finezza dell'arco, dovuta alla presenza di speciali tiranti in lega di rame e zinco<sup>626</sup>

(muntz-metal) che compensano gli sforzi che altrimenti avrebbero dovuto bilanciare le masse (fig.196). Su una tale luce e con tale forma infatti sarebbe impossibile garantire il posizionamento della fibra media all'interno dell'esiguo spessore strutturale della volta. Questa, realizzata in laterizio, con ghiera e ricorsi in pietra d'Istria si comporta quindi a tutti gli effetti come una volta precompressa. Il particolare espediente tecnico<sup>627</sup> viene riproposto negli altri quattro ponti del Rio Novo che si incontrano percorrendolo anche se in questi il numero dei tiranti viene ridotto<sup>628</sup> dal momento che la curva dell'arco è meno ribassata (fig.197). Le foto Giacomelli ci testimoniano la progressione dei lavori tra il 1932 e il 1933: a dicembre sono in opera ghiera e tiranti e si procede al riempimento degli spazi tra i corsi longitudinali di pietra



fig.197

624 AMV Celestia, *Contratti*, n° 5837.  
 625 AMV Celestia, serie *Ponte...*, busta 32.  
 626 L'impresa che fornisce i tiranti e gli altri materiali necessari agli ancoraggi è la Cantieri Navali e Officine Meccaniche di Venezia, con sede in Campo Manin. La ricevuta della fornitura si trova in AMV Celestia, serie *Ponte...*, busta 32.  
 627 Una trattazione di questo particolare metodo si trova in Tullia Iori, Eliana Alessandrelli, *I ponti "truccati" sul Canal Grande e sul Rio Novo* in KUSCH 2021, pp. 45-55.  
 628 15 tiranti ammorzano i corsi del ponte sul Rio del Prefetto, solamente 8 invece negli altri ponti del Rio.



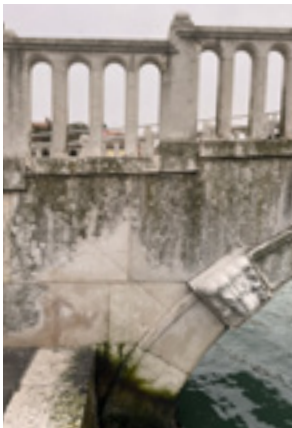


fig. 198  
fig. 199



fig. 200

fig. 201



coi mattoni (fig.198); nel febbraio la centina è già stata rimossa e l'arcata si sostiene autonomamente. Il 4 aprile 1933 i lavori del ponte sono ormai ultimati e anche lo scavo del canale è quasi completato (fig.199). Rio Novo inaugura venti giorni dopo, il 25 aprile 1933.

Se le considerazioni che sono già state fatte dalla letteratura su questo ponte riguardano essenzialmente il suo particolare espediente strutturale<sup>629</sup>, rimane meno sondata la critica del manufatto in relazione al suo dato estetico. Il ponte del Prefetto colleziona una serie di riferimenti che spaziano dalla riproposizione dei conci della ghiera decorati a teste di leone<sup>630</sup>, come nel ponte delle Guglie, alla ripresa del profilo ad ansa di panierino tipico dei ponti della prima metà dell'Ottocento di Salvadori lungo le Fondamenta Nove<sup>631</sup>.

Ma la particolare soluzione della balaustra scalettata, il rapporto dimensionale delle gradinate e l'appena abbozzato profilo a dorso d'asino in chiave, dimostrano il riferimento formale più rimarcato al trecentesco ponte della Paglia, allargato nel 1847, tra Palazzo Ducale e i Piombi (fig.200). La differenza sostanziale fra il progetto di Miozzi e il ponte della Paglia sta nel materiale utilizzato per la sua realizzazione. Il ponte sul Bacino marciano infatti è costituito interamente in conci in pietra d'Istria e presenta un paramento a corsi orizzontali. È un limite non di poco rilievo per il nostro ingegnere che deve in questo progetto digerire l'inevitabile contraddizione di una tecnologia strutturale che non corrisponde al principio di verità costruttiva. I tiranti infatti, strutturalmente indispensabili, sono completamente nascosti all'esterno da un paramento lapideo. La soluzione a cui Miozzi ricorre, è quella di utilizzare il rivestimento per suggerire una struttura massiva costituita da grandi conci. Il sistema funziona finché il rivestimento non deve campire l'ampia superficie delle imposte, dove non possono essere utilizzate grandi lastre monolitiche ma si procede con elementi più piccoli. Per rimediare, il vero giunto tra gli elementi del rivestimento viene stuccato per nascondere, mentre dove dovrebbe esserci la corretta linea di separazione tra i conci, una fuga viene scolpita nella pietra (fig.201). Di lì a breve Miozzi consegnerà gli esecutivi del nuovo ponte degli Scalzi<sup>632</sup>, presso la stazione, all'impresa Ravà, dando prova di poter gestire il progetto di un ponte interamente in pietra di grande luce, sottile a tal punto da far credere ai più di essere l'ennesimo suo ponte in cemento armato<sup>633</sup>. Non sembra essere soltanto una questione di tradizione costruttiva, o un tentativo di emulazione per una facilità cantieristica, come le ragioni che potevano aver caratterizzato il progetto del ponte ferroviario. La corrispondenza biunivoca tra i ponti del Prefetto e della Paglia sarà seguita da una stessa analogia fra quelli degli Scalzi e di

629 In KUSCH 2021, pp.45-55; ZUCCHETTA 1992, vol.2, pp. 578-579.

630 È datata 23 dicembre 1932 la ricevuta al laboratorio di marmi artistici Dall'Era e Manarin, fornitori dei conci scolpiti partendo da un modello in gesso. AMV Celestia, serie *Ponte...*, busta 32.

631 Il ponte Donà alle Fondamenta Nove è datato 1827.

632 AMV Celestia, serie *podestariili*, I Trimestre 1923, n°569 (già n°15983), 15 marzo 1932. Il progetto è già definito un anno prima, è infatti datata al 15 maggio 1931 il pagamento alla ditta Bonsuan Romani, incaricata di eseguire il modello ligneo del ponte. AMV Celestia, serie *podestariili*, Il trimestre 1931, n°1233 (già n°28845).

633 In apertura del volume sul ponte degli Scalzi, Miozzi riporterà alcune delle critiche mosse al manufatto. tra le più comuni, quelle proprio legate alla verità costruttiva, perché il ponte sarà talmente sottile da sembrare realizzato in cemento armato rivestito. MIOZZI 1935.

Rialto. Rio Novo è, a tutti gli effetti, una via di veloce attraversamento della città e deve permettere ai passeggeri delle nuove e più veloci lance dell'ACNI una certa familiarità di vedute e scorci.

#### L'AUTORIMESSA COMUNALE

Tra le opere che rientrano nel progetto di collegamento di Venezia alla terraferma, nasce anche l'idea di attrezzare il piazzale di arrivo del ponte con una struttura sufficientemente capiente da poter coprire il fabbisogno relativo al ricovero delle sempre maggiori autovetture in arrivo in città. Il piazzale Roma, inoltre, limitato dallo stesso Rio Novo verso ciò che rimaneva dei giardini Papadopoli, funge anche da snodo di scambio dei flussi. Da esso infatti, erano già state previste, nuove stazioni per il servizio di vaporetti, oggi soppresse, che conducevano direttamente a Piazza San Marco e al Lido. L'autorimessa comunale, si configura, quindi, anche come edificio simbolo della nuova porta urbana oltre che a tappa obbligata prima di poter visitare la città storica. L'edificio, oggi, si impone sul piazzale di arrivo con la sua massa, costituita da due volumi principali prismatici con sei piani coperti, ciascuno dei quali adibito a parcheggio. Questi due nuclei funzionali terminano in una terrazza praticabile, che offre posteggi aggiuntivi e vengono serviti da due rampe cilindriche, una per la salita e una per la discesa delle autovetture. I volumi a parcheggio e le due rampe cilindriche, delimitano una corte interna, coperta da una struttura di nervature poligonali in cemento armato che richiamano la sagoma di una volta a botte. Lo spazio così ricavato, corrispondente ai soli primi due livelli, era un tempo adibito ad officina, l'unica, ovviamente, di Venezia.

La previsione di un'autorimessa per le vetture si trova già in alcune delle prime ipotesi di allacciamento di Venezia con la terraferma e costituisce una tipologia in continua evoluzione all'epoca, perché continuamente aggiornata dall'incalzante progresso tecnico dell'industria automobilistica. Nella planimetria dei lavori ultimati (fig.202), databile ragionevolmente al 1932 è già prevista un'importante decisione per il progetto dell'edificio: il lotto che ospita il garage, infatti, è disegnato con un profilo più marcato solamente per la metà della superficie a disposizione. Questo perché, convenientemente al preventivo di spesa e ai tempi di realizzazione, fin da subito si sceglie di impostare un progetto flessibile, che possa con il tempo essere ampliato solo se necessario. La prima stesura del progetto viene redatta da Miozzi e solo in parte modificata dall'organo tecnico dell'Istituto Nazionale Assicurazioni, concessionario per i 25 anni successivi alla costruzione<sup>634</sup>. Il materiale scelto non poteva che essere il cemento armato, in ragione sia delle considerevoli dimensioni che dell'entità dei carichi. Non stupisce, quindi, trovare nei contratti d'appalto l'impresa *Società Anonima Cementi Armati Ingegner Mantelli*<sup>635</sup> (SACAIM), veneziana, specializzata in opere cementizie, che già aveva lavorato al grande progetto del ponte translagunare, occupandosi del lotto relativo all'ul-

fig.202



634 L'esercizio dell'autorimessa era stato concesso per venticinque anni all'Azienda generale italiana petroli (AGIP), che aveva concluso un accordo finanziario con l'Istituto Nazionale Assicurazioni (INA). ZUCCONI 2002, p. 84.

635 Un primo riordino dell'archivio privato dell'Impresa, è stato svolto nella tesi di laurea di MANGANOTTI, SIMIONATO 2022.



fig.203  
fig.204



fig.205  
fig.206



fig.207



fig.208  
fig.209



timo spezzone del ponte, dalla progressiva 3623 (metri) a Piazzale Roma, includendo quindi tra i lavori il grande ponte a doppia arcata sul Canal Grande<sup>636</sup>. L'Ufficio Tecnico dell'impresa dell'ingegner Mantelli, sarà incaricato di redigere gli esecutivi e di gestire il cantiere. Come osserva Kleinmanns<sup>637</sup> il garage comunale all'epoca rappresenta un'ottima sintesi di modelli che, a partire dalle prime realizzazioni francesi di Perret fino agli anni Trenta, avevano caratterizzato lo sviluppo di questa tipologia di edifici. Lo stesso Miozzi dimostra di conoscere la realtà europea, francese nello specifico, citando nella relazione tecnica altri esempi, due di questi parigini<sup>638</sup>. Della capitale di Francia sono riportati i dati tecnici dell'Autorimessa Mozart (1930) con una capienza di 750 macchine distribuite in 5 piani e dell'Autorimessa Cardinet (1929) per 1500 vetture, in 9 piani. Del Garage Mozart, appuntato a matita è trascritto anche il riferimento bibliografico alla copertina della rivista *La Technique des Travaux*, che lo presentava nell'Agosto del 1931 (fig.203). Il terzo garage citato è la romana Casa dell'Automobile (fig.204) dell'architetto Enrico Bacchetti, che con i suoi dieci piani accessibili da una rampa a doppia elica<sup>639</sup>, situata al centro dell'edificio, poteva ospitare fino a mille veicoli (fig.205). Hans Conradi ne elogiò il design funzionale, criticandone però la soluzione di facciata, eccessiva nella decorazione per un edificio contemporaneo<sup>640</sup>. Il progetto definitivo veneziano veniva portato a termine, intanto, con la rapidità già dimostrata dagli interventi legati al ponte Littorio, lasciando poco spazio al dibattito cittadino. La prima proposta dell'Ufficio Tecnico (figg.206-207) si concretizza in un modello fotografato dai Giacomelli. Le fotografie del plastico di studio vengono pubblicate nel dicembre del 1931 sulla rivista RACI<sup>641</sup> (fig.208) e fanno presagire ad un edificio colossale, costituito da una gabbia strutturale di maglie regolari attraversato da un sistema di rampe rettilinee che ricordano la soluzione di circolazione proposta nel 1925 da Melnikov<sup>642</sup>, con la differenza che la rampa non era visibile dall'esterno (fig.209). La fuga di notizie in un momento così delicato ma, soprattutto, la condivisione di un progetto così impattante nella città storica, che da poco aveva accettato l'opera di scavo di Rio Novo, porta ad una vera e propria caccia al responsabile della condivisione degli scatti riservati con la stampa. L'inchiesta<sup>643</sup>, di cui rimangono sole le prime pagine, non

- 636 La pavimentazione invece, era stata appaltata alla ditta Puricelli, la stessa che asfalterà il Piazzale di arrivo. MIOZZI 1934, p. 248.
- 637 KLEINMANNNS 2011, pp. 42-71. Nella sua ricerca storica sui garage, Kleinmanns li analizza per tipologie, e il garage comunale viene inserito come caso emblematico di quelli a rampe.
- 638 AMV Celestia, 1931-35 III 15/21, *Relazione Generale dell'Autorimessa S. Andrea*.
- 639 La rampa a doppia elica garantiva la possibilità di avere i due percorsi di salita e discesa indipendenti e sovrapposti.
- 640 "Moderne Verkehrsbauten mit stilverkleideten Fassaden gehören bei uns der Vergangenheit an". Hans Conradi in KLEINMANNNS 2011, p.74.
- 641 In seguito alla pubblicazione dell'articolo, si avviò un'inchiesta interna tra i dipendenti degli uffici comunali per individuare il responsabile della condivisione dei materiali di progetto alla rivista, di cui rimane qualche stralcio di documentazione dei verbali in Archivio Municipale. AMV 1930-35 III 15/21.
- 642 Il progetto del Garage di Melnikov venne presentato a Parigi nel 1925 nel padiglione sovietico dell'*Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes*.
- 643 AMV Celestia, 1931-35 III 15/12. *Inchiesta nei riguardi di un eventuale consegna alla Rivista RACI di cinque fotografie dell'autorimessa che verrà costruita sul piazzale di arrivo del nuovo ponte di congiungimento di Venezia con la Terraferma*. 5 gennaio 1932.

chiarisce il nome del responsabile ma ci restituisce una serie di tecnici ad oggi rimasti anonimi, che lavorano a fianco di Miozzi nell'Ufficio. Sono i disegnatori Renato Dalle Pezze, Attilio Gnocchi, l'architetto Tullio Ceschel, incaricato di occuparsi dei lavori di Rio Novo e l'ingegnere Marco Passi, addetto ai lavori del ponte. La questione del prospetto ancora non fu affrontata in questa fase preliminare perché sul tavolo di discussione si stava ancora ragionando sul sistema di distribuzione interna e sull'ingombro volumetrico generale per capire se nasconderne o meno la vista dal Canal Grande: la scelta finale fu quella di ridurne l'altezza. Il 26 luglio 1932 il podestà rassicurò così la consulta, ancora impressionata dalle fotografie pubblicate:

*L'autorimessa sarà costruita, per così dire, entro una specie di scatolone, in una località dove non sarà turbata nessuna visuale panoramica della città. Fuori dalla sua zona, la nuova costruzione non sarà veduta: si pensi che l'altezza fu ridotta da metri 24 a metri 19 e mezzo. [...] In fatto di architettura, è una bella architettura, che in quella zona può onorare Venezia: come la costruzione della Fiat a Lingotto è ritenuta la migliore in proposito che ci sia in Italia.*<sup>644</sup>

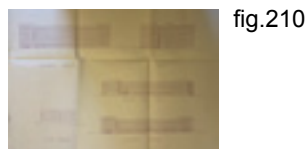


fig.210



fig.211



fig.212



fig.213

Le prime ipotesi che presentano il fronte principale a nord di 135 metri lineari, rivolto al Canal Grande, assumono già la scelta di programmare la grande costruzione in due fasi distinte<sup>645</sup>, e definiscono anche il sistema di percorribilità interna non più a rampe rettilinee ma con le due torrette elicoidali (fig.210). Con un'altezza di undici piani, il prospetto appare suddiviso longitudinalmente in un basamento con ampie vetrine al piano terreno e una serie di aperture inquadrature da elementi verticali continui nei piani superiori<sup>646</sup>. Più simile al citato Lingotto (fig.211), invece, è un'altra ipotesi che mantiene invariata la sagoma in pianta ma sviluppa un alzata molto meno articolato. Il fronte principale è, in questa opzione, trattato come un diaframma traforato, sul quale non è presente alcun tipo di apparato decorativo (figg.212-213). L'altezza dell'edificio è sensibilmente ridotta a quattro piani, segno che i progetti si collocano temporalmente prima e dopo la riunione della Consulta nella quale si appura il ridimensionamento dell'edificio. Commentando questo secondo progetto, nell'agosto 1932, il Sovrintendente Fogolari scrive:

*Non entro a discutere dell'architettura dell'autorimessa progettata perché si potrebbe dire che non ne ha, consto solo che ridotta come stata d'altezza non sarà in quel modo visibile dal Canal Grande.*<sup>647</sup>

644 Seduta del 26 luglio 1932, AMV serie *consulta*, 26 luglio 1932.

645 Una prima fase che garantisse il raggiungimento di 1000 posti auto, prevedendo già lo spazio per costruire un volume gemello quando e se si fosse raggiunta la capienza massima.

646 AMV Celestia, 1931-35 III 15/21, *Tavole*

647 Il parere di Fogolari continua con suggerimenti per la facciata: “[...] Forse non perderebbe tale suo carattere se con raddoppiamenti delle lesene divisorie, ogni tre o quattro vetrate, l’immenso susseguirsi dei fori potesse essere un poco organizzato; ma questa non è questione di mia competenza”. AMV 1932-35 III 15/21.



fig.214



fig.215



fig.216



fig.217



fig.218

A partire dal febbraio 1933<sup>648</sup> Miozzi approda a una soluzione di facciata caratterizzata dall'alternanza di fasce orizzontali vetrate e intonacate, confrontandosi direttamente con gli ingegneri della SACAIM e il soprintendente ai lavori preposto dall'INA, l'ing. Magrini. Il cantiere viene organizzato, dividendo il volume da realizzarsi in corpi elementari, in pianta vicini alla figura del quadrato, connessi da giunti tecnici in rame elastici o scorrevoli<sup>649</sup>. In prossimità dei giunti, la struttura si sdoppia per l'intera altezza dell'edificio, rendendo indipendenti le varie parti (fig.214). Questa logica e simmetria delle porzioni verrà rispettata anche nel successivo raddoppiamento della volumetria<sup>650</sup>. Con l'impresa Miozzi delinea la particolare galleria centrale, nel settembre del 1933 già in opera (fig.215), e anche i particolari serramenti continui, che non si interrompono nemmeno in corrispondenza dei pilastri, arretrati rispetto il filo di facciata (fig.216). Gli elementi più spettacolari però rimangono le due rampe elicoidali per la salita e la discesa ai piani (fig.217) realizzate con una centina lignea che nelle foto Giacomelli diventa il soggetto principale del cantiere (fig.218). La progettazione dei serramenti continui, anch'essa firmata SACAIM, si arricchisce di una nota di colore il 10 novembre 1933, quando giunge il preventivo della vetreria artistica Checchin per la fornitura di vetri del tipo *cattedral* di colore *rosè fumè scuro*<sup>651</sup>. La stessa tipologia di vetri si può ancora oggi incontrare in alcune delle lanterne cittadine sulle fondamenta veneziane: in piazza San Marco, al ponte dell'Accademia, sul piazzale della stazione FS, lungo la Giudecca, le Zattere e, anche se poche sono superstiti, sul Rio Novo. Purtroppo, i documenti e le foto in bianco e nero non sono sufficienti a confermare il fatto che, anche solo per poco tempo, sul Garage comunale fossero installate queste particolari vetrate ma sicuramente, e le riunioni della consulta del marzo 1933 lo dimostrano, vi è una particolare attenzione in questi anni sull'illuminazione che deve essere data alla città<sup>652</sup>. Dal verbale emerge infatti la volontà dei consultori di voler in tutti i modi evitare si presenti una situazione simile a quella di altre grandi città italiane, come Milano, dove le insegne luminose dei negozi rendono le strade troppo illuminate. Questo episodio si può inserire, quindi, nel grande dibattito legato alla percezione della città di Venezia e a come si cerchi di influenzarne l'immagine.

Tornando al progetto dell'Autorimessa, questo, a lavori ultimati (figg.219-220), riceve notevoli apprezzamenti anche se la decisione di mantenere una una cortina edilizia, costituita dai pochi edifici rimasti dopo i lavori del piazzale, per nascondere senza successo la vista dell'edificio dal Canal Grande, non sfugge alla critica: Nebbia recepisce questo fatto come occasione persa per un intervento più decisivo<sup>653</sup>.

fig.219



fig.220

648 Archivio SACAIM, Ditta n°72, *Garage Venezia*, programma di lavoro, 8 febbraio 1932.

649 NEBBIA 1934, p. 39.

650 Guardando la facciata minore del garage comunale, da piazzale Roma, si vede come i due volumi che lo compongono sono caratterizzati da quote differenti. I piani infatti sono sfalsati perché rispecchiano il brevetto d'Humy, per poter ottenere rampe meno ripide durante la salita e la discesa. KUSCH 2021, p. 133. L'impresa SACAIM sarà riconfermata, avendo già lavorato al progetto come ditta per la costruzione anche del secondo tronco.

651 Archivio SACAIM, ditta n°72, *Garage*. 10 novembre 1933.

652 AMV Celestia, serie *Consulta*, riunione del 7 marzo 1933.

653 NEBBIA 1934.



fig.191 Piazzale Roma congestionato, dopo l'apertura al traffico del 25 aprile 1933. sullo sfondo, il cantiere dell'autorimessa comunale. AP IUAV, Miozzi 2.fot/97

fig.192 Lastra fotografica Giacomelli con il cantiere del ponte al 1 febbraio 1932. Si vedono in opera le volte in mattoni e le pile. AP IUAV, Miozzi 2.fot/42





fig.193 Costruzione in trincea delle fondazioni per il ponte del prefetto, fotografia dello studio Giacomelli, AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN000513

fig.194 Costruzione del ponte del Prefetto. L'impresa Serrantoni e Tiepolo costruisce questo ponte mano a mano che il canale viene scavato dall'impresa dal Maschio. AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN003590



fig.195 Il ponte del Prefetto nell'aprile del 1933. Si nota la riuscita sottigliezza strutturale consentita dall'utilizzo dei tiranti nascosti internamente alla volta in laterizio e pietra d'Istria. AP IUAV, Miozzi 2.fot/61

fig.196 Tavola esecutiva nel libretto delle misure di cantiere dell'impresa Serrantoni e Tiepolo, in cui si vede a sinistra il prospetto e a destra la sezione con indicata la traccia dei tiranti. In AMV Celestia, serie *Ponte...*, busta 32

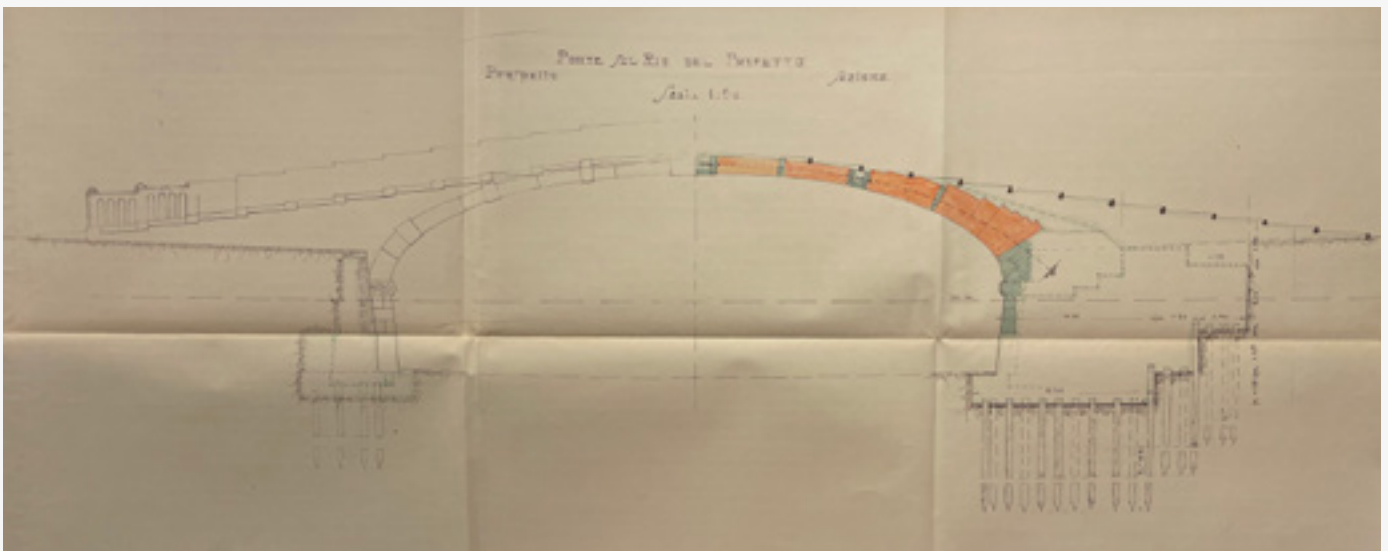






fig.197 Ponte della Sbiaca in una veduta del 15 maggio 1933. A destra, le proprietà, demolite negli anni Cinquanta, per la costruzione degli uffici SADE. Si vede la sistemazione definitiva delle fondamenta del Rio Novo e l'assetto più rialzato del profilo dell'arco, sempre policentrico, rispetto al ponte del Prefetto (cfr. fig. 195). AP IUAV Miozzi 2.fot/61.

fig.198 Ponte del Prefetto in costruzione, i quindici tiranti in opera al momento della costruzione della volta. In primo piano, il plinto di fondazione in cemento armato. AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN000692





fig.199 Ponte e rio del Prefetto nel dicembre 1932. A centina rimossa, il ponte si mostra nel suo solo spessore strutturale. La sagoma ad ansa di paniere tuttavia, dona una leggerezza notevole al manufatto. AMV Celestia, *Archivio Storico Giacomelli*, inventario n°GN000175

fig.200 Ponte della Paglia, stato attuale dopo il rifacimento ottocentesco. Si può notare una diretta analogia nel trattamento del parapetto, scalettato. La sagoma, invece, data dalla volta ad arco ribassato, non garantisce lo stesso effetto di sottigliezza alle imposte. Questa tuttavia è la forma predominante e più tipica per i ponti veneziani. ZUCCHETTA 1985, p.145. Foto dell'autore

fig.201 Dettaglio del rivestimento all'imposta del ponte del Prefetto oggi. Si notano le fughe tra le lastre di rivestimento, un tempo invece stuccate in modo da non risaltare rispetto al tratto scolpito diagonalmente che richiama una corretta tessitura di conci in pietra. Le teste di leone sono scolpite dalla ditta Dall'Era e Manarin, e richiamano la decorazione sulla ghiera del ponte delle guglie. La balaustra invece e il passo dei gradini richiama quello del ponte della Paglia, ma razionalizzato nelle linee: gli archetti sono a tutto sesto, non trilobati, e non ci sono pigne sui pilastri della balaustra ma borchie. Foto dell'autore





fig.202 Planimetria del Rio Novo ad opere e demolizioni ultimate, in AMV Celestia, 1931-35 III 15/21

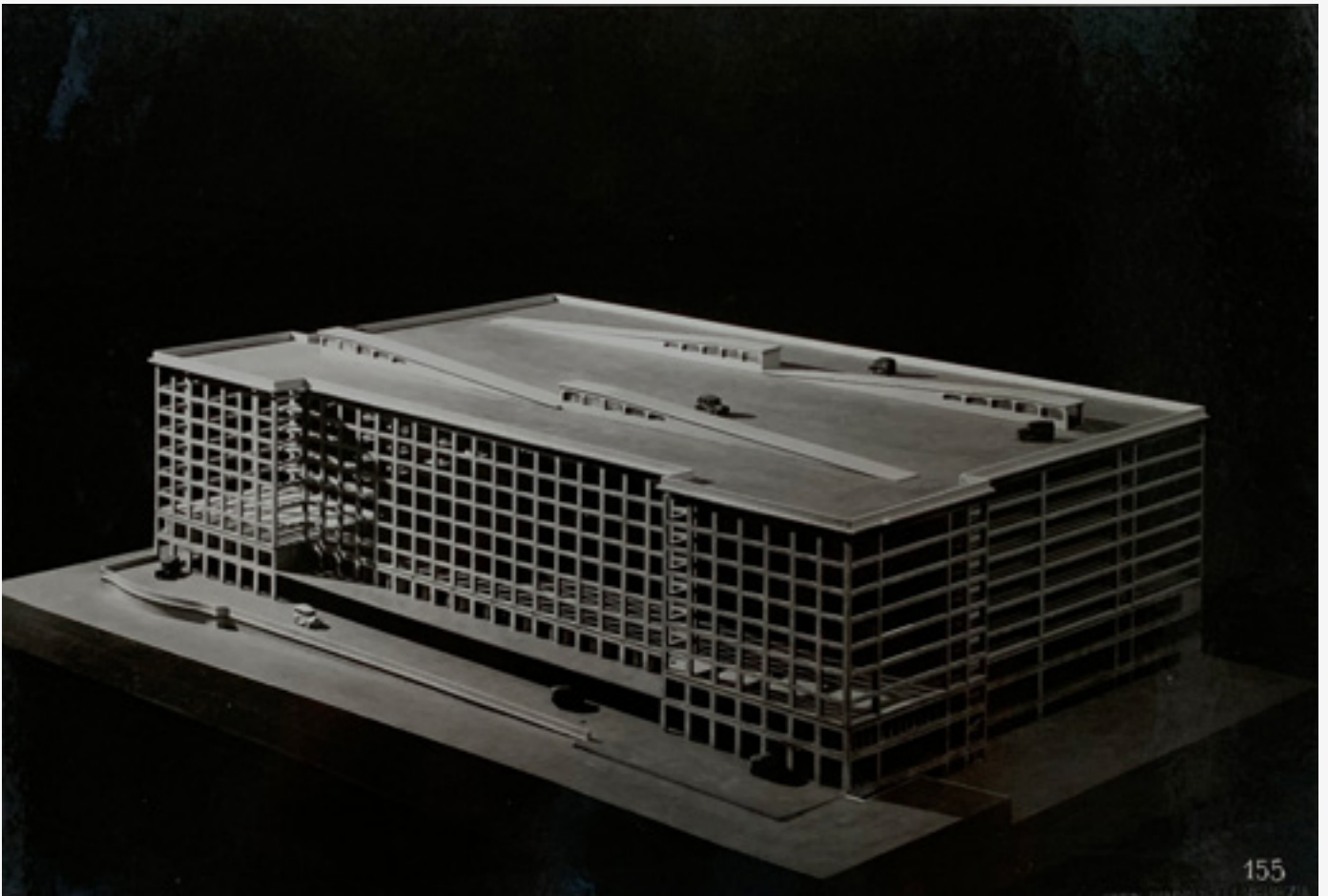
fig.203 L'autorimessa Mozart nella copertina del numero di ottobre 1931 della rivista francese *La Technique des Travaux*



fig.204 La casa dell'automobile in una fotografia dell'epoca. Come riporta Tullia Iori, la Casa dell'automobile di cui l'architetto Bacchetti progettò le sole facciate, presenta un progetto strutturale firmato dall'architetto Rodolfo Stoecker, che lo presentò al primo congresso internazionale sul cemento armato di Liegi nel 1930. Al congresso si affiancano quelli di Guidi, Danusso, Krall e Santarella. Per approfondire si veda IORI, PORETTI 2017 (SIXXI, vol.4), p.11

fig.205 La doppia rampa elicoidale di accesso ai piani della Casa dell'Automobile in una fotografia dell'epoca

fig.206 Modello strutturale del primo progetto per l'autorimessa comunale. AP IUAV, Miozzi 2.fot/45



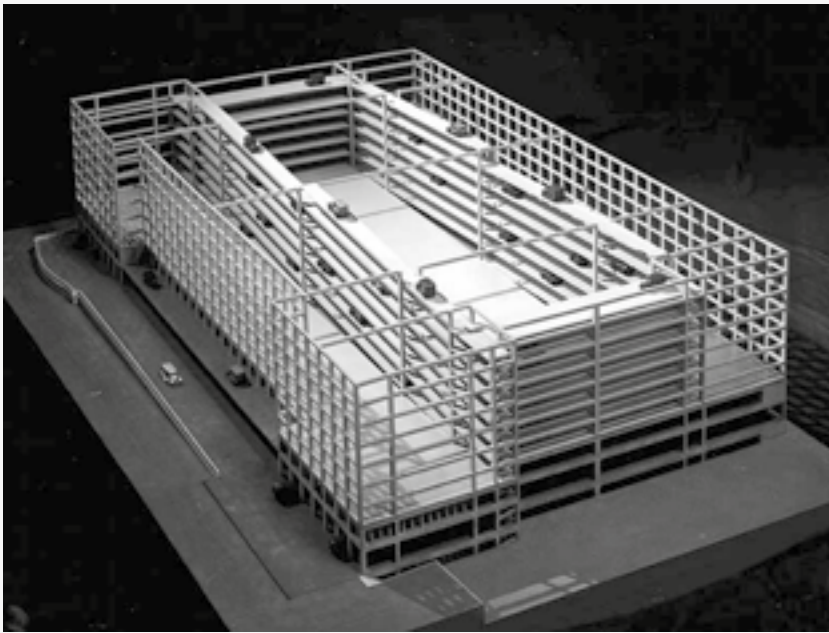
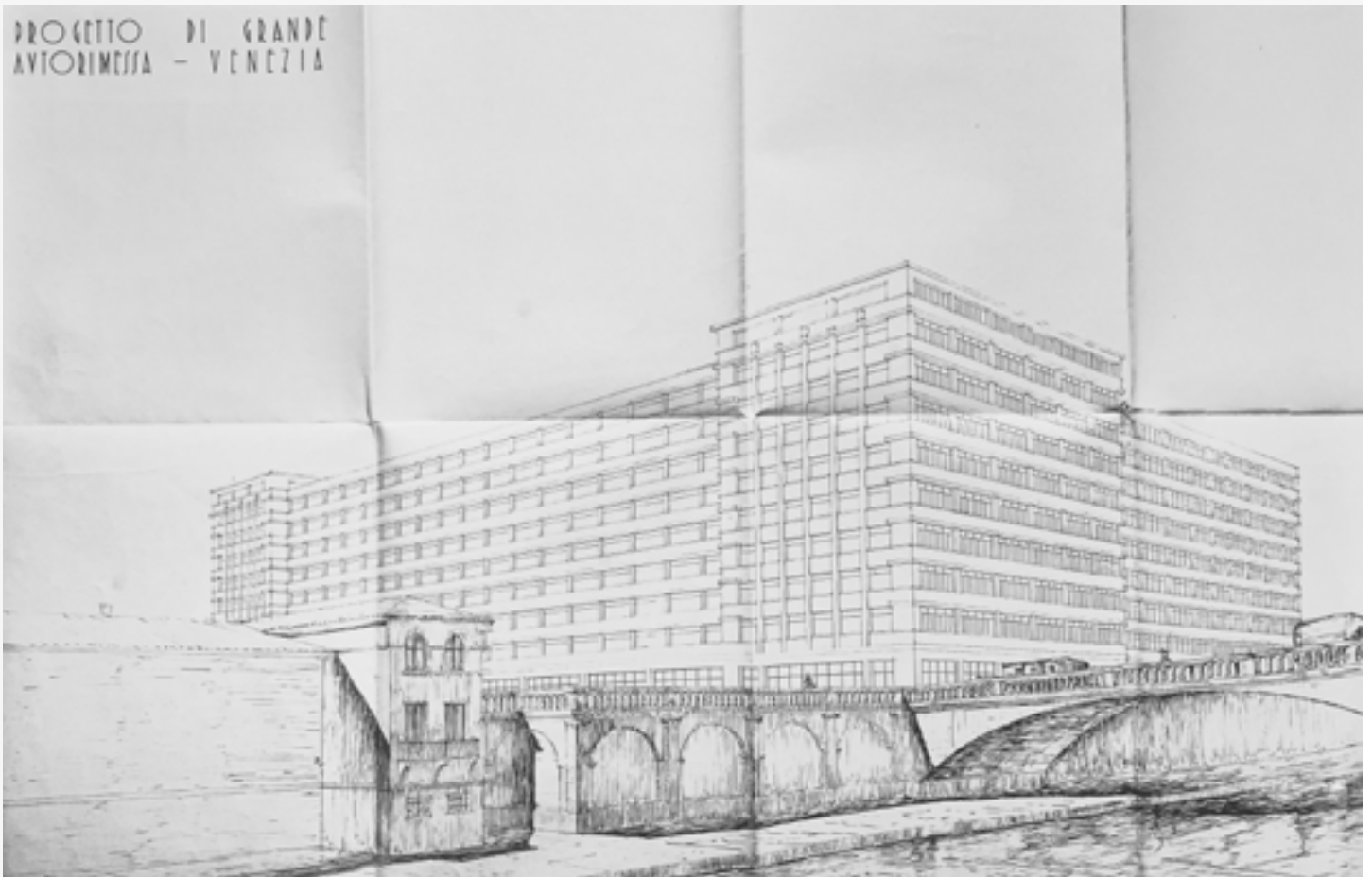


fig.207 Modello strutturale del primo progetto per l'autorimessa comunale. All'interno il sistema di rampe rettilinee attorno alla corte centrale. AMV Celestia, Archivio Storico Giacomelli, inventario n°GN007759



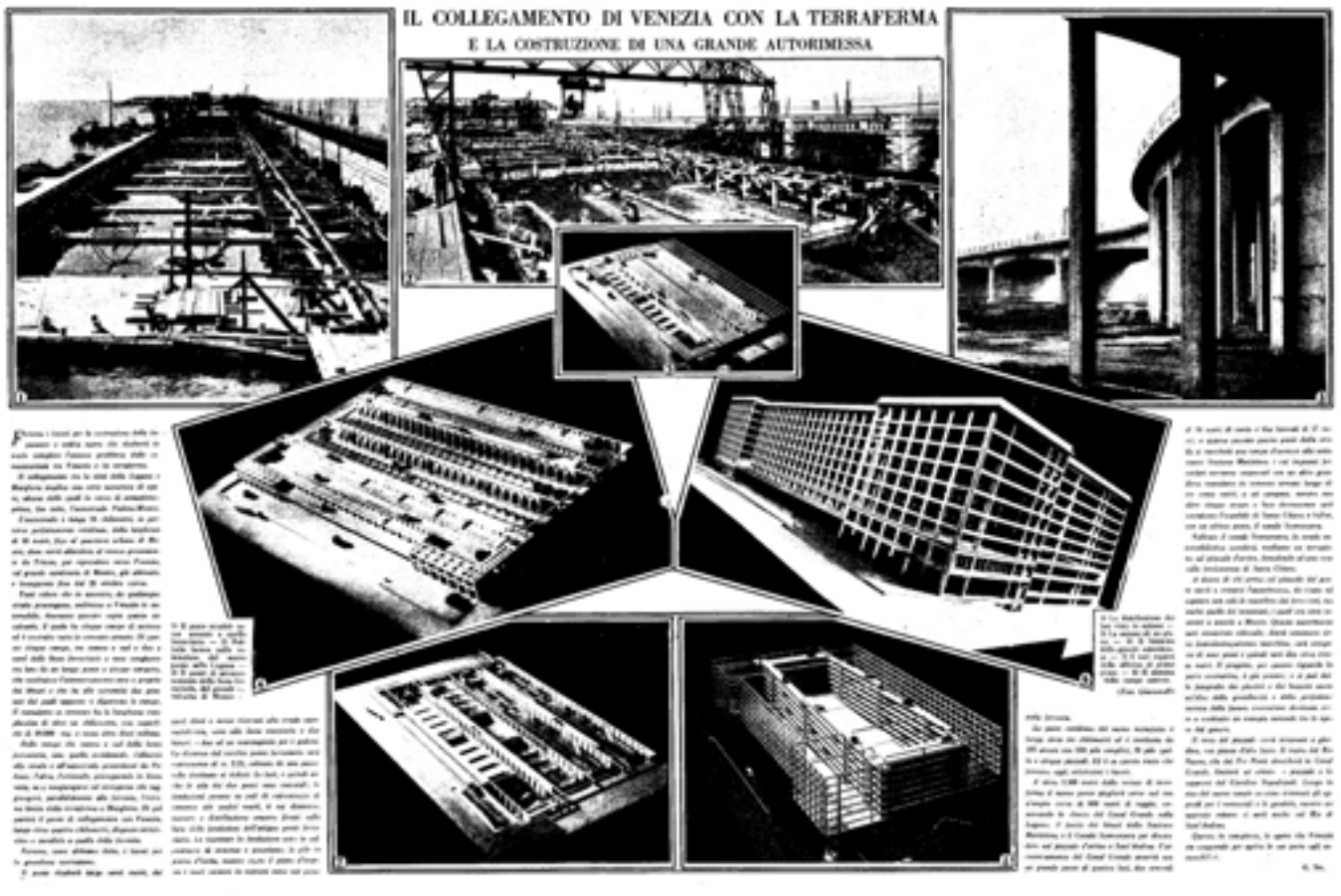
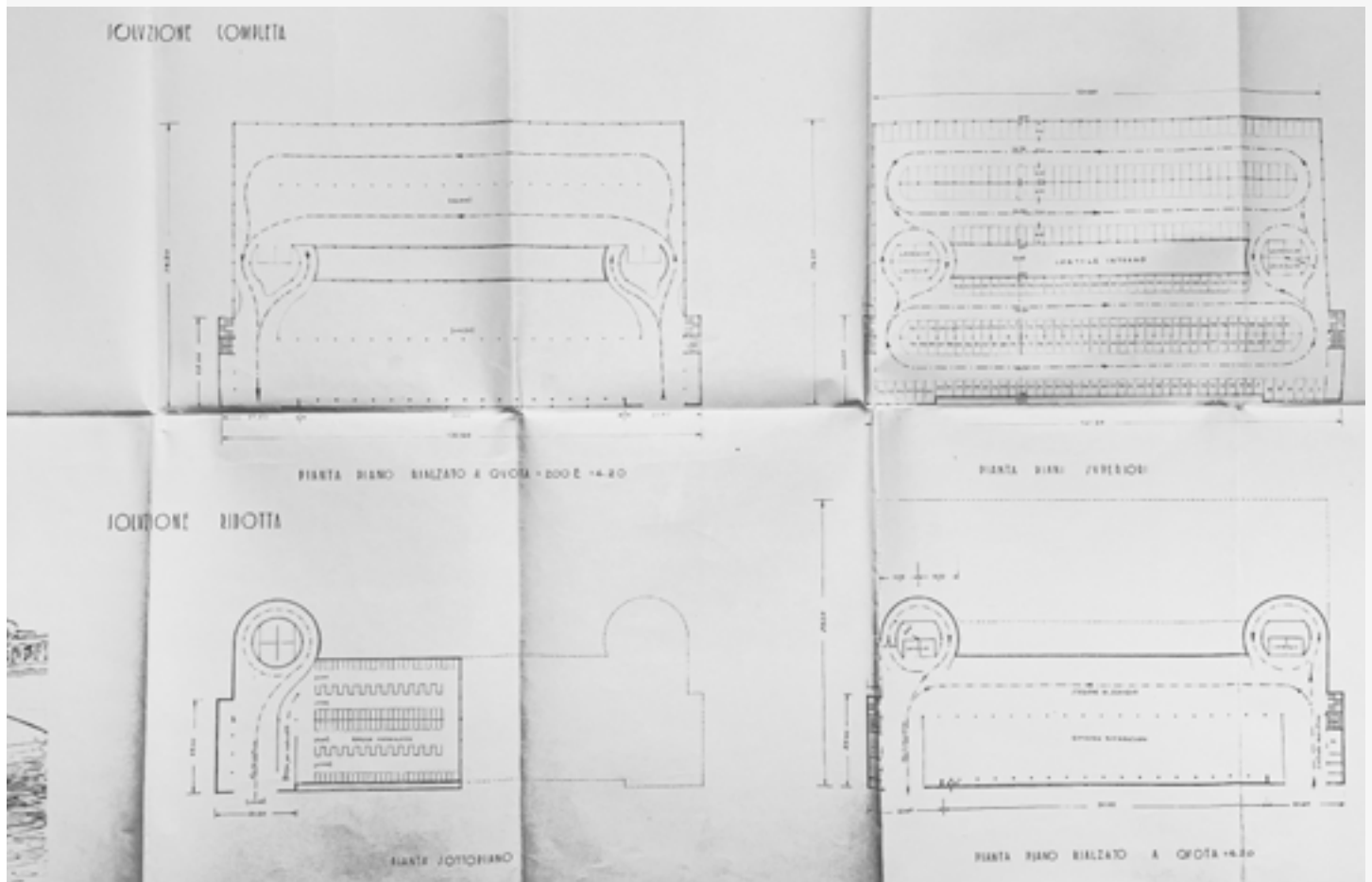


fig.208 Doppia pagina della rivista RACI (Reale Automobil Club Italiano) n°52, 1930, pp. 28-29. Nell'articolo sono presenti in alto le opere che consentiranno di giungere a Venezia sulle quattro ruote a tutti i soci della rivista. Da sinistra a destra e dall'alto al basso troviamo: I lavori del ponte translagunare, il cavalcavia Bandiera di Mestre e le foto Giacomelli al modello dell'autorimessa comunale

fig.209 Eugenio Miozzi, Progetto di una grande autorimessa a Venezia. Prima ipotesi di facciata dell'autorimessa, dove però è già superata l'idea delle rampe rettilinee per la salita ai piani ma vengono previste due rampe elicoidali. Nel lato destro della tavola si vede la doppia proposta per una soluzione ridotta che completa. AMV Celestia, 1931-35 III 15/21



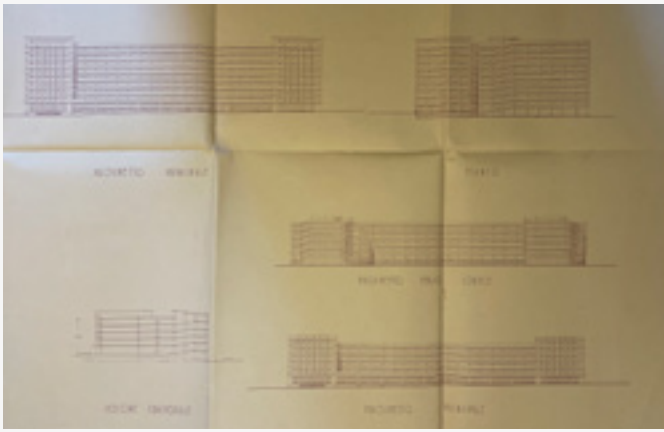


fig.210 Prospetti del progetto dell'auto-  
rimessa, AMV Celestia, 1931-  
35 III 15/21



fig.211 Fotografia aerea del Lingotto di Torino, per  
confrontarne la linearità del prospetto con  
la seconda ipotesi del comune per l'autori-  
messa di Piazzale Roma

fig.212 Fotomontaggio prospettico Giacomelli per  
l'Autorimessa di Piazzale Roma. AMV Cele-  
stia, 1931-35 III 15/21





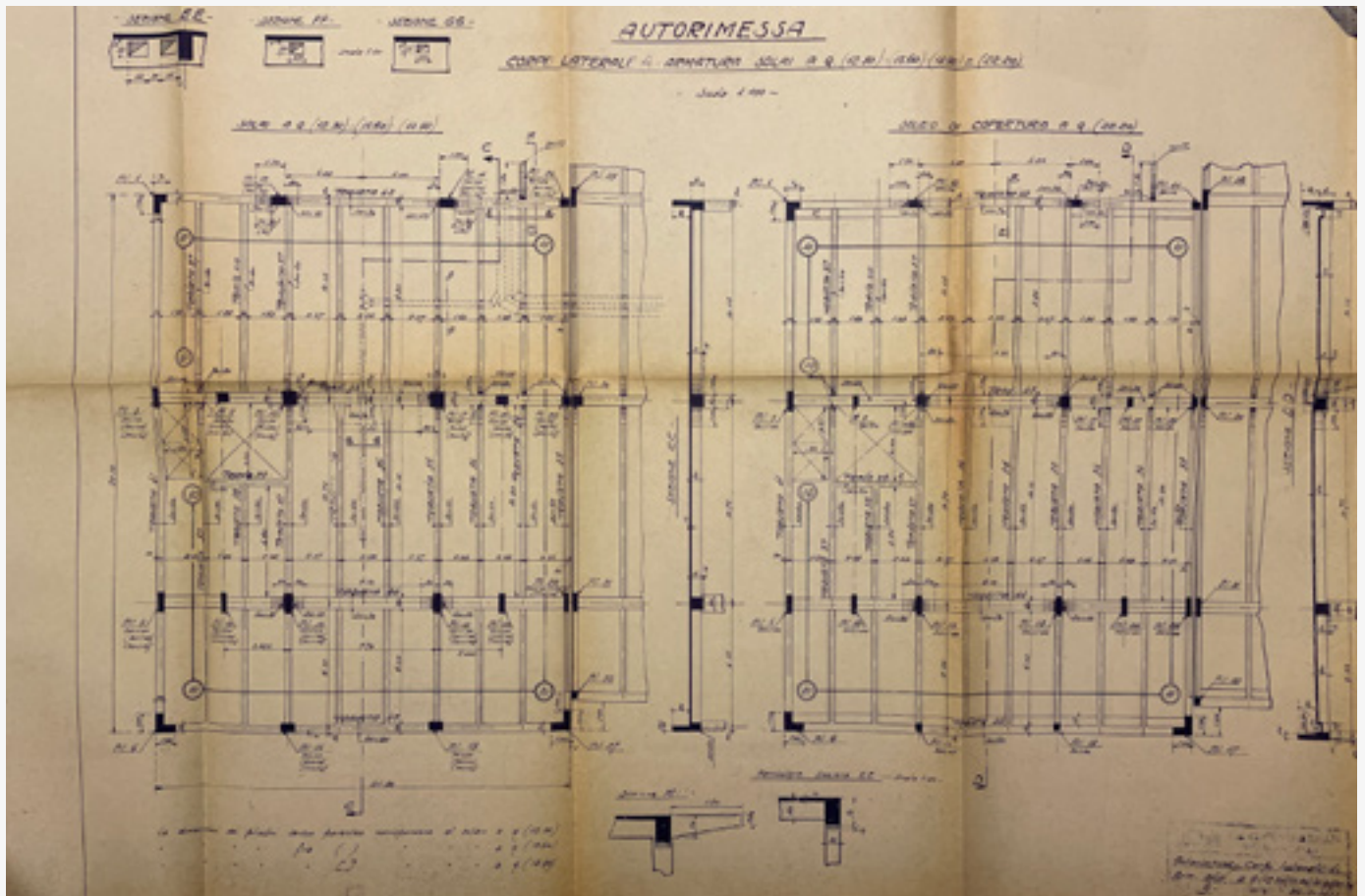


fig.213 Eugenio Miozzi, progetto dell'Autorimessa di Venezia, opzione di altezza ridotta e prospetto semplificato, AMV Celestia, 1931-35 III 15/21

fig.214 Tavola esecutiva redatta dall'impresa SACAIM per la progettazione dei due corpi laterali aggettanti nel prospetto principale, 26 gennaio 1933. AMV Celestia, 1931-35 III 15/21



fig.215 Autorimessa comunale, corte centrale coperta, 21 settembre 1933. A sinistra si vede la fascia luminosa di aperture perché il secondo corpo non viene edificato. Archivio storico impresa SACAIM, fasc. 00072

fig.216 Pensilina centrale del prospetto principale dell'autorimessa, opere al grezzo quasi ultimate, 21 settembre 1933. Si nota, al centro dell'immagine, il giunto di separazione strutturale. Archivio storico impresa SACAIM, fasc. 00072

fig.217 Una delle due rampe elicoidali dell'autorimessa. Archivio storico impresa SACAIM, fasc. 00184

fig.218 Struttura lignea per la realizzazione della copertura delle rampe elicoidali. Archivio storico impresa SACAIM, fasc. 00072

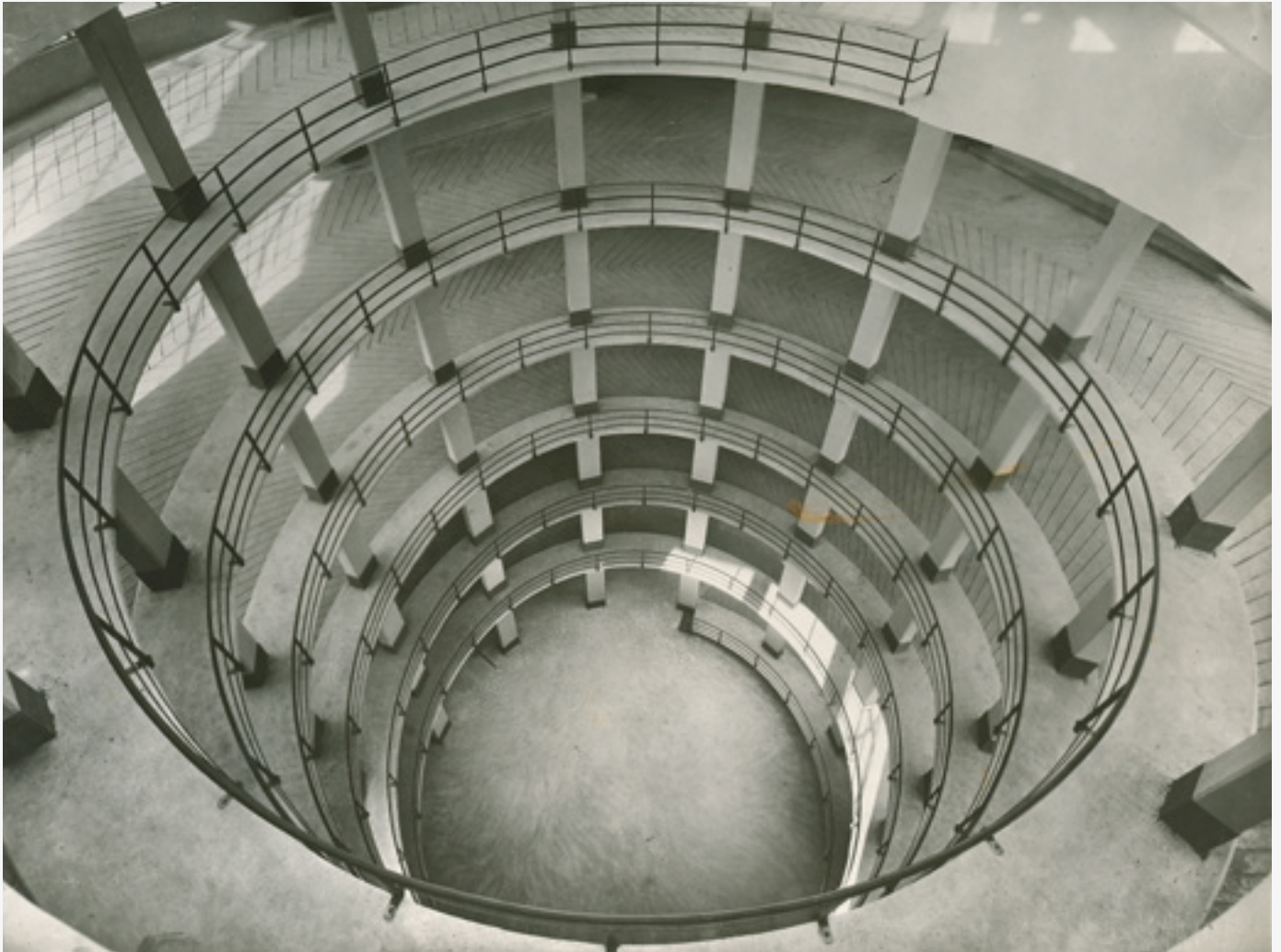
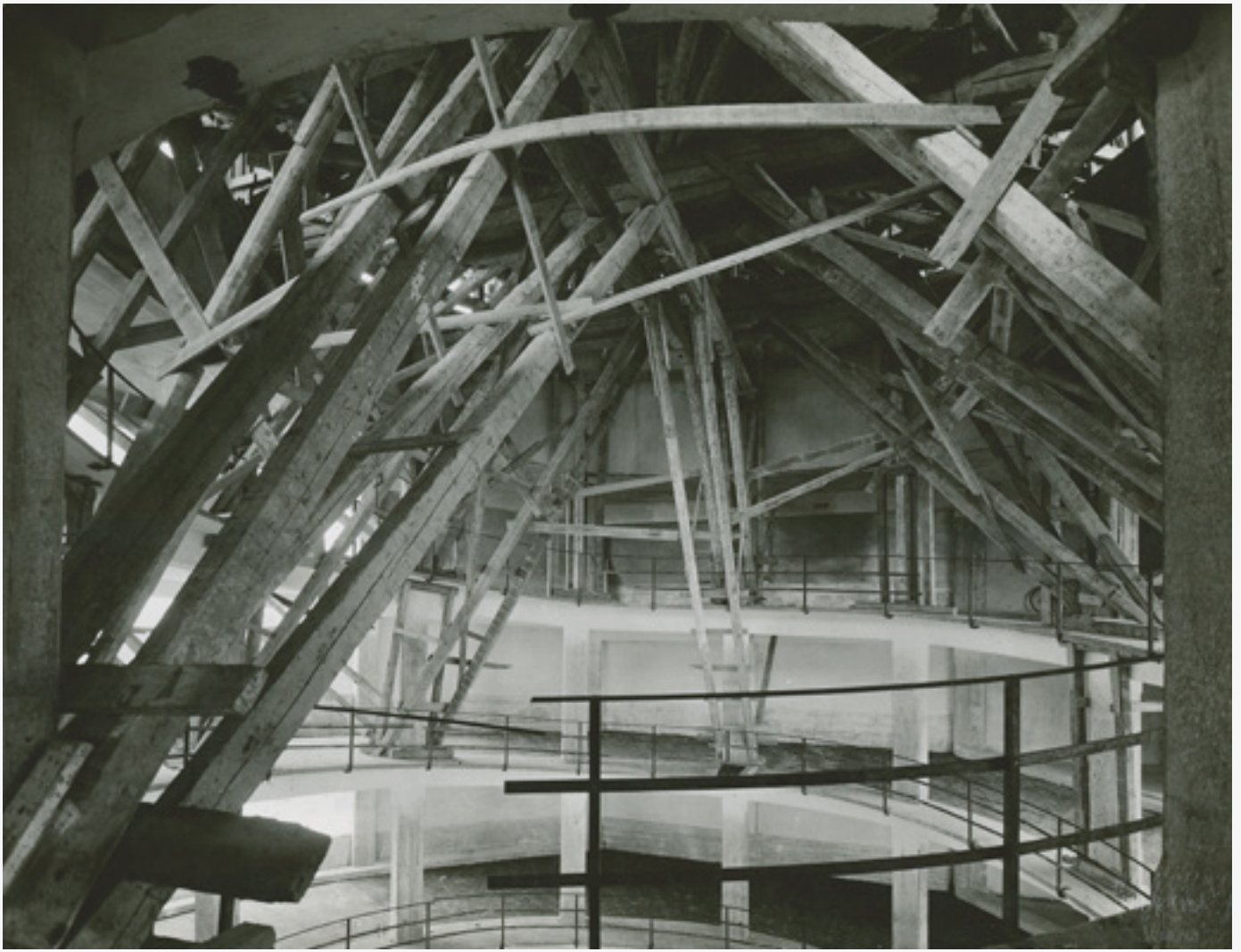





fig.219 Prospetto principale dell'autorimessa in una foto del 13 luglio 1950 che accentua la soluzione estetica di facciata disegnata a fasce orizzontali vetrate e non. Archivio storico impresa SACAIM, fasc. 00184



fig.220 Autorimessa comunale, interno di uno dei piani adibiti a box auto. Archivio storico impresa SACAIM, fasc. 00184

# CONCLUSIONE



A black and white photograph of a vintage bus, likely from the mid-20th century. A man in a dark suit and light-colored shirt is visible through the open side window, looking out. The bus has a rounded, boxy design with a prominent front wheel and a curved roofline. The background is a plain, light-colored wall.


John Ruskin è stato senza dubbio uno dei più impegnati difensori dell'immagine di Venezia che si venne consolidando nella seconda metà dell'Ottocento. Nell'introduzione alla sua traduzione francese della *Bibbia di Amiens*, pubblicata nel 1904, Marcel Proust inserisce un passaggio utile a comprendere le ragioni di una ricerca come questa, ormai a conclusione:

*“La configurazione di una cosa non è solamente l'immagine della sua natura: è il segreto del suo destino e il tracciato della sua storia.”*

Non esiste forse frase più appropriata per tirare le fila di un'indagine su un intervento urbano come quello per la realizzazione del Rio Novo a Venezia e sul suo progettista, Eugenio Miozzi. Sono due le linee cronologiche che si intersecano inevitabilmente, entrambe necessarie per una lettura più consapevole di questo progetto.

La prima, più breve, segue lo sviluppo della vicenda biografica di Miozzi, un giovane che, terminati gli studi, si spende instancabilmente come professionista per dare un proprio contributo al progresso delle conoscenze teoriche della disciplina ingegneristica, riuscendo anche ad inserirsi con fatti costruiti nel dibattito che punta a riscattare le opere che essa produce elevandole al piano architettonico e paesaggistico. La Libia prima e il nord Italia poi, pongono Miozzi a confronto diretto con professionisti della generazione che lo ha formato sulle tematiche di progettazione urbana e territoriale che diventeranno determinanti per la sua carriera futura. Ma, ripercorrendo i presupposti che hanno spinto le indagini relative alle sue esperienze prima del suo arrivo a Venezia, emerge chiaramente come queste non costituiscono solo semplici biglietti da visita per assicurarsi una posizione di spicco come il ruolo di Ingegnere Capo del comune, quanto piuttosto altrettanti spunti che potrebbero ampliare ancora di molto le conoscenze che ad oggi abbiamo del costruito contemporaneo. Agli uffici del Genio Civile, infatti, corrispondevano incarichi di edilizia e gestione territoriale che hanno profondamente mutato l'immagine della nazione e permesso lo sviluppo di una rete infrastrutturale moderna. Riuscire quindi a intercettare i vertici di queste istituzioni, gli Ingegneri Capo, permette una riflessione più corretta nell'approcciare lo studio delle infrastrutture e delle modificazioni urbane contemporanee. Come già evidenziato nelle *Conclusioni* alla Parte I, questi sono gli anni in cui la stringente necessità di realizzare infrastrutture per il Paese e l'assunzione del cemento armato come materiale preferenziale per questo scopo, registrano la partecipazione italiana ai dibattiti internazionali sulle potenzialità espressive di questo materiale, oltre che sui più recenti progressi nel suo utilizzo. Il modo in cui Miozzi interagisce con la città costruita, una volta arrivato a Venezia, condensa tutti gli aspetti che più lo hanno occupato in questo primo periodo di formazione, e ne restituiscono un quadro complessivo più aggiornato rispetto a quanto le ricerche sulla sua figura non abbiano fatto finora.

La seconda linea cronologica, invece, ha tempi molto più dilatati e ci parla delle trasformazioni che hanno per campo di battaglia le città, e Venezia in particolare. L'Ottocento è il secolo determinante per que-



sta narrazione perché è il secolo in cui matura quel modo di guardare a Venezia che ne condiziona tutti gli sviluppi futuri, costruendone una ritrovata immagine, influenzata dalle progressive politiche urbane che si susseguono nel corso del secolo. Ma quale immagine di Venezia? Anche su questa domanda si sono spesi gli storici contemporanei nel cercare di argomentare la nascita di quello che è stato definito il mito di Venezia. L'Ottocento, come ha cercato di ricostruire la seconda parte della ricerca, complica maggiormente le risposte, dal momento che non emerge una direzione comune nel dibattito cittadino che dimostri un collettivo impegno per uno scopo univoco. La progressiva pedonalizzazione, che rende la città mano a mano più fruibile, ne arricchisce l'immaginario, introducendo una serie di nuovi elementi e scorci, che prima non godevano di considerazione. La fine del secolo, infine, cristallizza questa nuova immagine giungendo al paradosso di portare a difendere dalla modernità una città che è in parte frutto degli stessi interventi che ne hanno solo nel tempo più recente costruito questa stessa pittoresca immagine. Partendo dalla prima dominazione francese e giungendo fino all'ingresso della città nel Regno d'Italia, i piani che si susseguono e le proposte fanno già trasparire una serie di questioni progettuali che ampliano molto ciò che ad oggi invece si è sempre considerato il progetto di Rio Novo, ossia l'apertura di una grande direttrice fascista nel tessuto urbano della città storica. La retorica, in questo progetto, lascia spazio alla mediazione e conferma ancora una volta la necessità di una figura alla regia di tutto, in grado di gestire una situazione così peculiare. Così, nel 1930 a Venezia si intersecano queste due linee temporali e si ritrovano Miozzi, ancora troppo giovane secondo alcuni consultori anziani della città, e la Venezia mitica, carica di una tradizione secolare e vittima di un'interpretazione che ne appesantisce la considerazione. Ma il nuovo secolo ha anche operato una prima risoluzione dei problemi più pressanti relativi all'opinione pubblica, sviluppando un progetto che, al momento dell'arrivo del nostro ingegnere, è già in parte delineato sulla scrivania vacante del capo dell'Ufficio Tecnico. La Venezia degli anni Trenta, poi, ha tutte le carte in regola per poter essere la miglior committente che un progettista possa immaginare, perché possiede una classe politica e amministrativa colta, scaltra e in grado di gestire i rapporti con il Governo centrale per ottenere le risorse necessarie alla realizzazione di grandi opere. Il grande progetto di Porto Marghera ha, nei primi decenni del secolo, sbloccato anche il dibattito sugli interventi nel tessuto più antico della città, proponendo uno spostamento centrifugo verso la terraferma di tutte le nuove infrastrutture, tornando ad una politica espansionistica più in linea con la storia secolare della città. Venezia possiede infine una serie di imprese locali che operano a livello nazionale, con uffici tecnici che si dimostrano in grado di lavorare sinergicamente con i progettisti e, cosa più importante, sono conscie delle tradizioni costruttive locali. Se la ricostruzione dei principali progetti urbani per Venezia porta quindi a meglio comprendere come nella città si stia preparando da oltre un secolo un grande piano di sistemazione dei percorsi, è la Commissione Fantucci a determinare concretamente il progetto urbano di Rio Novo, che inizialmente si pone, anche per entità di

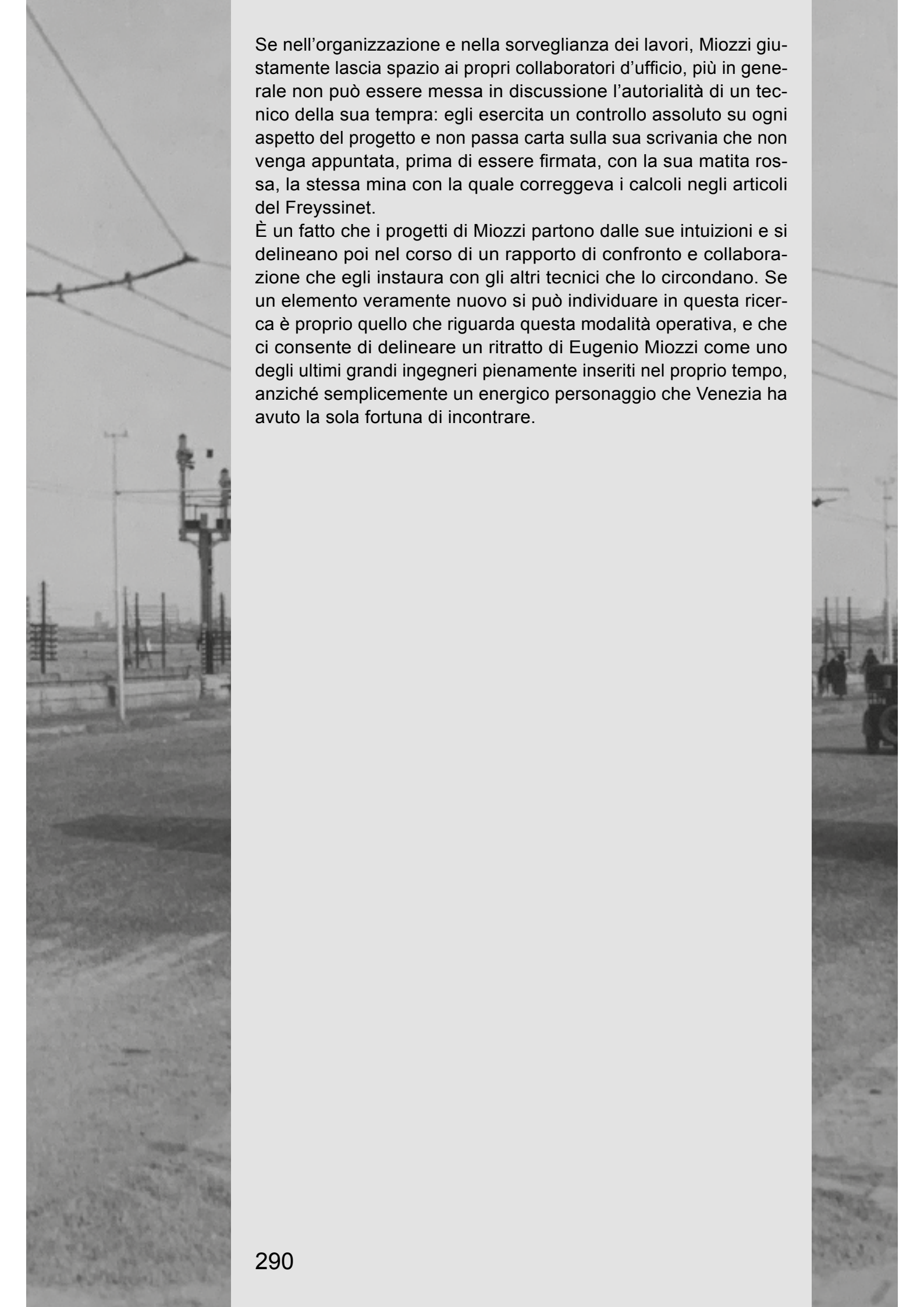


intervento, a divenire un *canale*, al pari delle grandi arterie urbane veneziane. Sono poi le discussioni che conseguono alla presentazione della proposta del Canale Piccolo a ridimensionarne la portata, nonostante per larghezza esso resti, anche nella sua versione realizzata, più largo di un *rio* convenzionale. L'esperienza maturata da Miozzi nella Venezia Tridentina è importante a comprendere le ragioni dell'inserimento di nuove tecnologie nella prassi cantieristica e nella progettazione ma, cosa più importante, rende possibile la loro identificazione perché le lega al ragionamento estetico dei nuovi manufatti progettati. L'impegno al risultato estetico e paesaggistico di architetture ingegneristiche come i ponti si manifesta in maniera predominante nell'opera di Miozzi fin dai primi tracciati stradali in cui opera da ingegnere del Genio Civile: le due strade statali SS51 e SS52 sono i primi esempi in cui la ricerca stilistica per creare un paesaggio continuo si esprime al meglio. A Venezia è questo approccio che consente a Miozzi di ritagliarsi un'indipendenza progettuale rispetto a quello che sembra essere ormai deciso. Sono i progetti analizzati al termine della ricerca quelli in cui l'ingegnere si espone maggiormente, con l'ambizione di amalgamare il moderno all'immagine sedimentata e costruita nel corso dell'Ottocento della città.

Per il Rio Novo in particolare, la scelta di Miozzi di progettare arcate policentriche, diretta citazione dei ponti dei suoi predecessori dell'Ufficio Tecnico, si scontra con la necessità di ricalibrare il loro profilo per ricavare una maggiore altezza utile. Per questo motivo, deve necessariamente inserirne i tiranti strutturali rendendo i manufatti di una contemporaneità tale da dichiararne l'appartenenza al ventesimo secolo. Si assiste quindi al paradosso per cui il linguaggio legato alla tradizione veneziana si costruisce con i riferimenti formali ottocenteschi, aggiustati dalle sperimentazioni tecniche moderne: l'aspetto di più rilevante importanza è che questo processo si dimostra favorevole e consente l'innesto di ponti di indiscutibile modernità nel costruito storico. A Rio Novo coi suoi ponti spetta quindi il compito di consegnare ai turisti l'immagine della città pittoresca, mentre al ponte del Prefetto si delega l'onere di introdurre i frammenti del ponte più famoso del bacino di San Marco, che qualsiasi itinerario turistico porta a percorrere: il ponte della Paglia, punto di osservazione privilegiato del ponte dei Sospiri. La rapidità del nuovo collegamento, che è da sempre stata la richiesta da soddisfare per la modernizzazione di Venezia, è rimarcata dalla posizione reciproca di questi due ponti, distanti fra loro ma fruibili nei pochi minuti di corsa dei vaporetti.

Una questione che qui è stata appena delineata ma che può emergere come interrogativo è quella riguardante l'autorialità. In una tale complessità di personaggi tecnici e confronti, il ritratto di Miozzi che si delinea da questo studio mette in discussione le interpretazioni che lo definiscono l'uomo giusto al momento giusto o, ancora, lo etichettano come "ingegnere totale". Come traspare dalla documentazione archivistica, Miozzi è invece inserito in un contesto nel quale ha la possibilità di confrontarsi continuamente sia con una committenza sfaccettata come quella pubblica, sempre soggetta a ripensamenti, a continue richieste di pareri dagli enti preposti al controllo dei progetti, sia con le imprese alle quali vengono affidati i lavori.





Se nell'organizzazione e nella sorveglianza dei lavori, Miozzi giustamente lascia spazio ai propri collaboratori d'ufficio, più in generale non può essere messa in discussione l'autorialità di un tecnico della sua tempra: egli esercita un controllo assoluto su ogni aspetto del progetto e non passa carta sulla sua scrivania che non venga appuntata, prima di essere firmata, con la sua matita rossa, la stessa mina con la quale correggeva i calcoli negli articoli del Freyssinet.

È un fatto che i progetti di Miozzi partono dalle sue intuizioni e si delineano poi nel corso di un rapporto di confronto e collaborazione che egli instaura con gli altri tecnici che lo circondano. Se un elemento veramente nuovo si può individuare in questa ricerca è proprio quello che riguarda questa modalità operativa, e che ci consente di delineare un ritratto di Eugenio Miozzi come uno degli ultimi grandi ingegneri pienamente inseriti nel proprio tempo, anziché semplicemente un energico personaggio che Venezia ha avuto la sola fortuna di incontrare.



ENE. IPON  
LIT  
(AUTO

VEN

TENER  
VELOC

# BIBLIOGRAFIA

AA.VV. 1985	AA.VV., <i>Rassegna n°22</i> , numero monografico su Venezia, gennaio 1985.	A
AA.VV. 2000	AA.VV. <i>Insula n°4</i> , numero monotematico su Venezia 900, 2000.	
ALPAGO NOVELLO, CABIATI 1934	Alberto Alpago Novello, Ottavio Cabiati, <i>Il piano regolatore e di ampliamento della città di Tripoli</i> , in <i>Rassegna di Architettura</i> , anno VI, 1934, pp. 273-280.	
ANDREOCCI 1929	Aldo Andreocci, <i>Sopra alcuni tipi di difese fluviali</i> , in "Annali dei LLPP", 1929, p. 841.	
ANTONUCCI 2022	Micaela Antonucci, <i>La scuola di ingegneria di Bologna: una "visione integrata" fra conoscenza storica e cultura politecnica</i> , in Marzia Marandola, Marko Pogacnik (a cura di), <i>L'ingegneria italiana del Novecento. Scuole e protagonisti</i> , Mimesis, Milano-Udine, 2022, pp. 286-301.	
BELLAVITIS, ROMANELLI 1985	Giorgio Bellavitis, Giandomenico Romanelli, <i>Le città della storia d'Italia. Venezia</i> , Laterza, Bari, 1985.	B
BENEVOLO, BRUNELLI 2013	Giancarlo Benevolo e Massimo Brunelli (a cura di), <i>Ricerche sulla Montagnola di Bologna. Le fortezze papali, le ghiacciaie, i rifugi antiaerei</i> , Maglio Editore, Bologna, 2013.	
BERNARDELLO 1996	Adolfo Bernardello, <i>La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della imperial-regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta</i> , Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 1996.	
BETTAZZI 2016	Maria Beatrice Bettazzi, <i>La Regia Scuola di Applicazione per gli Ingegneri a Porta San Mamolo</i> , in Maria Beatrice Bettazzi, Simone Gagnani, Matteo Sintini (a cura di), <i>Le Bologne Possibili</i> , Istituto per i Beni Artistici Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, Bologna, 2016.	
BETTAZZI, LIPPARINI 2010	Maria Beatrice Bettazzi, Paolo Lipparini (a cura di), Attilio Muggia. <i>Una storia per gli ingegneri</i> , Editrice Compositori, Bologna, 2010.	
BETTINI 1988	Sergio Bettini, <i>Venezia. Nascita di una città</i> , Electa, Milano, 1988.	
BIANCO 1866	Giuseppe Bianco, <i>Programma di allargamenti e accorciamenti di vie ed altri miglioramenti nel materiale edilizio della città di Venezia</i> , Venezia, 1866	
BOIS, POLONCEAU 1840	Victor Bois, Camille Polonceau, <i>De la disposition et du service des gares et stations sur les chemins de fer</i> , in <i>Revue generale d'architecture et des travaux publics</i> , 1840.	
BONETTI 1960	Mario Bonetti (a cura di), <i>Storia dell'editoria Italiana</i> , vol. I/II, Gazzetta del Libro, Roma, 1960.	
CAGIANO DE AZEVEDO, GERARDI, 2005	Paola Cagiano de Azevedo, Elvira Gerardi (a cura di), <i>Reale Accademia d'Italia: Inventario dell'Archivio</i> , Ministero per i Beni e le Attività culturali, Dipartimento per i beni archivistici e librari, Direzione generale per gli archivi, Roma, 2005.	C
CAMURRI 2002 (1)	Renato Camurri, <i>La società veneziana. La classe politica nazionalfascista</i> , in <i>Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento</i> , 2002.	
CAMURRI 2002 (2)	Renato Camurri, <i>Istituzioni, associazioni e classi dirigenti dall'Unità alla Grande guerra</i> , in <i>Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento</i> , a cura di M. Isnenghi e S. Woolf, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 2002.	
CANALI 2014	Ferruccio Canali, <i>Nuovi fulcri paesaggistici nella Libia di Italo Balbo: la creazione di un nuovo paesaggio della modernità tra infrastrutture e colonizzazione</i> , in Ferruccio Canali (a cura di), <i>Urban and land markers, fulcri urbani e fulcri territoriali tra architettura e paesaggio</i> , Annali di storia dell'urbanistica e del paesaggio, Università degli studi di Firenze, n°2, 2014, pp. 111-201.	

CANEVAZZI 1886	Silvio Canevazzi, <i>Meccanica applicata alle costruzioni, teoria generale della resistenza dei materiali - Statica delle costruzioni</i> , A.F. Negro edizioni, Torino, 1886
CANEVAZZI 1901	Silvio Canevazzi, <i>Siderocemento. Formole di resistenza ed elasticità</i> , Tipografia Gamberini e Parmeggiani, Bologna, 1901.
CANEVAZZI 1908	Silvio Canevazzi, <i>La matematica e l'arte del costruttore in Italia</i> , in <i>Atti del IV congresso internazionale dei matematici</i> , Roma, 1908.
CARBONARA, PAGLIUCA, TRAUSI 2021	Giovanni Carbonara, Antonello Pagliuca, Pier Pasquale Trausi, <i>L' 'Italia d'oltremare'. Un laboratorio sperimentale di costruzione e architettura, in Ananke. Cultura, storia e tecniche della conservazione</i> , N. 92 (2021), p. 143-148.
CARUGHI, GUIDA 2003	Ugo Carughi, Ermanno Guida, <i>Alfredo Cottreau 1839-1898. L'architettura del ferro nell'Italia delle grandi trasformazioni</i> , Electa Napoli, Napoli, 2003.
CASARINI 1823	Luigi Casarini, <i>Sull'origine ingrandimento e decadenza del commercio di Venezia e sui mezzi che nella presente di lei situazione praticare potrebbero per impedirne la minacciata rovina</i> , Tipografia Picotti, Venezia, 1823.
CECCARELLI, GUARDA 1967	Paolo Ceccarelli, G.C. Guarda, <i>Prospettive della pianificazione in Libia</i> , in <i>Edilizia Moderna</i> , n°89-90, 1967.
CHINELLO 1979	Cesco Chinello, <i>Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del problema di Venezia</i> , Marsilio Editori, Venezia, 1979.
CINGOLANI 1933	E. Cingolani, <i>La viabilità nell'Alto Adige</i> , in <i>Opere Pubbliche. Rassegna mensile illustrata</i> , n°6-7, giugno-luglio 1933, pp. 225-234.
CONCINA 1982	Ennio Concina, <i>Structure urbaine et fonctions des bâtiments di XVI au XIX siècle. Une recherche à Venise</i> , Unesco - Save Venice Inc., Venezia, 1982.
COSMAI, SORTENI 2002	Franca Cosmai, Stefano Sorteni (a cura di), <i>L'ingegneria civile a Venezia. Istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al Fascismo</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2002.
CRESTI 1985	Federico Cresti, <i>Studi urbani sulla storia urbana e sull'assetto territoriale della Libia. Approccio ad una ricerca bibliografica (1916-1983)</i> , in <i>Storia Urbana</i> , n° 31, aprile-giugno 1985, pp.167-178.
CURCIONE 2000	Andrea Curcione, <i>Gino Damerini giornalista. Gli anni alla "Gazzetta di Venezia" (1922-1940)</i> , in <i>La Venezia di Gino Damerini (1881-1967). Continuità e modernità nella cultura veneziana del Novecento. Atti del convegno di Venezia 1-2 dicembre 2000</i> , a cura di F.M. Paladini, "Ateneo Veneto", CLXXXVII, vol. 38 (2000), pp. 31-85.
D DALLA VALLE 1933	G.B. Dalla Valle, <i>Le realizzazioni nella provincia di Bolzano</i> , in <i>Opere Pubbliche. Rassegna mensile illustrata</i> , n°6-7, giugno-luglio 1933, pp. 265-304.
DAMERINI 1933	Gino Damerini, <i>Il Ponte del Littorio salvaguardia dell'antica necessità della nuova Venezia</i> , in <i>Rivista mensile della città di Venezia</i> , aprile 1933, p. 164.
DE BATTISTI BESI 2018	Vittorio De Battisti Besi, <i>Le strategie dello IACP-Ater e il progetto per la Grande Venezia</i> , tesi di dottorato, Università Iuav di Venezia, Venezia, XXIX ciclo, relatrice Maria Bonaiti, 2018.
DE MICHELIS 1999	Marco De Michelis (a cura di), <i>Venezia. La Nuova Architettura</i> , Skira Editore, Milano, 1999.
DE PIERI 2012	Filippo De Pieri, <i>L'urbanesimo e la svolta del 1926: strategie divergenti al congresso di Torino</i> , in Patrizia Dogliani, Oscar Gasparri, (a cura di), <i>Tra libera professione e ruolo pubblico. Pratiche e saperi comunali all'origine dell'Urbanistica in Italia</i> , Clueb, Bologna, pp. 13-33.
DE REGE 1934	Maurizio De Rege, <i>Il piano regolatore di Tripoli</i> , in <i>Urbanistica</i> , n°3, maggio-giugno 1934, pp. 121-128.
DOMENICHINI 2017	Riccardo Domenichini, <i>La Venezia di Eugenio Miozzi, in I tre futuri di Venezia: Marghera, Mestre e Città Storica</i> , Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi, Viviana Martini, (a cura di), supplemento della rivista <i>Trasporti e Cultura</i> , Venezia, 2017, pp- 173-180.

DOMENICHINI, TIOZZO NETTI 2019	Riccardo Domenichini, Paola Tiozzo Netti (a cura di), <i>Il Tempio Votivo del Lido. Chiesa di Santa Maria Immacolata e Sacrario Militare. Memoriale e Centro documentale della Grande Guerra Fronte Marittimo Adriatico – Venezia</i> , Il Poligrafo, Padova, 2019.	
DONGHI 1911	Daniele Donghi, <i>L'espansione di Venezia ed il suo allacciamento con la terraferma</i> , in <i>Il Monitore Tecnico</i> , n° 17, 20 Giugno 1911.	
DUMASY 2022	Francois Dumasy, <i>Tripoli coloniale. Histoire sociale et économique d'une ville sous domination italienne</i> , Publications de l'École Française de Rome, Rome, 2022.	
FACCHINELLI 1987	Laura Facchinelli, <i>Il ponte ferroviario in laguna</i> , Editrice Multigraf, Spinea, 1987.	F
FACCHINELLI 2001	Laura Facchinelli, <i>Il ponte ferroviario in laguna. Progetti e motivazioni delle scelte ottocentesche</i> , in <i>Galileo. Rivista di informazione attualità e cultura degli ingegneri di Padova</i> , numero 138, Aprile 2001, pp. 4-9.	
FARINATI 1997	Valeria Farinati (a cura di), <i>Eugenio Miozzi 1889-1979. Inventario analitico dell'archivio</i> , Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Venezia, 1997.	
FARINATI 1998	Valeria Farinati, <i>L'Esperienza di Venezia</i> , in <i>Rassegna</i> , n°75, 1998.	
FARINATI 2001	Valeria Farinati, <i>I ponti di Eugenio Miozzi a Venezia</i> , in <i>Galileo. Rivista di informazione attualità e cultura degli ingegneri di Padova</i> , numero 138, Aprile 2001, pp. 10-14.	
FAVARETTO, PILUTTI NAMER 2016	Irene Favaretto, Myriam Pilutti Namer (a cura di), <i>Tra Roma e Venezia la cultura dell'antico nell'Italia dell'unità. Giacomo Boni e i contesti</i> , atti del convegno (Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 18-19 settembre 2015), Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 2016.	
FAVILLA 2006	Maurizio Favilla, <i>Delendae Venetiae. La città e le sue trasformazioni dal XIX al XX secolo</i> , estratto dagli atti del convegno di studio promosso dall'Istituto Veneto di Scienza e Arti nel 150° anniversario dalla morte di Pompeo Molmenti, Venezia, 17-18 ottobre 2001, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia, 2006.	
FERRIGHI 2019	Alessandra Ferrighi, <i>Un piano per Venezia (1886-1895). Conflitti e contraddizioni intorno al risanamento della città</i> , ArchHistoR, anno VI (2019), n°12.	
FICHTE 2022	Alexander Fichte, <i>Städtische Wohnquartiere in Venedig (1918-1939). Urbane Gestalt zwischen modernen Anforderungen und lokaler Bau-tradition</i> , Jovis Verlag GmbH, Berlino, 2022.	
FILESI 1977	Cesira Filesi, <i>La Tripolitania nella politica coloniale di Giovanni Amendola</i> , in <i>Africa. Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto Italiano per l'Africa e l'oriente</i> , A. 32, n°4, dicembre 1977, pp. 517-542.	
FILIPPONI 2013	Emma Filipponi, <i>Città e attrezzature pubbliche nella Venezia di Napoleone e degli Asburgo: le rappresentazioni cartografiche</i> , in <i>MDCCC (1800)</i> , Ca' Foscari Edizioni, Venezia, n°2, luglio 2013, pp. 27-40.	
FINCARDI 2001	Marco Fincardi, <i>Gli "anni ruggenti" del leone. La moderna realtà del mito di Venezia</i> , in <i>Contemporanea</i> , a.IV, n°3, luglio 2001.	
FOCE, BECCHI 2002	Federico Foce, Antonio Becchi, <i>Degli archi e delle volte. Arte del costruire tra meccanica e stereotomia</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2002.	
FOWLER 1972	Gary Lane Fowler, <i>Italian colonisation of Tripolitania</i> , in <i>Annals of the Association of American Geographers</i> , v. 62, n°4, dicembre 1972, pp. 627-640.	
FRANZINA 1986	Emilio Franzina, <i>Venezia</i> , Laterza, Bari, 1986.	
GIANIGHIAN, PAVANINI 1984	Giorgio Gianighian, Paola Pavanini (a cura di), <i>Dietro i palazzi. Tre secoli di architettura minore a Venezia 1492-1803</i> , catalogo della mostra (Scuola Grande di San Giovanni Evangelista, Venezia, 29 settembre-9 dicembre 1984), Arsenale Editrice, Venezia, 1984.	G
GIDION 1941	Sigfried Giedion, <i>Space, Time and Architecture: the growth of a new tradition</i> , Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1941, Ed. Consultata, First Harvard University Press paperback edition, 2008.	

	GOBBATO 2012	Elisa Gobatto, <i>Le donne de "Italia Redenta". L'Opera Nazionale Assistenza Italia Redenta negli anni 1918-1938</i> , EUT Edizioni Università di Trieste, Trieste, 2012.
	GODOLI 2012	Ezio Godoli, <i>The archives of engeneer Luigi Luiggi, in Building Beyond the Mediterranean: Studying the archives of European Buisinesses (1860-1970)</i> , Publications de l'Institut national d'histoire de l'Art, Arles, 2012, pp. 203-207.
	GODOLI, COZZI 2004 (1)	Ezio Godoli, Mauro Cozzi (a cura di), <i>Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento</i> , Dario Flaccovio Editore, Palermo, 2004.
	GODOLI, COZZI 2004 (2)	Ezio Gogoli, Mauro Cozzi (a cura di), <i>Architettura ferroviaria in Italia. Novecento</i> , Dario Flaccovio Editore, Palermo, 2004.
	GOTTARELLI 1978	Elena Gottarelli, <i>Urbanistica ed architettura a Bologna agli esordi dell'Unità d'Italia</i> , Cappelli, Bologna, 1978.
	GRESLERI 1993	Giuliano Gresleri, <i>La 'Libia Felix' e i contadini di Balbo</i> , in Giuliano Gresleri, Pier Giorgio Massaretti, Stefano Zagnoni (a cura di), <i>L'architettura italiana d'oltremare (1870-1940)</i> , catalogo della mostra (Bologna, 26 Settembre 1993-10 gennaio 1994), Marsilio Editori, Venezia, 1993, pp. 303-311.
	GRESLERI, MASSARETTI 2001	Glauco Gresleri e Pier Giorgio Massaretti (a cura di), <i>Norma e arbitrio. Architetti e ingegneri a Bologna 1850-1950</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2001.
	GRESLERI, MASSARETTI, ZAGNONI 1993	Giuliano Gresleri, Pier Giorgio Massaretti, Stefano Zagnoni (a cura di), <i>L'architettura italiana d'oltremare (1870-1940)</i> , catalogo della mostra (Bologna, 26 Settembre 1993-10 gennaio 1994), Marsilio Editori, Venezia, 1993.
	GUERRA, SCARSO 1999	Francesco Guerra, Marisa Scarso (a cura di), <i>Atlante di Venezia (1911-1982). Due fotopiani a confronto</i> , Marsilio, Venezia, 1999.
I	I.CO.P. SPA 2019	I.Co.P. Spa, ICOP, <i>100 anni di storia e innovazione</i> , pubblicazione per il centenario della fondazione della Società, Udine, 2019.
	INSOLERA 1976	Italo Insolera, Roma Moderna. <i>Un secolo di storia urbanistica 1870-1970</i> , Giulio Einaudi Editore, Torino, 1976 (I ed. 1962).
	IORI, PORETTI 2018	Tullia Iori, Sergio Poretti, <i>The rise and decline of the Italian school of engineering</i> , in <i>Construction History</i> , vol. 33, pp. 85-108, The Construction History Society, 2018
	ISNENGGHI, 2002	Mario Isnenghi, <i>La stampa</i> , in <i>Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento</i> , a cura di M. Isnenghi e S. Woolf, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 2002, vol. III, pp. 1969-2000.
K	KLEINMANNS 2011	Joachim Kleinmanns, <i>Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit</i> , Jonas Verlag, Marburg, 2011.
	KUSCH 2020	Clemens Kusch (a cura di), <i>Eugenio Miozzi. Venezia tra innovazione e tradizione (1931-1969)</i> , DOM Publishers, Berlin, 2020.
L	LANDINI 1918	Armando Landini, <i>Cenni necrologici del socio onorario comm. ing. Silvio Canevazzi</i> , Società Tipografica già Compositori, Bologna, 1918.
	LASKUS 1902	August Laskus, <i>Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung Gewölbter Brücken</i> , von G. Tolkmitt, riedizione elaborata e ampliata dal August Laskus, Verlag von Wilkhelm Ernst & Sohn, Berlino, 1902.
	LUIGGI 1912	Luigi Luiggi, <i>Le opere pubbliche a Tripoli. Note di viaggio</i> , in <i>Nuova Antologia</i> , XLVII, fasc. 965, 1.3.1912, pp. 115-130.
	LUZZATTO, MARANGONI, OREFFICE 1905	E. Luzzatto, L. Marangoni, M. Oreffice, <i>Porto di Venezia. Studio di nuove opere marittime</i> , Tip. C. Ferrari, Venezia, 1905.
M	MAGRINI 1931	Alberto Magrini, <i>Gruppi Urbanistici e Piani Regolatori. Studio per un piano regolatore di Venezia e Mestre</i> , in <i>Le tre Venezie</i> , n°8, agosto 1931, pp. 500-505.
	MANCUSO 1962	Salvatore Mancuso, <i>Edilizia militare. Caserme ed alloggiamenti moderni per il soldato</i> , relazione generale redatta in occasione del VII Congresso Nazionale dell'Industria e dell'Abitazione di Napoli 30 giugno-4 luglio 1961, Tipografia Iacelli, Roma, 1962, pp.170-225.

MANDOLESI 1964	Enrico Mandolesi, <i>Cento anni di insegnamento dell'Architettura nelle Facoltà di Ingegneria</i> , in Istituto di Architettura e Urbanistica dell'Università degli studi di Trieste (a cura di), <i>Atti del convegno dei docenti di discipline architettoniche delle facoltà di ingegneria</i> , Trieste, 13-15 giugno 1963, Trieste, 1964.
MANGANOTTI, SIMIONATO 2022	Francesco Manganotti, Sara Simionato, <i>Il contributo dell'impresa SACAIM alla costruzione della Venezia contemporanea 1920-1966</i> , tesi di laurea, Università Luav di Venezia, relatori Prof.ssa Marzia Marandola, Prof. Marco Pogacnik, Venezia, 2022.
MARETTO 1989	Paolo Maretti, <i>La casa veneziana nella storia della città: dalle origini all'Ottocento</i> , Marsilio, Venezia, 1989.
MARTINELLI 1705	Domenico Martinelli, <i>Il Ritratto, ovvero le cose più notabili di Venezia diviso in due parti</i> , Lorenzo Baseggio, Venezia, 1705.
MASIERO, ZANNONER 2013	Roberto Masiero, David Zannoner, <i>L'ingegneria dei ponti e le nuove sfide del costruire</i> , in <i>Il contributo italiano alla storia del Pensiero-Tecnica</i> , 2013, Treccani, risorsa online.
MAZZARIOL 2011	Mariachiara Mazzariol (a cura di), <i>Ferdinando Ongania 1842-1911, editore in Venezia. Catalogo</i> , Linea d'Acqua Editore, Fondazione Querini Stampalia Onlus, Venezia, 2011.
MAZZI, ZUCCONI 2006	Giuliana Mazzi, Guido Vittorio Zucconi (a cura di), <i>Daniele Donghi. I molti aspetti di un ingegnere totale</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2006.
MEZZALIRA 1996	Mauro Mezzalira, <i>Venezia anni Trenta. Il Comune, il partito fascista e le grandi opere</i> , in <i>Italia contemporanea</i> , n. 202, 1996.
MIONI 1980	Alberto Mioni (a cura di), <i>Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane in Italia tra le due guerre</i> , Franco Angeli, Milano, 1980.
MIOZZI, SANTARELLA 1924	Eugenio Miozzi, Luigi Santarella, <i>Ponti italiani in cemento armato, I raccolta</i> , 2 vol., Hoepli, Milano, 1924.
MIOZZI 1927	Eugenio Miozzi, <i>Riassunti sulla legislazione dei Lavori Pubblici</i> , Tipografia SITE, Bolzano, 1927.
MIOZZI 1928	Eugenio Miozzi, <i>Il razionale tracciamento della fibra media delle volte</i> , in <i>Il Monitore Tecnico</i> , n. 23-24, Dicembre 1928.
MIOZZI 1931	Eugenio Miozzi, <i>Applicazione delle deformazioni sistematiche nella costruzione di travate in cemento armato</i> , in <i>Annali dei LLPP</i> , Stabilimento Tipografico del Genio Civile, Roma, marzo 1931, pp. 188-199.
MIOZZI, SANTARELLA 1932	Eugenio Miozzi, Luigi Santarella, <i>Ponti italiani in cemento armato, II raccolta</i> , 2 vol., Hoepli, Milano, 1932.
MIOZZI 1933	Eugenio Miozzi, <i>Il ponte di legno sul "Canal Grande" a Venezia</i> , in <i>Annali dei lavori pubblici</i> , fasc. 5, anno 1933.
MIOZZI 1934	Eugenio Miozzi, <i>Il Ponte del Littorio</i> , Zanetti, Venezia, 1934.
MIOZZI 1935	Eugenio Miozzi, <i>Dal Ponte di Rialto al nuovo Ponte degli Scalzi</i> , in <i>Annali dei lavori pubblici</i> , fasc. 6-7, anno 1935.
MIOZZI 1955	Eugenio Miozzi, <i>La metropolitana a Venezia</i> , in <i>Politica dei trasporti</i> , anno V, n°3, marzo 1955.
MIOZZI 1956	Eugenio Miozzi, <i>Le comunicazioni tra il Veneto e l'Europa Centrale</i> , in <i>Strade e Traffico</i> , n°34, dicembre 1956.
MIOZZI 1957	Eugenio Miozzi, <i>Venezia nei secoli. La città</i> , 2 vol., Libeccio Editore, Venezia, 1957.
MIOZZI 1968	Eugenio Miozzi, <i>Venezia nei Secoli. La laguna. Il salvamento</i> , Libeccio Editore, Venezia, 1968.
MOCHI, PREDARI 2012	Giovanni Mochi, Giorgia Predari, <i>La costruzione moderna a Bologna (1875-1915). Ragione scientifica e sapere tecnico nella pratica del costruire in cemento armato</i> , Bruno Mondadori, Milano, 2012.



	MOROLIN 1839	Pietro Gaspare Morolin, <i>Un viaggetto a Venezia nel mese di ottobre del mille ottocento trentotto. Racconto di un viniziano adorno di incisioni e litografie</i> , Venezia, tipografia della Eredi Picotti, 1839.
	MUGGIA 1892	Attilio Muggia, <i>Le costruzioni architettoniche in rapporto alla natura dei materiali</i> , Tipografia Gamberini e Parmeggiani, Bologna, 1892.
	MUGGIA 1893	Attilio Muggia, <i>Lezioni di Architettura Tecnica esposte dall'ing. Muggia nel 1° Corso della R. Scuola di Applicazione per gli ingegneri</i> , Bologna, 1893.
N	NEBBIA 1934	Ugo Nebbia, <i>Autorimessa a Venezia</i> , in <i>Casabella</i> , n° 83, novembre 1934, pp. 36-41.
	NERVI 1945	Pier Luigi Nervi, <i>Scienza o arte del Costruire? Caratteristiche e possibilità del cemento armato</i> , Edizioni la Bussola, Roma, 1945. Ed. consultata, Città Studi edizioni, 2014.
	NICOLOSO 2018	Paolo Nicoloso, <i>Marcello Piacentini. Architettura e potere: una biografia</i> , Gaspari Editore, Udine, 2018.
P	PAVANELLO, ROMANELLI, 1983	Giuseppe Pavanello, Giandomenico Romanelli (a cura di), <i>Venezia nell'Ottocento: immagini e mito, catalogo della mostra Venezia nell'Ottocento</i> , Venezia Ala Napoleonica e Museo Correr, dicembre 1983-marzo 1984, Electa Editrice, Milano, 1984.
	PELLEGRINI 1936	Giovanni Pellegrini, <i>Manifesto dell'architettura coloniale</i> , in <i>Rassegna di Architettura</i> , anno VIII, 1936, pp. 350-367.
	PENZO 2009	Pier Paola Penzo, <i>L'urbanistica incompiuta. Bologna dall'età liberale al fascismo</i> , CLUEB, Bologna, 2009.
	PERDONNET 1855	Auguste Perdonnet, <i>Traité élémentaire du chemin de fer</i> , Garnier, Paris, 1855.
	POPULIN 1987	Elisabetta Populin, <i>Eugenio Miozzi. Le innovazioni urbanistiche nella Venezia del Novecento</i> , tesi di laurea, Università luav di Venezia, Venezia, relatore Giulio Ernesti, 1987.
	PORETTI, IORI 2015	Sergio Poretti, Tullia Iori, <i>SIXXI - XXth century structural engineering. The Italian contribution</i> , 4 voll., vol. 2, Gangemi Editore, Roma, 2015.
	PRETI 2013	Alberto Preti, <i>Bologna in età contemporanea 1915-2000</i> , in <i>Storia di Bologna</i> , vol. 4, Bologna University Press, Bologna, 2013.
	PUPPI, ROMANELLI 1985	Lionello Puppi, Giandomenico Romanelli (a cura di), <i>Le Venezia Possibili. Da Palladio a Le Corbusier</i> , Electa, Milano, 1985.
R	REBERSCHAK 2002	Maurizio Reberschak, <i>Gli uomini capitali. Il Gruppo veneziano, Volpi, Cini e gli altri</i> , in <i>Storia di Venezia</i> , Treccani, 2002, risorsa online.
	RESINI 1998	Daniele Resini (a cura di), <i>Venezia '900. Reale fotografia Giacomelli</i> , Skira, Milano, 1998. Catalogo della mostra <i>Venezia Novecento: Reale Fotografia Giacomelli</i> , Venezia, Museo Fortuny, 30 maggio-20 settembre 1998.
	REVERE 1918	Giulio Revere, <i>Necrologio del Prof. Silvio Canevazzi</i> , in <i>Cemento</i> , Torino, aprile 1918.
	ROHN 1912	Arthur Rohn, <i>Der Brückenbau in den letzten Jahren</i> , in <i>Schweizerische Bauzeitung</i> , 1912 (La costruzione dei ponti negli ultimi anni. Relazione sulla conferenza tenuta dal prof. A. Polin alla Società degli ingegneri e degli architetti di Zurigo, 15 novembre 1911).
	ROMANELLI 1983 (1)	Giandomenico Romanelli (a cura di), <i>Venezia Vienna</i> , Banca Cattolica del Veneto, Electa, Milano, 1983.
	ROMANELLI 1983 (2)	Giandomenico Romanelli (a cura di), <i>Venezia nell'Ottocento. Immagini e mito</i> , catalogo della mostra (Venezia ala Napoleonica del Museo Correr, Venezia, dicembre 1983 - marzo 1984), Electa, Milano, 1983.
	ROMANELLI 1989	Giandomenico Romanelli, <i>Venezia Ottocento. L'architettura, l'urbanistica</i> , Marsilio Editori, Venezia, 1989.
	RONDELET 1841	Antoine Rondelet, <i>Saggio storico sul ponte di Rialto a Venezia</i> , F.lli Negretti Editore, Mantova, 1841.

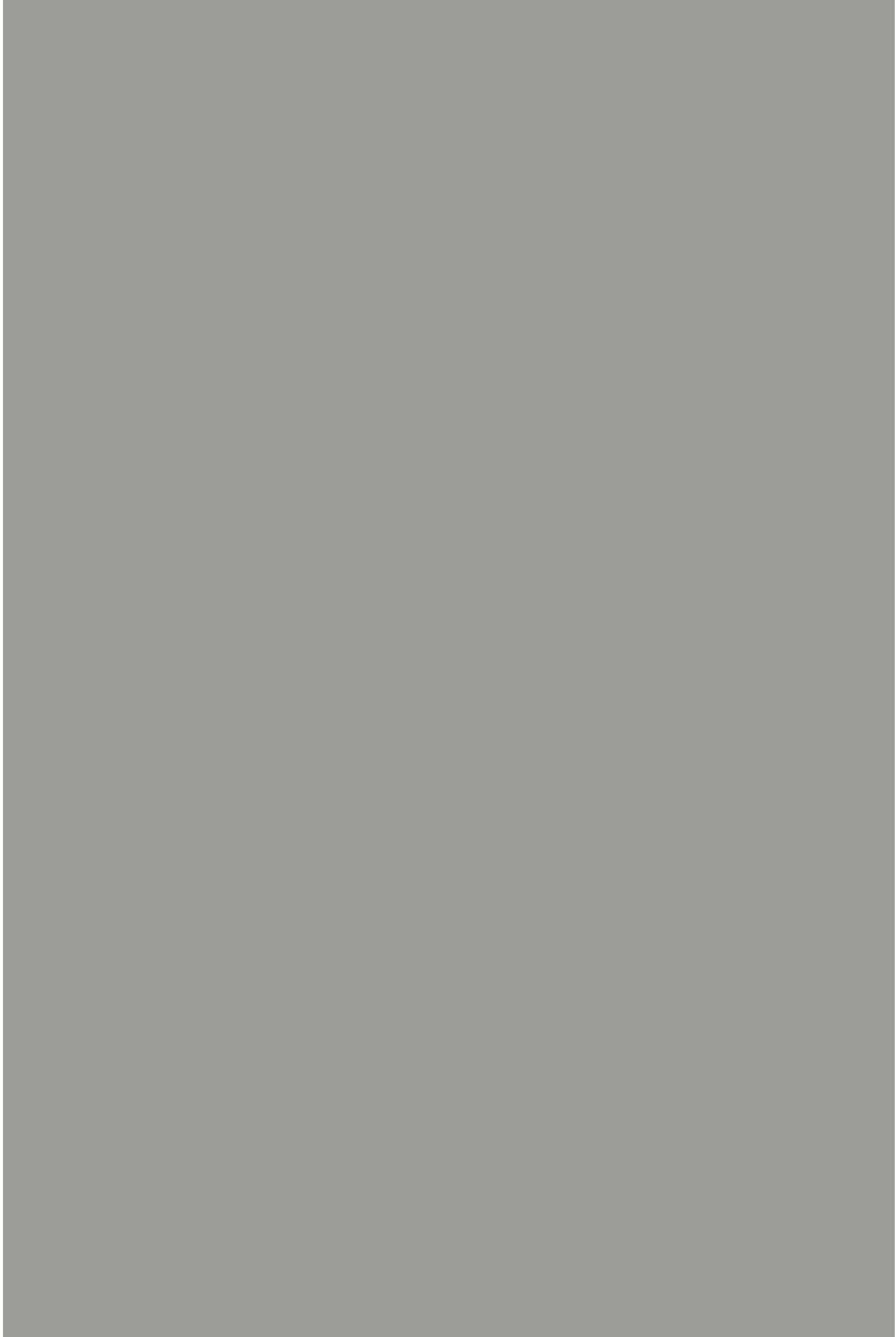
RUSKIN 1851	Jhon Ruskin, <i>Le pietre di Venezia</i> , trad., Mondadori, Milano, 2000. I edizione 1851.	
SANTARELLA 1925	Luigi Santarella, <i>Il collaudo dei ponti con flessimetro di precisione Miozzi</i> , estratto da <i>L'Industria</i> , vol. XXXIX, n° 11, 1925, Società Editrice "UNITAS", Milano, 1925.	S
SANTOIANNI 2008	Vittorio Santoianni, <i>Il Razionalismo nelle colonie italiane 1928-1943. La "nuova architettura" delle Terre d'Oltremare</i> , tesi di dottorato, Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli, 2008.	
SBORDONE 2003	Giovanni Sbordone, <i>Nella Repubblica di Santa Margherita. Storie di un campo veneziano nel primo Novecento</i> , Ediciclo Editore, Portogruaro (Ve), 2003.	
SCIMEMI 2009	Maddalena Scimemi, <i>Architettura del Novecento a Venezia. Il palazzo Rio Nuovo</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2009.	
SEJOURNÉ 1913	Paul Sejourné, <i>Grandes voûtes</i> , vv. 1-4, Impr. Vve Tardy-Pigelet et fils, Bourges, 1913-1918	
SGARBI 1984	Vittorio Sgarbi, <i>Venezia Felix. Gabriel Bella cronista della Serenissima</i> , Franco Maria Ricci Editore, Fontanellato, 1984.	
SILVESTRI 1934	G. Silvestri, <i>L'Autorimessa di Venezia</i> , in <i>Le vie d'Italia</i> , Novembre 1934, pp. 873-879.	
SIMONETTI 1914	Riccardo Simonetti, <i>Le opere pubbliche della Tripolitania e della Cirenaica progettate e dirette dal Genio Civile nel primo biennio dell'occupazione (fino al 31 gennaio 1914)</i> , Tipografia Nazionale G. Bertero & C., Roma, 1914.	
SIRENA 2017	Toni Sirena, <i>Il ponte delle disgrazie</i> , Cierre Edizioni, Verona, 2017.	
SOMMA, BORTOLOTTI, CAMPOSTRINI, CAROZZI 1983	Lando Bortolotti, Tullio Campostrini, Carlo Carozzi, Paola Somma, <i>Venezia Nuova. La politica della casa. 1893-1941</i> , Marsilio Editori, Venezia, 1983.	
STORELLI, TURRI 2014	Franco Storelli, Francesca Turri, <i>Le caserme e la città. Beni immobili della difesa tra abbandoni, dismissioni e riusi</i> , Palombi Editori, Roma, 2014.	
TAFURI 1985	Manfredo Tafuri, <i>Venezia e il Rinascimento, religione, scienza e architettura</i> , Einaudi, Torino, 1985	T
TAFURI 1994	Manfredo Tafuri, <i>La dignità dell'attimo: trascrizione multimediale di "Le forme del tempo: Venezia e la modernità – una lezione di Manfredo Tafuri"</i> , Grafiche Veneziane, Venezia, 1994.	
TALAMONA 1992	Marida Talamona, <i>La Libia: un laboratorio di architettura</i> , in <i>Rassegna. Problemi di architettura dell'ambiente</i> , n° 51 (1992), p. 62-79.	
TALAMONA 1993	Marida Talamona, <i>Città europea e città araba in Tripolitania</i> , in Giuliano Gresleri, Pier Giorgio Massaretti, Stefano Zagnoni (a cura di), <i>L'architettura italiana d'oltremare (1870-1940)</i> , catalogo della mostra (Bologna, 26 Settembre 1993-10 gennaio 1994), Marsilio Editori, Venezia, 1993, pp. 257-277.	
THÜRLIMANN 1980	Bruno Thürlimann, <i>Rapporto dell'11° Congresso IABSE (International Association of Bridges and Structural Engineering)</i> , 1980.	
TORELLI 1867 (1)	Luigi Torelli, <i>Il canale di Suez e l'Italia</i> , Stabilimento Giuseppe Civelli, Milano, 1867.	
TORELLI 1867 (2)	Luigi Torelli, <i>Le condizioni della provincia e della città di Venezia nel 1867</i> , Tipografia della Gazzetta, Venezia, 1867.	
TORSELLO 2017	Alberto Torsello (a cura di), <i>Venezia, Cinema Teatro Italia. Restauro e riuso</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2017.	
TRINCANATO 1948	Egle Renata Trincanato, <i>Venezia minore</i> , Edizioni del Milione, Milano, 1948.	
TRINCANATO 1970	Egle Renata Trincanato, <i>Sintesi strutturale di Venezia storica</i> , in AA.VV., <i>Piazza San Marco. L'architettura, la storia, le funzioni</i> , Marsilio Editori, Venezia, 1970, pp. 78-92.	

U	URBA 1931	URBA Gruppo Urbanisti Veneziani, <i>Piano regolatore generale della città di Venezia. Estratto dello studio per la sistemazione dell'arrivo del ponte a Venezia e dell'allacciamento alle comunicazioni interne della città</i> , Grafiche Sorteni, Venezia, 1931
W	WOOLF, ISNENGI 2002	Stuart Joseph Woolf, Mario Isnenghi (a cura di), <i>Storia di Venezia. Novecento</i> , Fondazione Cini, Venezia, 2002.
Z	ZANNONI 1892	Antonio Zannoni, <i>Architettura tecnica. Primo corso, stili architettonici, lezioni del prof. A. Zannoni, 1891-1892</i> , Tipografia A. Ponghetti, Bologna, 1892.
	ZANNONI 1893	Antonio Zannoni, <i>Dell'uso degli ordini architettonici. Nota critica dell'ingegnere architetto Antonio Zannoni</i> , Firenze, 1896.
	ZANNONI 1904	Antonio Zannoni, <i>Architettura Tecnica, Lezioni dell'ing. A. Zannoni, Regia Scuola di Applicazione per gli Ingegneri</i> , Bologna, 1904.
	ZANOTTO 1847	Francesca Zanotto, <i>Descrizione della città, in Venezia e le sue lagune. II</i> , Stabilimento Antonelli, Venezia, 1847.
	ZUCCHETTA 1985	Gianpietro Zucchetta, <i>I rii di Venezia. La storia degli ultimi tre secoli</i> , Edizioni Helvetia/Foligraf, Venezia, 1985
	ZUCCHETTA 1992	Gianpietro Zucchetta, <i>Venezia ponte per ponte. Vita, morte e miracoli dei 443 manufatti che attraversano i canali della città</i> , vol. 1-2, Stamperia di Venezia, Venezia, 1992
	ZUCCONI 1987	Guido Vittorio Zucconi, <i>La cultura degli ingegneri. Acque e strade ferrate all'indomani dell'annessione</i> , in <i>Storia della cultura Veneta</i> , vol. 6, Neri Pozza Editore, Milano, 1987.
	ZUCCONI 1989	Guido Vittorio Zucconi, <i>La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)</i> , Jaca Book, Milano, 1989.
	ZUCCONI 2001	Guido Vittorio Zucconi, <i>La città dell'Ottocento</i> , Laterza, Bari, 2001.
	ZUCCONI 2002	Guido Vittorio Zucconi, <i>La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento</i> , Marsilio Editori, Venezia, 2002.
	ZUCCONI 2022	Guido Vittorio Zucconi, <i>Planning Venice after the Italian Unification: The Development of a Space-based Identity</i> , in <i>Planning Perspectives</i> , 2022.
	ZUCCONI, SERENA 2003	Guido Zucconi, Tiziana Serena, (a cura di), <i>Camillo Boito. Un protagonista dell'Ottocento italiano</i> , atti del convegno del 31 marzo 2000 presso palazzo Cavalli-Franchetti, Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, Venezia, 2003.

# ARCHIVI E BIBLIOTECHE

— BUB Archivio Storico	Archivio Storico dell'Università di Bologna
— AP IUAV	Archivio Progetti IUAV (Fondi: Torres/Miozzi/Wenter)
— AMV	Archivio Municipale di Venezia - Celestia
— ASV	Archivio di Stato Venezia
— LINCEI Roma	Accademia dei Lincei Roma
— Ca Foscari	Fondo Storico
— BNMV	Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia
— Querini	Fondazione Querini Stampalia
— BNC	Biblioteca Nazionale Centrale
— Corriere	Archivio Storico del Corriere della Sera
— La Stampa	Archivio Storico La Stampa

BUB Archivio Storico	Fondo Regia Scuola di Applicazione per gli Ingegneri, fascicoli degli studenti	
AP IUAV	Fondo Miozzi	Si tratta del Fondo più studiato, che riguarda l'archivio personale di Eugenio Miozzi, oggetto dell'inventario del 1997 di Valeria Farinati.
	Fondio Miozzi (Miscellanea)	La documentazione della Miscellanea è frutto di un versamento successivo, principalmente di documentazione biografica.
	Fondo Torres	
	Fondo Vallot	
AMV	La catalogazione generale dei documenti in AMV segue un ordine legato agli indici che venivano dati di quinquennio in quinquennio ai vari uffici. Vi sono poi alcuni archivi, che costituiscono delle serie indipendenti e non seguono la suddivisione in quinquenni.	
	AMV 1926-30	la documentazione consultata riguarda il Titolo IX (Lavori pubblici), e di questo le Classi 1 (Strade-Sottosuolo), 6 (Ponti) e 8 (Porti, Canali, Lagune, Scoli).
	AMV 1930-35	Cambia la catalogazione del Titolo Lavori Pubblici che passa da IX a X; le stesse Classi vengono indicizzate come segue: Titolo X(Lavori pubblici), Classi 1 (Strade-Sottosuolo), 2 (Ponti) e 3 (Porti, Canali, Lagune, Scoli).
	Serie <i>Ponte...</i> (1-37)	Con questo identificativo è catalogata in 37 Buste tutta la documentazione rimasta dell'Ufficio Tecnico del comune riguardante il Progetto del Ponte Translagunare. Le buste riguardanti Rio Novo e gli altri progetti correlati all'opera, sono quelle numerate dalla 26 alla 37, e comprendono i Gruppi III, IV. Il progetto del ponte translagunare, era diviso in quattro Gruppi, a loro volta separati in Lotti. I primi due Gruppi riguardavano la sistemazione dell'accesso da Mestre e il Ponte vero e proprio, il terzo Rio Novo, con una serie di Lotti dall'1 al 6, che comprendevano lo scavo del canale, la costruzione dei nuovi ponti, la sistemazione del piazzale Roma. Il quarto gruppo infine, costituito da un solo lotto, era completamente dedicato al ponte degli Scalzi.
	Serie <i>Contratti</i>	La serie Contratti conserva la documentazione legata direttamente alle Imprese vincitrici degli appalti per la realizzazione dei lavori. Sono stati consultati i contratti: <ul style="list-style-type: none"> <li>— 5835 - Impresa Carena (CANALE DEL RIO NOVO)</li> <li>— 5836 - Impresa Serantoni/Tiepolo (PONTI SU RIO NOVO)</li> <li>— 5837 - Impresa Serantoni/Tiepolo (PONTI SU RIO NOVO)</li> <li>— 6142 - Impresa Zancan&amp;Dal Maschio (PAVIMENTAZIONE DEGLI ACCESSI)</li> <li>— 6143 - Ferrobeton (PAVIMENTAZIONE DELL'ULTIMO TRATTO SU P.LE ROMA)</li> <li>— 6160 - Ferrobeton (LAVORI SUPPLEMENTARI SISTEMAZIONE DEGLI ACCESSI)</li> <li>— 6164 - Toffano detto Palazzona (P.LE ROMA)</li> <li>— 6187 - Toffano detto Palazzona (CANALE DEL RIO NOVO)</li> <li>— 6198 - Puricelli (P.LE ROMA)</li> </ul>
	Serie <i>Consulta</i>	Raccolta dei verbali delle Sedute della consulta municipale, assenti dal 14 Novembre 1928 all'11 Ottobre 1930, periodo in cui l'organo era stato soppresso.
	Serie <i>Podestarili</i>	Raccolta delle Determinazioni Podestarili, raccolte per trimestri. Consultate quelle dal 1930 al 1934 e riportate in Appendice III.
	Fondo <i>Giacomelli</i>	Il Fondo, ha avuto un parziale riordino e una prima digitalizzazione culminata nella pubblicazione nel 1998 del volume <i>Venezia Novecento. Reale fotografia Giacomelli</i> . Da quest'ultimo lavoro consistente l'archivio non è stato lavorato. Le immagini digitalizzate, c.a. 11000 fotografie, sono disponibili sul portale online albumdivenezia.
LINCEI ROMA	Fondo Reale Accademia d'Italia: Consultati i verbali delle riunioni della Classe delle Arti.	



# APPENDICI

- I MAPPA DEI PONTI  
1919-1930
- II CONVENZIONE  
26 GIUGNO 1930
- III DETERMINAZIONI  
PODESTARILI
- IV RASSEGNA  
STAMPA

# I MAPPA DEI PONTI 1919-1930

I ponti discussi nella prima parte della ricerca appartengono ad un documento in AP IUAV, Miozzi 1.pro/15. I manufatti principali sono stati già trattati nel testo, i mancanti sono qui riportati. A lato invece, sono localizzati i ponti tutt'ora esistenti, che siano essi in servizio o dismessi.

fig.A1 Ponte sul Rudavoi



fig.A3 Ponte d'Oltra



fig.A2 Ponte di Arina

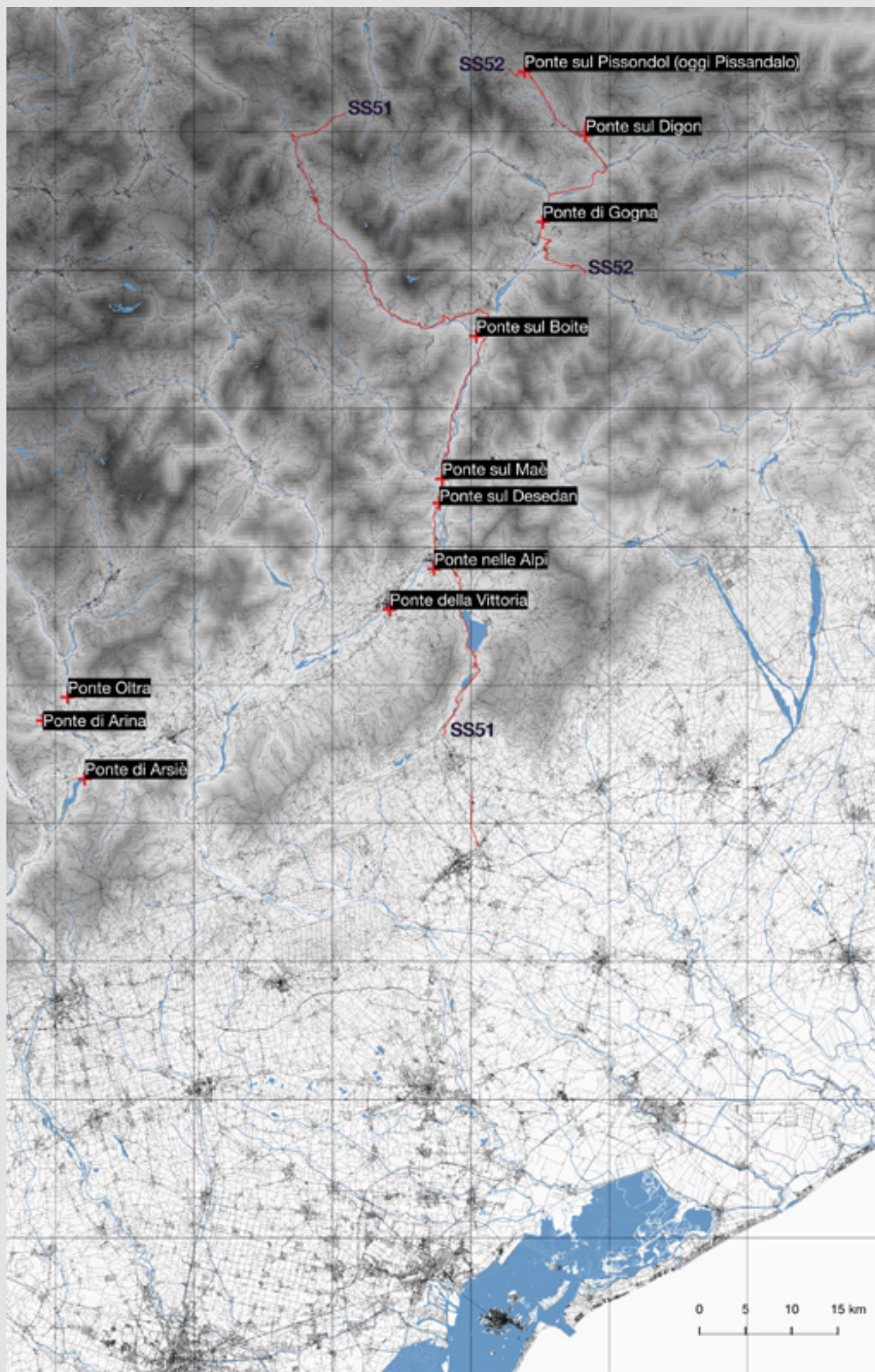


fig.A4 Ponte di Arsié



NOME PONTE	FIG.	STRADA DI RIFERIMENTO	KM/LOC.		STATO ATTUALE
Ponte della Pissa	28	Statale Carnica (SS52)	3°	arcata piena	–
Ponte sul Pissandol	29	Statale Carnica (SS52)	Pissandolo	arcata piena	In servizio
Ponte sul Digon	30-31	Statale Carnica (SS52)	29°	arcata piena	In servizio
Viadotto della Vespola	32	Statale Carnica (SS52)	17°	telaio cls	–
Ponte della Lasta	33	Statale Carnica (SS52)	21°	arcata piena	–
Ponte di Gogna	34-35	Statale Carnica (SS52)	Treponti	3 arconi	Non in servizio
Ponte sul Bigontina	43	Statale di Allemagna (SS51)	Cortina	travata	Ricostruito
Ponte sul Desedan	40	Statale di Allemagna (SS51)	Desedan	arcate piene	In servizio
Ponte sul Maé	41	Statale di Allemagna (SS51)	Maé	arcata piena	Non in servizio
Ponte sul torrente Boite	42	Statale di Allemagna (SS51)	Perarolo	travate in ferro	In servizio
Ponte nelle Alpi	36-39	Statale di Allemagna (SS51)	Ponte nelle Alpi	3 arconi	In servizio
Ponte sul Rudavoi	A1	Statale delle Dolomiti (SS48)	–	funicolare	Demolito
Ponte di Arina	A2	Strada comunale dal Passo Chioé a Pian del Vescovo	Lamon	2 arconi	In servizio
Ponte d'Oltra	A3	Diramazione Statale Grappa e Passo Rolle (SS50)	26°	3 arconi	In servizio
Ponte di Arsié	A4	Diramazione Statale Grappa e Passo Rolle (SS50)	11°	arcate piene	Ricostruito





II

# CONVENZIONE 26 GIUGNO 1930

## LA CONVENZIONE FIRMATA A PALAZZO VENEZIA.

*Ecco il testo della Convenzione relativa alla concessione per la costruzione di una nuova via di accesso fra la città di Venezia e la terra ferma in regione Marghera.*

VITTORIO EMANUELE III  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

L'anno 1930 - VIII E. F. addì 26 del mese di giugno in Roma, in una sala del Palazzo Venezia avanti di me cav. uff. dott. Giuseppe Picece, capo sezione amministrativo del Ministero dei lavori pubblici delegato alla stipulazione del presente atto ed alla presenza dei sottoscritti testimoni noti ed idonei a forma di legge ed a me personalmente cogniti,

Avv. cav. uff. Suppiej Giorgio fu Giuseppe nato a Creazzo (Vicenza) e domiciliato a Venezia, segretario federale di Venezia;

Dott. ing. comm. Fantucci Vittorio Umberto di Giovanni nato e domiciliato a Venezia, progettista, deputato al Parlamento;

Rag. gr. uff. Oreglia Cesare di Giorgio nato e domiciliato a Roma, direttore generale dell'Edilizia, Viabilità e Porti del Ministero dei lavori pubblici;

Dott. comm. Arnaldo Battistini fu Alessandro nato a Morro d'Alba (Ancona) e domiciliato a Roma, ispettore centrale del Ministero dei lavori pubblici.

Sono comparsi:

*da una parte*

S. E. il cav. Benito Mussolini fu Alessandro, Primo Ministro, Capo del Governo;

S. E. il cav. di gr. cr. Araldo Crollanza fu Goffredo, Ministro dei lavori pubblici;

S. E. il cav. di gr. cr. Antonio Mosconi fu Giuseppe, Ministro delle finanze;

S. E. il cav. di gr. cr. Costanzo Ciano fu Raimondo, medaglia d'oro, conte di Cortellazzo, Ministro delle comunicazioni;

S. E. il comm. dott. Giovanni Battista Bianchetti fu Giuseppe nato a Castelfranco Veneto e domiciliato a Venezia, prefetto di Venezia e presidente del Consiglio provinciale dell'economia di Venezia;

Il comm. dott. Antonio Garioni fu Giovanni nato a Biadene (Treviso) e domiciliato a Venezia, preside dell'Amministrazione provinciale di Venezia;

*e dall'altra*

Il N. U. cav. uff. Ettore Zorzi fu Gaspare nato e domiciliato a Venezia, podestà di Venezia.

P R E M E S S O

che il problema delle comunicazioni interessanti la città di Venezia dopo lungo periodo di discussioni e di studi, si è concretato in un progetto tecnico predisposto a cura del comune di Venezia in accordo con la Federazione provinciale fascista;

che tale progetto, datato del 13 gennaio 1930 e del complessivo importo di L. 120.000.000 riguarda:

1°) la costruzione di un ponte adiacente a quello delle Ferrovie dello Stato, dalla terraferma a Venezia con sedi indipendenti per doppia linea tramviaria per autostrada e per strada di libera circolazione per pedoni e cicli, ed annessa stazione sopra elevata con opere accessorie compreso un ponte sul Canal Grande;

2°) la sistemazione ed allargamento di alcuni canali esistenti, per rendere praticabile una via acquea e terrestre di rapida comunicazione, dalla stazione ferroviaria di Santa Lucia e dalla progettata stazione terminale dell'automobile a Santa Chiara, alla località Ca' Foscari in Canal Grande;

che tale progetto fu approvato nei riguardi dell'idraulica lagunare dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque con voto n. 24 del 24 gennaio 1930;

che fu dichiarato meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici in assemblea generale con voto n. 313 del 29 stesso mese, nella ridotta somma complessiva di Lire 110.000.000, e proporzionalmente per l'importo di L. 82.500.000 per la parte prima e L. 27 milioni 500 mila per la seconda;

che nella riunione del 12 marzo 1930 - Anno VIII - l'Eccellentissimo Consiglio dei Ministri, su proposta di S. E. il Capo del Governo, ha deliberato che sia elaborata una convenzione tra il Governo, il comune di Venezia e gli altri Enti interessati, per l'attuazione del progetto riguardante l'allargamento del ponte ferroviario;

che lo Stato in riconoscimento dei caratteri di pubblico interesse che l'opera riveste, ha determinato di concedere il proprio concorso finanziario nella misura del settantacinque per cento;

Che l'Amministrazione provinciale di Venezia, in considerazione dell'interesse che lega l'intera provincia al Capoluogo ha deliberato di concorrere nella spesa con la somma di L. 5.000.000;

che il Consiglio provinciale dell'economia ha deliberato di concorrervi con la somma di L. 1.000.000;

che, infine, il comune di Venezia ha deliberato di concorrere nella spesa, a copertura dell'intero importo occorrente stanziando la somma di L. 15.000.000;

che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con nota N. L. 8 bis/23350 dell'8 marzo 1930, ha dichiarato di approvare le condizioni esecutive previste nel citato progetto.

Tutto ciò premesso, mentre il Governo si riserva di promuovere i necessari provvedimenti legislativi, esclusivamente per quanto concerne la costruzione del ponte, rinviando ad ulteriore esame il problema delle comunicazioni interne della città di Venezia, di cui al n. 2 delle premesse le parti come sopra costituite, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa che forma parte integrante della presente convenzione, convengono e stipulano quanto appresso:

Art. 1. — Lo Stato concede al comune di Venezia la esecuzione delle seguenti opere, giusta il progetto di massima in data 13 gennaio 1930, a firma dell'ing. dott. Vittorio Umberto Fantucci, nel previsto importo di L. 82.500.000:

a) opere in terraferma dal piede del grande cavalcavia di Marghera, alla testata dell'attuale ponte ferroviario;

b) allargamento del ponte sulla laguna fino alla progressiva 3080;

c) opere di arrivo in Venezia, da sistemare nell'abitato e in aderenza degli impianti delle ferrovie dello Stato, a Santa Lucia, Santa Chiara, San Simone, il tutto con le corrispondenti opere provvisorie e complementari.

Per le opere ferroviarie dovranno intervenire accordi con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, come è contemplato nelle riserve della lettera 8 marzo 1930, N. L. 8-bis 23350 sopra citata.

Art. 2. — Il Comune concessionario dovrà, entro sei mesi dall'approvazione della convenzione, presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, per il tramite del R. Magistrato alle Acque, il piano di svolgimento di tutti i lavori, unitamente ad uno o più progetti parziali di esecuzione, mentre tutti i rimanenti progetti dovranno essere presentati entro il successivo semestre.

Il piano di svolgimento delle opere dovrà essere redatto in modo da predisporre la esecu-

zione dei lavori entro un quadriennio decorrente dalla data di approvazione del piano stesso e dei primi progetti parziali con esso presentati.

Il Ministero dei lavori pubblici, su parere del Comitato Tecnico di Magistratura, nell'approvare i singoli progetti, fisserà il termine per l'ultimazione delle opere in essi compresi.

Anche per l'approvazione delle eventuali varianti ai progetti, si seguirà la procedura come sopra.

Art. 3. — Il Comune concessionario dovrà iniziare le opere entro mesi tre dalla notifica dell'approvazione dei progetti in cui le opere stesse sono comprese e condurli innanzi in modo da ultimare nel termine fissato nel decreto di approvazione.

Le eventuali proroghe, che venissero richieste, saranno accordate dal Ministero dei lavori pubblici, sentito il Comitato Tecnico suddetto.

Art. 4. — I contributi dei vari Enti partecipanti restano fissati come segue, nella misura massima qualunque sia per risultare il costo consuntivo delle opere:

a) per lo Stato (in ragione del 75%) . . . . .	L. 61.875.000
b) per la provincia di Venezia . . . . .	» 5.000.000
c) per il Consiglio provinciale dell'Economia di Venezia . . . . .	» 1.000.000

con un importo complessivo di . . . . . L. 67.875.000

La rimanente spesa a copertura dell'importo totale resta a carico del comune di Venezia.

Art. 5. — I contributi di cui all'articolo precedente, saranno corrisposti, senza interessi, in quattro annualità da pagarsi il 1° luglio degli anni 1931, 1932, 1933, 1934, in base agli stati di accertamento previsti dall'art. 6.

Le corresponsioni non potranno mai oltrepassare in ciascun anno il quarto del contributo totale dovuto da ciascun Ente anche se il Comune dovesse eseguire lavori per cifre superiori al quarto. Nel caso in cui il concessionario non dovesse eseguire in ciascun anno lavori corrispondenti ad un quarto dell'intera opera la differenza verrà dagli Enti contribuenti accantonata e tenuta a disposizione per il pagamento dei lavori, che verranno man mano eseguiti, ed in base agli stessi accertamenti previsti dall'art. 6.

Art. 6. — L'avanzamento dei lavori dovrà risultare da stati mensili redatti dal R. Ufficio del Genio civile di Venezia, distintamente per ogni progetto esecutivo, accompagnati da un verbale di visita di ricognizione emesso dal predetto Ufficio, dal quale risulti che le opere sono state eseguite in piena conformità dei progetti esecutivi.

Sulla base degli stati di avanzamento dei lavori verranno emessi i relativi certificati di pagamento, sui quali sarà indicata la somma dovuta da ciascun Ente, proporzionalmente alle contribuzioni di cui all'art. 4 e la data di scadenza dei pagamenti relativi.

Sui crediti accertati come sopra, saranno corrisposti dallo Stato soltanto i 9/10 (nove decimi) al comune di Venezia, rimanendo un decimo a garanzia delle opere fino a collaudo.

Gli altri Enti contribuenti non avranno diritto a tale trattenuta.

I certificati approvati con decreto del Presidente del Magistrato delle Acque costituiscono titolo di credito cedibile dal Comune per la provvista dei capitali necessari per l'ulteriore finanziamento delle opere.

Art. 7. — Il collaudo delle opere previste nei singoli progetti parziali sarà fatto entro il 2° trimestre dalla data del verbale di ultimazione delle opere stesse da ingegneri del Genio civile, designati dal Presidente del Magistrato alle acque cui è demandata l'approvazione dei collaudi.

Con l'approvazione dei collaudi da parte del Presidente del Magistrato delle acque, saranno svincolati i decimi di garanzia da parte dello Stato.

Art. 8. — Il Magistrato alle acque, nell'interesse dello Stato e degli altri Enti contribuenti, vigilerà, a mezzo dei propri organi, perchè le opere siano eseguite a perfetta regola d'arte in conformità dei progetti approvati e con il maggiore rispetto per l'incolumità lagunare.

Art. 9. — L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avrà del pari diritto di vigilare a che i lavori procedano senza arrecare o minacciare alcun danno alle opere ed agli impianti di propria pertinenza.

Art. 10. — Per le forniture e provviste occorrenti alla esecuzione delle opere, il concessionario è obbligato a preferire l'industria nazionale secondo le disposizioni del R. decreto-legge 7 gennaio 1926, n. 216, convertito nella legge 15 luglio 1926, n. 1379, e del decreto Reale 20 marzo 1927, n. 527, convertito nella legge 8 maggio 1928, n. 519.

Uguale obbligo il concessionario deve imporre ai propri appaltatori e fornitori.

Art. 11. — Le vertenze fra lo Stato ed il concessionario e fra il concessionario e gli altri Enti contributori, in dipendenza della presente convenzione, che ai sensi delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite, giusta gli articoli 12 del Codice di procedura civile e 349 della legge sui lavori pubblici, da un collegio di tre arbitri.

Art. 12. — La presente convenzione e tutti gli atti inerenti e conseguenti, i contratti di appalto e gli atti di espropriazione saranno esenti da bollo e da altre tasse sugli affari nonchè dai diritti catastali e di segreteria, salvi gli emolumenti ai conservatori delle ipoteche.

Il presente atto sarà assoggettato alla tassa di registrazione di lire dieci a carico del Comune concessionario.

Richiesto io ufficiale rogante delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici ho ricevuto e pubblicato la presente convenzione mediante lettura fattane chiara ed intelleggibile voce alle parti contraenti che da me interpellate prima di sottoscriverla, hanno dichiarato essere l'atto conforme alla loro volontà.

La presente convenzione consta di quattro fogli di carta uso bollo scritti da persona di mia fiducia su facciate quindici e righe due della sedicesima.

*Il Capo del Governo:*

BENITO MUSSOLINI fu Alessandro.

*Il Ministro dei lavori pubblici:*

ARALDO CROLLALANZA fu Goffredo.

*Il Ministro delle Finanze:*

ANTONIO MOSCONI fu Giuseppe.

*Il Ministro delle comunicazioni:*

COSTANZO CIANO fu Raimondo.

*Il presidente del Consiglio provinciale dell'economia:* GIOVANNI BATTISTA BIANCHIETTI fu Giuseppe — *Il preside dell'Amministrazione provinciale di Venezia:* ANTONIO GARIONI fu Giovanni — *Il Podestà di Venezia:* ETTORE ZORZI fu Gaspare — *I testimoni:* CESARE OREGLIA di Giorgio; GIORGIO SUPPIERI fu Giuseppe; VITTORIO UMBERTO FANTUCCI; ARNALDO BATTISTINI fu Alessandro — *L'ufficiale rogante:* GIUSEPPE PICECE.



# III

# DETERMINAZIONI PODESTARILI

Le determinazioni podestarili sono tra i documenti fondamentali per ricostruire la vicenda complessa del progetto di Rio Novo. Seguono un ordine progressivo interno al comune che dipende di volta in volta dalle pratiche a cui sono afferenti o ai procedimenti già aperti. Per questo si trovano copie delle determinazioni in tutti i faldoni dell'archivio municipale. Tuttavia, in parallelo, gli originali venivano rilegati in volumi in ordine cronologico, suddivise per trimestri. La numerazione qui riportata, utilizzata anche nelle note al testo, è quella relativa a questi volumi. Sono state raccolte tutte le determinazioni che per oggetto hanno il progetto del congiungimento con la Terraferma. Per avere un quadro generale di quanto il podestà fosse determinante basta leggerne gli oggetti.



**1929****TRIMESTRE III**

n. 2017	3 luglio 1929	Inchiesta tecnico-amministrativa sulla Direzione Lavori.
n. 2063	8 luglio 1929	Rettifica della linea di fabbrica della caserma dei Pompieri prospiciente il Rio Foscari.
n. 2267	2 agosto 1929	Nuova Caserma Pompieri - Sistemazione.
n. 2734	3 settembre 1929	Rettifica della fronte del fabbricato Caserma Pompieri verso il Rio di Ca'Foscari
n. 2803	10 settembre 1929	Compenso di Lire 3000,- al sig. Attilio PUPPOLIN 1° aiutante dell'Ufficio Tecnico Municipale per l'opera da lui svolta pro sfrattati.
n. 3056	10 settembre 1929	NUOVO REGOLAMENTO EDILIZIO DEL COMUNE DI VENEZIA.

**1929****TRIMESTRE IV**

n. 3218	18 Novembre 1929	Ponte sulla Laguna ed allargamento Canal Piccolo.
n. 3494	3 Dicembre 1929	Nomina della Commissione dell'ornato.

**1930****TRIMESTRE I**

n. 12	1 gennaio 1930	Collocamento a riposo dell'Ing.Emilio Emmer - Ingegnere Capo della Sezione lavori e Servizi.
n. 12	6 gennaio 1930	Assegnazione di compenso all'Ing.Emilio Emmer in occasione del suo collocamento a riposo.
n. 18	6 gennaio 1930	Esecuzione di clichès e fotografie occorrenti per la Rivista della Città di Venezia
n. 77	13 gennaio 1930	Acquisto di un orologio controllo per la Direzione Lavori.
n. 180	21 gennaio 1930	Lavori di riparazione stabile di proprietà comunale a S.Chiara.
n. 329	3 febbraio 1930	Turismo - Cartello réclame "Venezia-Lido".

n. 403	11 febbraio 1930	Costituzione Collegio arbitrale e designazione arbitro nei riguardi della costruzione Caserma Pompieri.
n. 413	13 febbraio 1930	Elenco nuovi prezzi con l'Impresa Gobbetto per la Caserma Pompieri.
n. 414	13 febbraio 1930	Polizze alla ditta S.I.R.A.M. per fornitura combustibili.
n. 458	18 febbraio 1930	MARCON Ing. Antonio - assunzione in servizio provvisorio, presso la Direzione Lavori
n. 498	22 febbraio 1930	Paviato Bruno - Sorvegliante provvisorio Direzione Lavori - proroga di servizio.
n. 512	22 febbraio 1930	Manotti Mario - assistente provvisorio ai lavori per il nuovo cavalcavia di Porto Marghera proroga servizio provvisorio.
n. 669	13 marzo 1930	Perizia suppletiva di spesa per costruzione del Cavalcavia di Porto Marghera.
n 784	25 marzo 1930	Contributi per l'Esposizione Biennale Internazionale d'Arte.

## 1930

## TRIMESTRE II

n. 969	5 aprile 1930	Canal Piccolo - Rimborso spese al Dr. Nino Barbantini per viaggio e soggiorno a Roma.
n. 1202	11 maggio 1930	Acquisto di una macchina calcolatrice per cementi.
n. 1289	11 maggio 1930	Contributo del Comune per la costruzione del Ponte sulla Laguna.
n. 1331	26 maggio 1930	Specifica all'Ing. Mario MORO per liquidazione lavori caserma pompieri a Ca'Foscari.
n. 1396	26 maggio 1930	Risoluzione del contratto d'appalto per la Caserma dei Pompieri a Venezia e liquidazione dei danni all'Impresa Gobbetto.
n. 1397	26 maggio 1930	Costruzione di un edificio ad uso Caserma dei Pompieri in località Ca'Foscari a Dorsoduro.
n. 1415	28 maggio 1930	Approvazione della convenzione relativa alla concessione per la costruzione di un nuovo Ponte sulla Laguna

n. 1423	30 maggio 1930	Bruzzo Ing. Giuseppe - assistente presso la Direzione Lavori - collocamento in aspettativa
n. 1661	23 giugno 1930	Liquidazione della pensione spettante all'Ingegnere Emilio EMMER.
n. 1784	30 giugno 1930	Pagamento di Lire 7788,30 alla Federazione Provinciale Fascista per lo studio dei problemi cittadini.
n. 1801	30 giugno 1930	Mantenimento in servizio di MANOTTI Mario in qualità di assistente provvisorio presso la Direzione Lavori.

## 1930

## TRIMESTRE III

Riassunto	15 luglio 1930	Amministrazione del N.H. ETTORE ZORZI dal 14 giugno 1929 al 15 luglio 1930 Prem. Stab. Tip. - Lir. F. Garzia. Venezia, 1930
n. 2006	22 luglio 1930	Spesa di Lire 2100,-. Per i manifesti murali riproducenti il progetto Fantucci sulle nuove comunicazioni di Venezia con la Terraferma.
n. 2020	22 luglio 1930	Apertura del concorso al posto di Ingegnere Capo della Direzione Lavori e Servizi Pubblici.
n. 2095	5 agosto 1930	Nomina della Commissione Tecnico Consulativa per i lavori del Ponte.
n. 2119	9 agosto 1930	Dimissioni dell'On.le Fantucci e nomina, in sua vece, del Prof. Ing. Cav. Giordano TOMASATTI - Commissione Tecnico-Consulativa per i lavori del Ponte.
n. 2125	9 agosto 1930	Spese per la preparazione del progetto esecutivo per il Ponte sulla Laguna.
n. 2231	11 agosto 1930	Pagamento polizza a alla Ditta Lazzarin di Ponte di Piave.
n. 2319	5 settembre 1930	Lorenzetti Ottorino - aiutante alla Direzione Lavori dimesso d'Ufficio.
n. 2426	9 settembre 1930	Liquidazione spese sostenute dall'On.le Fantucci per lo studio di progetti di comunicazioni.
n. 2504	17 settembre 1930	Licitazione privata per escavo in asciutto di alcuni canali interni della città durante l'anno 1930.

n. 2513	2 ottobre 1930	Costruzione di casseri sul Ponte della Laguna.
n. 2514	4 ottobre 1930	Spese per la compilazione del progetto relativo all'ampliamento del Ponte sulla Laguna.
n. 2566	11 ottobre 1930	Arbitrato tra Comune e Ditta Gobetto per costruzione Caserma Pompieri.
n. 2653	13 ottobre 1930	Bruzzo Ing. Giuseppe - assistente addetto alla Direzione Lavori - Dimissioni dal posto.
n. 2692	24 ottobre 1930	Maggior spesa di lavori di costruzione di nuovi ponti al Lido.
n. 2693	24 ottobre 1930	Rinnovazione affittane locale alto a S.Marco anagr. 797 adibito a sottostazione di trasformazione per l'impianto elettrico comunale.
n. 2743	31 Ottobre 1930	Assunzione in servizio del Cav. Uff. Ing. Eugenio MIOZZI a Direttore provvisorio dell'Ufficio Tecnico comunale.
n. 2744	31 Ottobre 1930	Assunzione in servizio provvisorio del Cav. Uff. Ing. Eugenio MIOZZI, quale Direttore dei lavori per il costruendo Ponte tra Venezia e la Terraferma.
n. 2805	12 Novembre 1930	Concorso per il progetto del nuovo ponte sulla Laguna.
n. 2982	27 novembre 1930	Spese per assegni del personale ed ore straordinarie per l'esecuzione di progetti delle comunicazioni con la Terraferma.
n. 3032	2 dicembre 1930	Spese per materiali occorrenti per l'esecuzione dei progetti delle comunicazioni.
n. 3033	2 dicembre 1930	Fabbisogno di strumenti per i lavori del Ponte sulla Laguna.
n. 3231	22 dicembre 1930	Compenso di Lire 3000,- al Signor Attilio Puppolin per il servizio da lui prestato in favore degli sfrattati.
n. 3320	31 dicembre 1930	Ulteriore fondo di Lire 5000,- per lavori Ponte sulla Laguna.
n. 3324	31 dicembre 1930	Approvazione della convenzione per la costruzione di un nuovo ponte fra la città di Venezia e la Terraferma.

1931

## TRIMESTRE I

n. 9	12 Gennaio 1931	Commissione giudicatrice per il concorso al posto di Ingegnere Capo della Direzione Lavori e Servizi Pubblici.
n. 12	12 Gennaio 1931	Approvazione della Convenzione Comune di Venezia-Ferrovie dello Stato per la regolizzazione dei reciproci rapporti in dipendenza della costruzione del nuovo ponte sulla Laguna.
n. 13	12 Gennaio 1931	Nomina dei Membri per la Commissione Edilizia.
n. 77	20 Gennaio 1931	Biral Luigi - assistente tecnico - Visita collegiale.
n. 78	20 Gennaio 1931	Indennità di presenza ai Membri della Commissione Tecnico.Consultiva per i lavori del ponte sulla Laguna ed opere annesse.
n. 200	31 Gennaio 1931	Licitazione privata per l'appalto dei lavori del Ponte sulla Laguna.
n. 279	12 febbraio 1931	Pagamento di Lire 547,45 al Comm. Gino FOGOLARI per rimborso spese viaggio e soggiorno a Roma.
n. 282	12 febbraio 1931	Compensi al personale della Direzione Lavori per esecuzione dei progetti relativi al ponte sulla Laguna e sue comunicazioni.
n. 292	12 febbraio 1931	Pagamento ditte varie per fornitura di oggetti occorrenti per la compilazione dei progetti relativi al Ponte.
n. 441	28 Febbraio 1931	Nomina del Cav. Uff. Ing. Eugenio Miozzi ad Ingegnere capo della Direzione Lavori e Servizi Pubblici.
n. 622	12 Marzo 1931	Compenso alla Commissione giudicatrice del concorso al posto di Ingegnere Capo.
n. 680	17 Marzo 1931	Nomina di quattro assistenti tecnici da adibire ai lavori del nuovo ponte sulla laguna.

n. 681	17 Marzo 1931	Assunzione in servizio provvisorio dell'Ing. Achille Stratti per i lavori del nuovo Ponte sulla laguna.
n. 704	23 Marzo 1931	Stampati, capitolati, copertine per i lavori per il progetto del ponte sulla Laguna.

## 1931 TRIMESTRE II

n. 820	1 Aprile 1931	Del Giudice Arch. Brenno - dimissioni dal posto di Capo della Sezione Architettura.
n. 835	1 Aprile 1931	Appalto fornitura stampati per il periodo da 1°Maggio a 30 Marzo 1934.
n. 859	9 Aprile 1931	Nomina di un assistente da adibire ai lavori del nuovo Ponte sulla Laguna.
n. 913	13 Aprile 1931	Atto rinnovativo di compromesso nell'abituato tra il Comune e l'Impresa Gobetto per la costruzione della Caserma Pompieri a Ca'Foscari.
n. 914	13 Aprile 1931	Pagamento di Lire 19.439,95 alla ditta GARZIA per stampati forniti al Comune durante il 1° bimestre 1931 Lotto 1°.
n. 915	13 Aprile 1931	Pagamento di Lire 20.380,75 alla ditta Garzia per stampati forniti al Comune durante il 1° Bimestre 1931- Lotto 2°.
n. 931	13 Aprile 1931	Compenso fisso al disegnatore Cav. Silvan Giuseppe per planimetria, rilievi fascio binari a Marghera.
n. 1028	23 Aprile 1931	Fornitura semestrale cancelleria per i lavori del Ponte sulla Laguna.
n. 1085	29 Aprile 1931	Delega di poteri ai vice podestà.
n. 1223	15 Maggio 1931	Assunzione di Giacropol Ester a dattilografa avventizia per la Direzione Lavori.
n. 1228	15 Maggio 1931	Pagamento di Lire 1.500,- per lavori da eseguirsi sul Ponte della Laguna.
n. 1233	15 Maggio 1931	Modello in legno di un ponte da costruirsi sul Canal Grande davanti alla stazione ferroviaria.
n. 1254	16 Maggio 1931	Compenso alla dattilografa Rosetta Volto per lavori Ponte sulla Laguna.

n. 1292	25 Maggio 1931	Indennità di servizio agli Ingegneri dell'Ufficio Tecnico Municipale sigg. Baldin e Rossi.
n. 1294	25 Maggio 1931	Richiesta di fondi per costruzione del nuovo Ponte sulla Laguna.
n. 1313	25 Maggio 1931	Fornitura di fotografie e cinematografie per lavori ordinari e di quelli del ponte sulla laguna.
n. 1335	27 maggio 1931	Regolamento speciale e tariffe per l'imposta consumi sui materiali da costruzione.
n. 1351	30 Maggio 1931	Licitazione privata per l'appalto del terzo gruppo di lavori tra Venezia e la Terraferma.
n. 1351/bis	"	Approvazione acquisti immobili per l'esecuzione del progetto del nuovo canale fra S.Margherita e il Rio dei Tre Ponti.
n. 1474	16 Giugno 1931	Abbonamento annuo all'Ing. Eugenio Miozzi per la linea ferroviaria Venezia=Mestre.
n. 1475	16 Giugno 1931	Compenso al personale della Direzione Lavori per esecuzione dei progetti relativi al ponte sulla laguna e sue comunicazioni.
n. 1495	20 Giugno 1931	Terzo Gruppo di lavori Ponte sulla Terraferma.
n. 1539	27 Giugno 1931	Forniture di un motoscafo e di un gruppo motore per uso dell'Ufficio Tecnico comunale per i lavori del nuovo Ponte.
n. 1566	29 Giugno 1931	Autorizzazione di spesa per lavoro straordinario all'ufficio Catasto e Patrimonio.

## 1931

## TRIMESTRE III

n. 1575	1 Luglio 1931	Compenso alla dattilografa Giannina Manin.
n. 1576	1 Luglio 1931	Pagamento di L.947,60 a favore degli operai elettricisti della Direzione Lavori per servizi straordinari.
n. 1601	6 Luglio 1931	Miranda Menegotti = assunzione in servizio quale dattilografa avventizia per la Direzione Lavori.
n. 1604	6 Luglio 1931	Manotti Mario = e Cargasacchi prof.Ettore = assunzione in servizio provvisorio quali assistenti per i lavori del nuovo ponte sulla laguna.

n. 1618	9 Luglio 1931	Copie eliografie e fotografie varie relative al progetto Ponte Venezia-Terraferma.
n. 1724	21 Luglio 1931	Compenso al personale della Direzione Lavori e della Ragioneria per esecuzione dei progetti al ponte sulla laguna e sue comunicazioni.
n. 1734	24 Luglio 1931	Primo gruppo dei lavori di costruzione Ponte sulla Laguna.
n. 1739	27 Luglio 1931	Acquisti immobili per l'esecuzione delle opere per ricavare il piazzale d'arrivo e canali adiacenti.
n. 1747	27 Luglio 1931	Locazione alla ditta "Impresa G.Carena" della area part. App. 820 della Giudecca di mq.710 a scopo industriale.
n. 1809	31 Luglio 1931	Concorsi per opere varie relative al congiungimento di Venezia alla Terraferma.
n. 1832 (non fotografato)	4 Agosto	Restituzione deposito cauzionale all'Impresa Pasqualin Vienna ha ultimato i lavori alla copertura dell'ingresso al mercato del pesce di rialto per cui il deposito cauzionale può essere restituito.
n. 1868	10 Agosto 1931	FAGHERAZZI Elena - Assunzione in servizio provvisorio quale dattilografa per la Direzione Lavori.
n. 1869	10 Agosto 1931	Assunzione di nuovo personale tecnico per i lavori del costruendo ponte sulla laguna.
n. 1891	12 Agosto 1931	Spesa di Lire 3000,- per copie cinematografiche dei lavori del ponte sulla Laguna.
n. 1968	26 Agosto 1931	Fornitura cartelle e stampati per il progetto Venezia-Terraferma - Polizza ditta Garzia.
n. 1986	28 Agosto 1931	Indennità di servizio al Cav. Attilio PUPPOLIN primo Aiutante dell'Ufficio Patrimonio comunale.
n. 2009	1 settembre 1931	BABIGLIAN Ing.Pietro - Caruso Giuseppe - assunzione in servizio provvisorio quali assistenti per i lavori del nuovo ponte sulla laguna.
n. 2014	4 settembre 1931	Licitazione privata per l'appalto del secondo gruppo di lavori del ponte tra Venezia e la Terraferma.



n. 2243	5 ottobre 1931	Regolamento e tariffa per l'imposta cons. sui materiali da costruzione.
n. 2352	20 ottobre 1931	Pagamento all'Impresa Arnaldo Baldi & C. per costruzione di una zattera e trivellazioni.
n. 2374	23 Ottobre 1931	Riscatto da parte del Comune di Terrapieno in barene fra il Ponte dei Cinque Archi e la testata del ponte sulla Laguna.
n. 2402	27 ottobre	Imbocco del cavalcavia di Marghera verso la strada Statale padania n 11 (Padana Superiore). Si parla della necessità di aprire entro il 28 corrente (ottobre) il cavalcavia di collegamento con la strada Padana n°11. La spesa andrà a gravare sul bilancio a nome "Opere di ampliamento e di completamento del nuovo Porto di Marghera".
n. 2417	27 Ottobre 1931	Nomina di una Commissione per il collaudo del Cavalcavia di Porto Marghera.
n. 2431	30 Ottobre 1931	Annullamento della determinazione 25 Maggio 1931 per fornitura di fotografie e cinematografie riguardanti il Ponte sulla Laguna.
n. 2432	30 Ottobre 1931	Cinematografie dei lavori del ponte e delle opere pubbliche relative al congiungimento di Venezia colla terraferma.
n. 2433	30 ottobre 1931	Fotografie per i lavori del Ponte e opere pubbliche.
n. 2450	31 ottobre	Nuovo ponte sulla laguna: Convenzione fra Comune ed il R. Magistrato alle Acque relativa alla percentuale di riduzione da apportare all'importo contrattuale complessivo dei lavori in conformità alla Circolare del Ministero dei LL.PP. N.352 in data 3 Gennaio 1931.
n. 2452	31 ottobre	Eliografie per i progetti del ponte ed altre opere pubbliche.
n. 2493	5 Novembre 1931	Compenso al personale della Direzione Lavori e della Ragioneria per eccezione dei progetti del nuovo ponte sulla Laguna.
n. 2532	12 novembre 1931	Licitazione privata per l'appalto del IV Gruppo di Lavori del nuovo ponte di congiungimento di Venezia con la Terraferma.

n. 2555	18 novembre	maggiori spese in fatto di propaganda per promuovere il turismo
n. 2567	17 novembre 1931	Appendice alla convenzione 23 Marzo 1931 N.1354 relativa ai lavori del ponte sulla laguna.
n. 2612	21 novembre 1931	Verbali di nuovi prezzi per i lavori del Gruppo III 2° Lotto, sistemazione del Rio di S.Pantalon.
n. 2689	30 novembre 1931	Materiale di cancelleria al personale straordinario addetto ai lavori del Ponte.
n. 2760	7 dicembre 1931	Verbale nuovi prezzi Impresa Carena per scavo e sbanchinamento del Rio Nuovo.
nn. 2826-2827	17 dicembre 1931	Sono entrambi appalti per la manutenzione dei canali dei sestieri storici per gli anni 1932-1933.
n. 2912	26 dicembre 1931	Fumiani Ing. Anton Francesco - Ponzio Federico - Assunzione in servizio provv. quali assistenti per i lavori del nuovo ponte sulla Laguna.

1932

## TRIMESTRE I

n. 5	12 gennaio 1932	Deposito S. Chiara - Diritti di Magazzinaggio.
n. 22	13 gennaio 1932	Acquisto immobili per l'esecuzione delle opere per ricavare il piazzale di arrivo del nuovo ponte Venezia-Terraferma.
n. 55	18 gennaio 1932	Nuova gondola per il podestà.
n. 82	19 gennaio 1932	Assunzione in servizio di personale provvisorio per i lavori del nuovo Ponte sulla Laguna.
n. 111	28 gennaio 1932	Verbale nuovi prezzi relativi allo scavo e banchinamento del Rio Novo.
n. 136	28 gennaio 1932	Autorizzazione di spesa per lavoro straordinario da eseguire dall'Ufficio e Catasto nel 1932.
n. 150	28 gennaio 1932	Spesa di Lire 3000,- quale concorso del Comune nelle spese di sgombero della casa D. Duro N.3659 già occupata dai Sigg.Ranzato.
n. 152	28 gennaio 1932	Costruzione di nuovi Magazzini per deposito vini in Marittima.

n. 162	28 gennaio 1932	Demolizione degli immobili di proprietà comunale siti a S.Chiera angari. 523-526-473-480.
n. 192	2 febbraio 1932	Riparazione della macchina calcolatrice "Madas Miss" in dotazione alla Sezione di Terraferma.
n. 220	4 febbraio 1932	Assunzione in servizio provvisorio di personale per i lavori del nuovo ponte sulla Laguna.
n. 229	4 febbraio 1932	Licitazione privata per l'appalto del V° Gruppo di lavori del nuovo Ponte di congiungimento di Venezia con la terraferma.
n. 255	10 febbraio 1932	Variante al progetto per escavo con bacino in asciutto di alcuni rii interni della città.
n. 286	12 febbraio 1932	Sistemazione del Rio di S.Pantalon e ricostruzione dei Ponti di S.Margherita e di Ca'Foscari - Verbale nuovi prezzi.
n. 349	18 febbraio 1932	Costruzione del muro divisorio tra la proprietà comunale (Pompieri e ca Foscari) e Samassa.
n. 382	23 febbraio 1932	lavori di allacciamento di Venezia alla Terraferma - Verbale nuovi prezzi.
n. 459	2 marzo 1932	Varianti e verbali di nuovi prezzi riguardanti il 1° Gruppo di opere tra Venezia e la Terraferma - 1° Lotto - Soc. Ferrobeton.
n. 460	2 marzo 1932	Variante e verbali di nuovi prezzi riguardanti il 1° Gruppo di opere tra Venezia e la Terraferma 2° Lotto - Zancan & Dal Maschio.
n. 461	2 marzo 1932	Verbale nuovi prezzi lavori Rio san Pantalon e Ca' Foscari. Contratto 6 luglio 1931 reso esecutivo con visto prefettizio in data 15 luglio 1931 n 15629, vengono aggiornati i prezzi per i lavori resi dall'impresa STAR Serantoni Soc. Anon.
n. 507	8 marzo 1932	Prospetto sulla Ca' Foscari della nuova caserma dei Pompieri - compenso al progettista Arch. Brenno Del Giudice
n. 521	10 marzo 1932	Compenso al personale della Direzione Lavori e della Ragioneria per l'esecuzione dei progetti del nuovo ponte sulla laguna.
n. 533	11 marzo 1932	NARDI Francesco - assunzione in servizio provvisorio quale sorvegliante per i lavori del nuovo ponte sulla Laguna.

n. 567	15 marzo 1932	DE GIOVANNI Ing.Plinio, assunzione in servizio provvisorio quale sorvegliante per i lavori del nuovo ponte sul Canal Grande.
n. 569	15 marzo 1932	Concessione all'impresa Ing.Gino e Vittorio Ravà di occupare durante l'esecuzione del lavoro del Ponte agli Scalzi porzione del Campo S.Simeone Grande e Campiello Comare.
n. 578	17 marzo 1932	Preventivo fotografie ponte.
n. 579	17 marzo 1932	Copie eliografiche per il ponte.
n. 580	17 marzo 1932	Copie eliografiche per il servizio generale dell'Ufficio Tecnico.
n. 583	17 marzo 1932	Pagamento fatture ditta Giacomelli G. Per copie eliografiche ponte.
n. 584	17 marzo 1932	Pagamento alla ditta G.Giacomelli per copie eliografiche inerenti al nuovo Ponte sulla Laguna.
n. 585	17 marzo 1932	Pagamento fatture ditta G.Giacomelli per fotografie Ponte sulla Laguna.
n. 588	17 marzo 1932	Approvazione acquisto per l'esecuzione del progetto del nuovo canale fra S.Margherita e Rio dei Tre Ponti.
n. 606	21 marzo 1932	Approvazione convegno preliminare acquisto immobile distinto con il mappale 430 sestiere di S.Croce.
n. 613	24 marzo 1932	Compenso per sgombro appartamenti a D. Duro anagr.3648 in conseguenza dei lavori del nuovo canale -"3° Gruppo Lavori".
n. 614	24 marzo 1932	Bando di concorso per il progetto del nuovo ponte dell'Accademia.
n. 615	24 marzo 1932	Ponte provvisorio che dovrà sostituire il ponte in ferro dell'Accademia.

## 1932

## TRIMESTRE II

n. 791	12 aprile 1932	Verifica giudiziaria agli stabili situati nei dintorni del cantiere del nuovo ponte agli Scalzi.
n. 797	12 Aprile 1932	Nuovo ponte fra Venezia e la Terraferma - 4° Gruppo di lavori - "Riscatto rilevato stradale".

n. 863	26 aprile 1932	Convenzione relativa alla strada di allacciamento del nuovo ponte sulla Laguna al cavalcavia di Marghera.
n. 890	28 aprile 1932	Anticipo spese per rilievi idrografici inerenti al III Gruppo di lavori del Ponte sulla Laguna.
n. 971	10 maggio 1932	Assunzione personale avventizio per lavori del nuovo ponte.
n. 983	12 maggio 1932	Deposito a garanzia appalto 1°Lotto dei Lavori Ponte sulla Laguna - 1°Gruppo.
n. 984	12 maggio 1932	Deposito a garanzia appalto 1°Gruppo - 2°Lotto Ponte sulla Laguna.
n. 1006	14 maggio 1932	Proroga del termine per l'ultimazione dei lavori del III Gruppo - II Lotto.
n. 1040	18 maggio 1932	3° P.V. nuovi prezzi con la Impresa Rinaldo e Giuseppe F.lli Carena per i lavori del Rio Nuovo.
n. 1041	18 maggio 1932	Verbale nuovi prezzi riguardanti il 1°Gruppo di opere tra Venezia e Terraferma - 1°Lotto - FERROBETON.
n. 1107	1 giugno 1932	Spesa di Lire 1000,- per la pubblicazione sui giornali "Il Corriere della Sera" ed "Il Popolo d'Italia" del bando di concorso per il nuovo Ponte dell'Accademia.
n. 1173	4 giugno 1932	Anticipo per rilievi idrografici inerenti al III Gruppo dei lavori del Ponte sulla Laguna.
n. 1177	4 giugno 1932	Progetto esecutivo dell'autorimessa a S. Andrea - Opera complementare del nuovo ponte sulla Laguna.
n. 1195	9 giugno 1932	Pagamento alla ditta G.Giacomelli per copie eliografiche lavori ponte Venezia-Terraferma.
n. 1211	13 giugno 1932	Verbale nuovi prezzi riguardanti il 1° Gruppo di opere tra Venezia e Terraferma - II Lotto - Zancane Del Maschio.
n. 1235	—	Transazione col Sig.Fantin Luigi per occupazione giardino e demolizione serra e stufa a D.D.3645
n. 1280	19 giugno 1932	Convezione col Comune di Venezia per regolare i reciproci rapporti in dipendenza della costruzione della prima tratta della seconda parte del nuovo ponte sulla laguna.

n. 1339	29 giugno 1932	Secondo verbale di nuovi prezzi convenuti con l'Impresa Mantelli per i lavori del 2° Lotto - Il Gruppo.
---------	----------------	---

# 1932

# TRIMESTRE III

n. 1356	1 luglio 1932	Acquisto di una macchina orlatrice per lucidi per l'Ufficio disegnatori.
n. 1376	4 luglio 1932	Mander Carlo e Tiengo Ettore - assunzione in servizio provvisorio quali assistenti per i lavori del nuovo ponte agli Scalzi.
n. 1474	18 Luglio 1932	Stampati forniti al comune per lotto 2.
n. 1475	18 Luglio 1932	Stampati forniti al comune per lotto 3.
n. 1476	18 Luglio 1932	Stampati forniti al comune per lotto 5.
n. 1482	20 luglio 1932	Nomina, in seguito a concorso, di un Ingegnere Capo Sezione presso la Direzione Lavori e Servizi Pubblici.
n. 1503	20 luglio 1932	Commissione giudicatrice del concorso al posto di Ingegnere Capo Sezione.
n. 1505	21 luglio 1932	3° Processo Verbale di nuovi. Prezzi per l'appalto del 2° Lotto - Gruppo I dei lavori del nuovo ponte alla Laguna.
n. 1556	26 luglio 1932	Quarto P.V. nuovi prezzi fissati con l'Impresa S.T.A.R. per i lavori del 2° Lotto - III Gruppo del ponte sulla Laguna.
n. 1558	26 luglio 1932	Fotografie per il ponte Venezia-Terraferma.
n. 1559	26 luglio 1932	Copie eliografiche per il Ponte
n. 1560	26 luglio 1932	Copie eliografiche per il servizio generale dell'Ufficio Tecnico.
n. 1611	5 agosto 1932	Elenco nuovi prezzi aggiuntivi - 2° Gr. 1° Lotto nuove comunicazioni tra Venezia e Terraferma.
n. 1657	9 Agosto 1932	Verbale nuovi prezzi lavori IV Gruppo Venezia - Terraferma .
n. 1667	12 Agosto 1932	Concessione per la costruzione dell'Autorimessa.
nn. 1670-1671	13 agosto 1932	GIACOMELLI FERRUZZI pagamenti per fotografie e copie (foto da 3 maggio a 30 giugno/ eliocopie da 5 maggio a 30 giugno).

n. 1709	20 agosto 1932	Acquisto immobile per l'esecuzione delle opere del 2° Gruppo costruzione ponte d'allacciamento Venezia-Terraferma.
n. 1735	24 agosto 1932	Acquisto immobili per l'esecuzione delle opere per ricavare il piazzale d'arrivo del nuovo ponte Venezia-Terraferma.
n. 1821	5 settembre 1932	Primo P.V. nuovi prezzi fissati con l'Impresa S.T.A.R. per lavori del 3°Lotto - III Gruppo del Ponte sulla Laguna.
n. 1868	16 settembre 1932	Modifica al capitolato di concessione per la costruzione dell'autorimessa.
n. 1881	20 settembre 1932	Lavori di allacciamento di Venezia con la Terraferma- VI Gruppo - Pavimentazione stradale del nuovo ponte translagunare.
n. 1928	28 settembre 1932	Modifica delle opere comprese nel 3°Lotto del III°Gruppo dei lavori di allacciamento di Venezia alla Terraferma.
n. 1943	29 settembre 1932	4° P.V. di nuovi prezzi per l'appalto del 2°Lotto - Gruppo II° dei lavori del nuovo ponte sulla Laguna.

## 1932

## TRIMESTRE IV

n. 2114	24 ottobre 1932	Convenzione con le Ferrovie dello Stato per la prima tratta della seconda parte del nuovo ponte sulla Laguna.
n. 2141	27 ottobre 1932	Fornitura all'A.C.N.I.L. di motoscafi per il Rio Nuovo.
n. 2184	—	Disciplinazione tramvia.
n. 2190	5 novembre 1932	Modelli di serramenti per il nuovo garage .
n. 2191	5 novembre 1932	Perizia suppletiva per i maggiori lavori occorsi al 1°Gruppo - 1°Lotto lavori ponte sulla Laguna.
n. 2192	5 novembre 1932	Perizia suppletiva per i maggiori lavori occorsi al 1°Gruppo - 2°Lotto lavori Ponte sulla Laguna.
n. 2270	12 novembre 1932	Indennità alla ditta G.Checchin &C. per occupazioni stabili e temporanee per l'esecuzione del progetto del nuovo canale - "3° Gruppo lavori"

n. 2271	12 novembre 1932	Acquisto immobile e cessione area alle RR. Suore Clarisse per ricavare il piazzale di arrivo.
n. 2296	17 novembre 1932	Verifica giudiziaria immobili Scalzi. Fotografi Giacomelli e ing. Angelo Bortolo Davanzo.
n. 2387	25 novembre	Soc. Realtina Risolvere le lamentele insistenti della società nominando un tecnico per trattative sui pretesi danni dall'apertura del Rio Novo.
n. 2390	—	Concordato col porto per ponte che attraversa la marittima.
n. 2461	3 dicembre	Verifiche della chiesa Scalzi.
n. 2467	3 dicembre	Copie cinematografiche dei lavori del ponte dell'Accademia.
n. 2512	13 dicembre 1932	Lavori IV Gruppo nuovo congiungimento Venezia-Terraferma - concessione di proroga all'ultimazione
n. 2517	13 dicembre 1932	Perizia suppletiva di spesa e piccole modifiche di progetto cel 1°Lotto del Rio Nuovo del III gruppo lavori.
n. 2523	13 dicembre 1932	Demolizione del Magazzino Vini a S. Chiara per formazione del Piazzale d'arrivo del Nuovo Ponte sulla Laguna.
n. 2533	15 dicembre 1932	Appalti per la pavimentazione del ponte sulla Laguna.
n. 2535	15 dicembre 1932	Perizia suppletiva per i maggiori lavori occorsi al I° Gruppo - 2°Lotto lavori Ponte Laguna.
n. 2577	19 dicembre 1932	2° Processo Verbale di nuovi prezzi del V Gruppo di lavorini allacciamento di Venezia alla Terraferma.
n. 2599	21 dicembre 1932	Proroga del termine di ultimazione dei lavori del ponte sulla laguna - Gruppo II - Lotto I.
n. 2600	21 dicembre 1932	Perizie suppletive di spesa per i maggiori lavori occorsi al I° gruppo- 1° lotto lavori Ponte sulla Laguna.
n. 2672	30 dicembre 1932	Acquisto di un quadro del pittore Aldo Bergamini del Nuovo Canale di Venezia.
n. 2689	30 dicembre 1932	Abbonamento ferroviario Venezia-Mestre per l'ingegnere Capo Eugenio Miozzi.



n. 2690	30 dicembre 1932	Nuove comunicazioni tra Venezia e la Terraferma - III Gruppo di opere - Modifica impegno espropri.
n. 2692	30 dicembre 1932	Proroga termine per ultimazione del ponte provvisorio in legno sul Canal Grande all'Accademia.
n. 2699	30 dicembre 1932	Nuovo ponte Venezia-Terraferma - 4° Gruppo lavori - somme a disposizione.

1933

## TRIMESTRE I

n. 21	7 gennaio 1933	Modifica al contratto concessione per la costruzione dell'autorimessa.
n. 42	10 gennaio 1933	Allestimento nelle sale Biennale dei progetti del concorso per un ponte all'Accademia.
n. 130	20 gennaio 1933	Lavori inerenti alla modifica del contratto di concessione per la costruzione dell'autorimessa.
n. 154	24 gennaio 1933	Fotografie per ponte Venezia Terraferma ed opere complementari 1° semestre.
n. 155	24 gennaio 1933	Fotografie per il servizio generale - 1° semestre 1933.
n. 156	24 gennaio 1933	Copie eliografiche ponte Venezia-terraferma - 1° semestre 1933.
n. 187	27 gennaio 1933	Fornitura carta lucida e da disegno (1° semestre 1933).
n. 206	28 gennaio 1933	Ulteriore spesa per la verifica della Chiesa agli Scalzi.
n. 224	1 febbraio 1933	Pagamento polizze ditta Giacomelli e Ferruzzi per copie eliografiche servizio ponte sulla Laguna.
n. 249	3 febbraio 1933	Nuove comunicazioni fra Venezia e la Terraferma - Nuove espropriazioni per variante progetto III Gruppo di opere.
n. 257	4 febbraio 1933	II° proroga al termine utile di ultimazione lavori del ponte II Gruppo - 1° Lotto.
n. 258	4 febbraio 1933	Lavori IV Gruppo nuovo congiungimento Venezia-Terraferma Concessione di proroga all'ultimazione.

n. 260	4 febbraio 1933	Nuove comunicazioni fra Venezia e la Terraferma - Nuove espropriazioni per variante progetto III Gruppo di opere.
n. 295	13 febbraio 1933	Scavo del Rio Nuovo dai Tre Ponti al Giardino Papadoli.
n. 307	14 febbraio 1933	Proroga per l'ultimazione del ponte in laguna - Impresa Ferrobeton.
n. 308	14 febbraio 1933	Proroga per l'ultimazione del Ponte in Laguna - Impresa Zancan e Dal Maschio.
n. 309	14 febbraio 1933	2° Elenco nuovi prezzi aggiuntivi - 2° Gruppo 1° Lotto nuove comunicazioni tra Venezia e Terraferma.
n. 324	14 febbraio 1933	Nuovo ponte Venezia-Terraferma - III Gruppo di lavori IV Lotto - completamento del Rio Nuovo.
n. 325	14 febbraio 1933	Nuovo ponte Venezia-Terraferma - III Gruppo 5° lotto - Pavimentazione piazzale d'arrivo.
n. 401	24 febbraio 1933	Plastico in scala 1:100 del piazzale d'arrivo e delle adiacenze del nuovo ponte Venezia-Terraferma.
n. 556	13 marzo 1933	Impianti di illuminazione stradale in dipendenza dei nuovi lavori del ponte Venezia-Terraferma.
n. 587	15 marzo 1933	Passerella in legno ai tre ponti.
n. 588	15 marzo 1933	Acquisto immobile per l'esecuzione delle opere per ricavare il piazzale di arrivo del nuovo Ponte Venezia-Terraferma.
n. 648	21 marzo 1933	Nuovo ponte Venezia-Terraferma - IV Gruppo di lavori - espropriazione a danno della Società Breda.
n. 649	21 marzo 1933	III Gruppo Lavori Ponte sulla Laguna - demolizione - gratuita di case sul Piazzale d'arrivo.
n. 650	21 marzo 1933	Nuove comunicazioni fra Venezia e la Terraferma - Nuove espropriazioni per variante progetto III Gruppo di opere
n. 651	21 marzo 1933	VI Gruppo di lavori del nuovo Ponte Venezia-Terraferma - Pavimentazione 1° Lotto - concessione di proroga all'ultimazione.
n. 696	25 marzo 1933	Illuminazione ponte dell'accademia.
n. 706	27 marzo 1933	Costruzione di due canotti di servizio per il nuovo approdo di S. Chiara.

n. 707	27 marzo 1933	Costruzione di due pontoni di servizio per il nuovo approdo di S.Chiaara.
n. 708	27 marzo 1933	Costruzione di quattro passerelle per il nuovo approdo di S.Chiaara.
n. 709	27 marzo 1933	Costruzione pontile nuovo approdo di S.Chiaara.
n. 710	27 marzo 1933	Convenzione fra l'A.C.N.I.L. e l'Amministrazione Provinciale di Venezia.
n. 711	27 marzo 1933	Modificazione della determinazione 11-3-1933 N.70 dell'A.C.N.I.L.
n. 712	27 marzo 1933	Approvazione della determinazione 7-3-1933 N.61 dell'A.C.N.I.L. per l'istituzione della nuova linea S.Chiaara - Rio Novo - S.Marco.
n. 741	31 marzo 1933	Lavori Ponte sulla Laguna - III Gruppo - 1°lotto - Scavo e banchinamento del Rio Nuovo.

## 1933

## TRIMESTRE II

n. 761	4 aprile 1933	Lavori di allacciamento di Venezia alla Terraferma III Gruppo - I Lotto - Scavo e banchinamento del Rio Nuovo.
n. 793	6 aprile 1933	Nuove comunicazioni fra Venezia e la Terraferma Nuove espropriazioni per variante progetto III Gruppo di Opere.
n. 794	6 aprile 1933	Nuovo ponte sulla Laguna e aumento di opere e varianti al II Lotto del II Gruppo.
n. 818	11 Aprile 1933	Sistemazione del "Verde" nel Piazzale d'arrivo del ponte translagunare.
n. 845	14 Aprile 1933	Ponte sulla Laguna dalla progressiva 3623,50 alla prog. 3997,30 (II Lotto - II Gruppo).
n. 848	14 Aprile 1933	Rampicanti lungo il Rio Nuovo.
n. 849	14 Aprile 1933	Sistemazione a "verde" della testate del vecchio ponte alla Accademia.
n. 852	14 Aprile 1933	Disciplina della viabilità sul Viale Principe di Piemonte, Ponte del Littorio, Piazzale Roma, Rio del Prefetto, Nuovo, S.Pantaloni, Ca'Foscari, S.Polo, S.Stin, S.Giacomo dell'Orio e Marin.
n. 853	14 Aprile 1933	Tariffa automobili in servizio pubblico per i trasporti dal Piazzale Roma in Terraferma.

n. 853	14 Aprile 1933	Contributo per l'Opera Maternità Infanzia in occasione della inaugurazione del ponte lagunare.
n. 857	19 Aprile 1933	Ponte sulla Laguna - III Gruppo - Bragaggio e apprendimento del Rio Nuovo.
n. 861	19 Aprile 1933	Festeggiamenti per inaugurazione del Ponte del Littorio - 25 Aprile 1933 XI.
n. 862	19 Aprile 1933	Provvista e posa in opera cartelli per segnalazioni stradali lungo il nuovo ponte sulla laguna.
n. 891	22 Aprile 1933	Nuovo ponte sulla Laguna - III Gruppo - Passerella pedonale sulla Fondamenta della Croce.
n. 892	22 Aprile 1933	Protezione tubazione dell'acquedotto a S.Andrea e anticipazione di alcune opere di fondazione della Autorimessa.
n. 896	22 Aprile 1933	2° Processo verbale di nuovi prezzi per il ponte provvisorio in legno sul Canal Grande alla Accademia.
n. 934	27 Aprile 1933	Assicurazione contro l'incendio del ponte di legno all'Accademia.
n. 935	27 Aprile 1933	Tabelle indicative ad alcuni angoli del Rio Novo.
n. 954	29 Aprile 1933	Nuove comunicazioni fra Venezia e la Terraferma - Nuove espropriazioni per variante progetto III Gruppo di opere.
n. 955	29 Aprile 1933	Lavori IV Gruppo nuovo congiungimento Venezia-Terraferma - concessione di proroga alla ultimazione.
n. 1058	12 maggio 1933	Pagamento premi ai vincitori del concorso per progetti di un ponte sul Canal Grande.
n. 1079	16 maggio 1933	Ponte sulla Laguna - Gruppo III - Sistemazione aiuole del Piazzale d'arrivo a S.Andrea.
n. 1081	16 maggio 1933	Servizio straordinario prestato dal personale della Sez. II Direzione Lavori.
n. 1082	16 maggio 1933	VI° Gruppo di lavori del nuovo Ponte Venezia-Terraferma - Pavimentazione - 1° Lotto - Svincolo cauzione dritta Pasqualin & Vienna.
n. 1097	16 maggio 1933	Costruzione di due passerelle d'imbarco ai tre ponti e sistemazione di uno stazio provvisorio per motoscafi a S.Chiara.

n. 1179	27 maggio 1933	Commissione aggiudicatarie del concorso per il Ponte dell'Accademia. Spese inerenti.
n. 1194	27 maggio 1933	Indennità di licenziamento al personale avventizio già addetto alla Direzione Lavori e Servizi pubblici per i lavori del nuovo ponte laguna.
n. 1196	27 maggio 1933	Compensi per servizio straordinario a personale dipendente dalla Direzione Lavori e Servizi Pubblici.
n. 1338	13 giugno 1933	7° P.V. di nuovi prezzi del 2° Lotto del 2° Gruppo di lavori del Ponte sulla Laguna.
n. 1350	15 giugno 1933	VI° Gruppo lavori nuovo Ponte Venezia-Terraferma - Pavimentazione 1° Lotto - Verbali di nuovi prezzi.

# IV

# RASSEGNA STAMPA

- Gazzetta di Venezia
- Corriere della Sera
- La Stampa

La Rassegna stampa vuole essere una collezione di articoli, non tutti citati nel testo, ma utili a ripercorrere le vicende progettuali della grande opera di collegamento di Venezia alla terraferma. Per l'anno 1930, determinante nello sviluppo del progetto, si è scelto di utilizzare il quotidiano locale più vicino al gruppo degli *uomini capitali*, l'entourage del Conte Volpi. Il direttore del giornale, Damerini, viene definito infatti la penna del conte di Misurata. La portata locale poi, garantisce una cronaca dettagliata degli accadimenti nella città in fase di discussione degli interventi. Dopo la firma della Convenzione invece, si è preferito affidarsi alla cronaca nazionale, più parca nel distillare notizie riguardanti il progetto, ma molto preziosa. Sono infatti le pagine del Corriere a restituirci gli elementi mancanti della discussione in cui anche Marcello Piacentini è coinvolto.

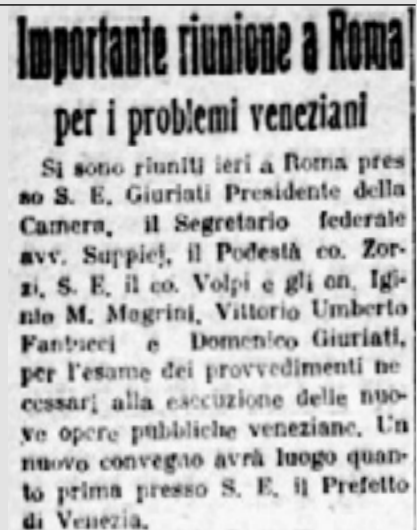
# Gazzetta di Venezia

17 gennaio 1930	Importante riunione a Roma per i problemi veneziani
31 gennaio 1930	Le precise direttive del Duce ai Podestà
31 gennaio 1930	Censimento generale per 1931 della popolazione italiana
31 gennaio 1930	L'Autostrada Padova-Venezia. La convenzione nella "Gazzetta Ufficiale"
31 gennaio 1930	La nuova composizione della Federazione veneziana
15 febbraio 1930	I problemi edilizi veneziani all'Accademia d'Italia
1 marzo 1930	Il disegno di legge per l'Autostrada Padova-Venezia
13 marzo 1930	L'allargamento del ponte sulla laguna approvato dal consiglio dei ministri
14 marzo 1930	Il sincero entusiasmo dei veneziani per deliberato allargamento del ponte. Una nuova era di bene per la città amatissima
16 marzo 1930	Plebiscito di gratitudine al capo di governo per deliberato allargamento del ponte
26 marzo 1930	I progetti del ponte e del Canal Piccolo. Nuovi particolari dalla relazione dell'on. Fantucci
24 aprile 1930	Il sopralluogo degli accademici per il canal Piccolo
7 maggio 1930	Il problema delle comunicazioni trattato in seduta plenaria al consiglio dell'economia. Lo stanziamento di un milione per concorrere al congiungimento con la terraferma
8 maggio 1930	Il Sopralluogo di A. Sartorio al Canal Piccolo
9 maggio 1930	La partenza di S.E. Sartorio
10 maggio 1930	S.E. Aristide Sartorio al Podestà di Venezia
11 maggio 1930	La trasformazione e l'aumento dei traffici di Venezia attraverso lo sviluppo di Porto Marghera
13 maggio 1930	Venezia e Il Canal Piccolo. Un colloquio con Cesare Bazzani
15 maggio 1930	Venti milioni del Comune e della Provincia. La casa bizantina nel Canal Piccolo sarà conservata e restaurata
20 maggio 1930	Il ritorno del Podestà
24 maggio 1930	Il progetto per il Canal Piccolo. Il commento del "LA TRIBUNA" al responso dell'Accademia d'Italia
27 maggio 1930	Disegni di uomini: Volpi
14 giugno 1930	Il podestà dal Ministro Giuliano

21 giugno 1930	Il Consiglio dei Ministri approva la convenzione per nuovo ponte tra Venezia e la terraferma. Lo Stato contribuirà con 61.875.000 lire alla spesa complessiva di 82 milioni e mezzo. Una serie di provvedimenti nel campo dei lavori pubblici, del credito agrario e della bonifica integrale
22 giugno 1930	L'allargamento del ponte
24 giugno 1930	Per l'allargamento del ponte
25 giugno 1930	Per l'allargamento del ponte
27 giugno 1930	Il Duce firma la convenzione per la costruzione del nuovo ponte
27 giugno 1930	Per l'allargamento del ponte
29 giugno 1930	Per l'allargamento del ponte

17 gennaio 1930

IMPORTANTE RIUNIONE  
A ROMA PER I PROBLEMI VENEZIANI



31 gennaio 1930

LE PRECISE DIRETTIVE DEL DUCE AI PODESTÀ



# Le precise direttive del Duce ai Podestà

Riserve di case per il ritorno alla libertà degli affitti - Il problema urbanistico  
Abolire i dazi chiusi - Limitarsi alla normale amministrazione per ridurre i tributi

## Il processo di assestamento dell'economia e il provvido intervento del Governo

ROMA, 21. — Il Capo del Governo e Ministro dell'Interno ha stornato il viaggio a Palazzo Venezia, come era stato promesso, e i Podestà delle città capoluogo di provincia ed il Governatore di Roma. I 26 Podestà — che partivano l'altro ieri — con comitiva formata dall'ufficio di ufficio della Misera — sono stati introdotti nel salotto del Mappamondo, dove si trovavano il Duce, che scriveva la rivista di prima stampa della Misera, il Sottosegretario al Ministero degli Interni, il Signor, il Segretario del Partito, il Signor, il Duce, che ha un piccolo gruppo, fra le acclamazioni dei Podestà, ma ha risposto in silenzio e, momentaneamente, alle 11.30 ha iniziato il suo discorso, che è durata tre quarti d'ora.

### Dopo dei Podestà

Dopo aver loro posto il saluto, il Capo del Governo ha detto:

«Noi, prima di essere governati, amministratori, podestà, sindaci di Comuni, sindaci di distretti o di città, siamo tutti del Fascismo e tutti della Rivoluzione fascista».

«In ogni nuovo atto una cosa che ci farà piacere, ed è quella che ci farà mantenere, che si sono svolte a Roma durante la notte del Principe Emanuele, quella che ha di più impressionato il Duce e i Principi stranieri e che l'azione che ha dato molto autorevolmente la parola di "Città"».

«Voglio aggiungere che l'ordine non può essere e pensiamo che sia la parte della Misera, che il Podestà non deve essere maggioranza, aveva due volte lo stesso, non all'obbedienza assoluta; che in qualunque provincia quel fatto il Podestà stesso lo ha sempre gestito; che i dazi di sovvenzione e di attività amministrativa sono sempre più alti, meglio per noi, se qualche episodio in questi, sarebbe un'eccezione in quanto fatto essere sopra gli amministratori del Comune di Roma, che, come si sapeva, sono tutti per il modello della loro professione dopo della crisi della Misera che si risolve».

Qui il Capo del Governo accenna alla attività delle regioni costituite dalle Commissioni di lavoro di popolazione che devono essere amministrative in ogni città, che dal momento di nascita del 1933; alla lotta dei capi locali municipali che deve essere per tutto il metodo di lavoro e alla necessaria presenza in città».

### Preparare nuovi alloggi

Il Duce ha quindi proseguito: «Vogliamo a una più importante. Nell'amministrazione bisogna risolvere le questioni di ordine, assicurare delle questioni di ordine, togliere e dare alle che possono».

«Se di un fatto si ritiene la prima attenzione; questo anno si dovranno le cose del regime via edifici degli alloggi, troppo a lungo durata perché è durata molti anni; e l'ultima l'attività di guerra che ha dovuto accelerare le di togliere dall'economia italiana».

«Dietro però, bisogna fare più della attività politica. E' una ingenuità che non secondo la realtà di amministrare. Bisogna pensare di avere un riserbo di gli alloggi, che occorre fare e che il momento di presente con costruire di edifici e di (partiti), preparare fin da questo momento in cui si hanno bisogno; questo in fatto pubblico e anche di altri, che si ha un certo numero di persone in una gli alloggi».

«E' una situazione semplice che, passato il primo periodo di crisi, nel sistema un'altra politica nazionale di alloggi. Allora i prezzi si equilibreranno e ci sono una riserva di alloggi e quindi una riserva nei prezzi».

### L'urbanistico

«A proposito delle case e degli alloggi, si affaccia il problema urbanistico. Qui bisogna parlare chiaro: la parte c'è una tendenza a pensare dell'aspetto della popolazione urbana. E' un errore; è

migliore di da togliere. Se l'aspetto della popolazione urbana è dovuto al fenomeno spontaneo di un supero delle nati sulla mortalità, se benissimo, tutte da togliere; ma se il supero non è che un certo numero di nati, che si può avere un'impresione che si presenta in città e le rende a un certo punto malgrado, allora questo aumento di popolazione non è affatto da salutare con particolare gioia e soddisfazione».

### Contro i dazi chiusi

Il Capo del Governo è poi venuto al parlare dei dazi chiusi:

«Vi ripeto — egli ha detto — la mia più assoluta ostilità per i dazi chiusi; si ammette, perché noi siamo l'unico Paese, insieme con la Grecia e con Parigi, che ha ancora questo sistema di dazi, che mi dispiace se in futuro viene tolto; ma proprio per questo dispiace alle genti dei dazi chiusi. Il dazio chiuso di fatto che siamo ancora nel Medio Oriente specializzato per gli stranieri».

«Mi ripeto formalmente di credere che non ci sia un mezzo di sostituire altri prodotti a questo, dal momento che in tutte le città del mondo, se ne fa a meno. A un certo momento dei dazi chiusi perché sono spazzati in favore. Gli amministratori, sindaci del Governo, in nessun modo di risolvere il problema, che è legato a quello dei tributi locali».

«Qui bisogna mettere d'accordo tra Governo e Comuni, perché la parte dei contributi è limitata ed è facile giocare a scorta. I tributi locali sono studiati da una commissione, la quale, come tutte le commissioni di questo mondo, prende molto lentamente. Ad un certo momento perché è semplice».

«Quando nel luglio dell'anno scorso il Governo alleggerì la pressione tributaria di 50 miliardi, non pensò la possibilità di contributi, perché non ci era mai. Anche i Comuni avrebbero dovuto ridurre la loro pressione fiscale dal cinque al dieci per cento».

### Normale amministrazione

«Siamo al punto centrale del mio discorso: più ridurre questa pressione tributaria che non occorre fare; Governo, per un periodo di tempo, limitarsi alla normale amministrazione. Questo non è affatto dimenticato né accettato, perché in questi sette anni noi abbiamo recuperato ampiamente il tempo perduto dal 14 al 18, cioè durante la guerra in cui non si è fatto nulla, e dal 19 al 22 in cui si è fatto ben poco o nulla».

«Dal 22 al 25 abbiamo lavorato in preparazione aglioblasti. Ora, anche quel giorno dei governi di anche che è l'Italia fascista, poi trasportamento, prendeva un po' di tempo e meglio affrettare il momento di lavoro per poi riprendere più velocemente fra qualche tempo».

«Tutte le opere che non sono strettamente necessarie, quelle opere di abbellimento e che non rappresentano delle necessità sociali, devono essere sospese. Diamo un periodo di calma e di responsabilità di contribuenti italiani, che poi è il nostro contributo. Non anche il contributo del Comune, anche perché, e qui trovo un'considerazione di ordine generale, occorre che gli Enti Locali abbiano il problema di amministrazione dell'economia pubblica».

### Assestamento economico

«Questo processo di assestamento è in corso, ed è ragionevole credere che quando tutta l'Europa è fatta di mondo sono in crisi, l'Italia sia il felice paese di Europa. Vi sono degli elementi politici e sociali in quelle posizioni di assestamento dell'economia italiana. Gli elementi politici, nessuno è negativo».

«Sono elementi politici e maggiormente della bilancia commerciale, e quindi il miglioramento».

to della bilancia dei pagamenti; l'aspettativa degli industriali e lavoratori, la maggiore occupazione operaia, il maggiore consumo dell'energia elettrica».

«Elementi negativi sono l'aumento dei dazi, dei pedaggi e dei pedaggi cambiali; i pedaggi cambiali sono aumentati notevolmente nel 1933; bisogna ragionare, questo è indice di una situazione debole. Ma nel dopoguerra molti, troppi si sono imprecisati uomini di affari, fatti credono che si può avere, con particolari operazioni di compravendite di titoli, mobili, terreni, quindi si possono arrivare alle ricchezze. Si è dimenticato che la ricchezza è la risultato di un certo lavoro di uomini e qualche volta di opere generazionali».

### Impresenziabili inesistenti

«La stabilizzazione ha dato un certo tipo di punti fissi. Ora non è più possibile sempre con questo sistema operazionale e obbligato alla ricchezza. Bisogna anzitutto, decisamente lavorare. I dazi chiusi sono che non servono a nulla; l'industria non ha, tutti coloro che si sono preoccupati benefici senza conoscere la lotta — pensate che la banca è una cosa difficilissima e che si diventa benedetti all'aperto il processo semplice di essere generazionali — tutti coloro che si erano preoccupati industriali era le opere nulla di industria e che crediamo che fosse possibile con misure e fabbricare prodotti e consumi a milioni per anni successivi, tutti coloro che avevano operato delle togliere e crediamo di andare al solito; tendenza della possibilità di essere in una fase di crisi».

«D'altra parte il Governo fascista non avrebbe trascurato con la tecnica jurídica a quale processo di assestamento, ma lavorano tutte le cose che si fanno di lavoro un organismo che ha ancora in sé ragioni di vita, per qualunque esercizio; di dare sviluppo ai morti. Questo, come si dice nel grido formale, non è facile, bisogna cercarlo del tutto, ma tutte le volte che un organismo ha ancora in sé qualche ragione di vita, il Governo lo appoggia».

### L'intervento del Governo

«Se imprese di navigazione, banche, industriali, agricole non sono al punto morto, lo danno al Governo. Per arrivare la industria meccanica abbiamo dato provvedimenti milioni di comitive per materiale mobile perquisito, non meno di quattrocento milioni sono stati dati dalle Misere da guerra; circa duecento milioni di ordinazioni per i servizi comuni sono venuti dall'estero».

«Sono di noi le richieste della C. I. N., che vuol una Confédération Italiana Nazisti, che siamo collaborando con Italia fascista. Andiamo avanti, tutto l'apporto del Governo, il Ministero di opera della lotta, siamo occupati della situazione del futuro; tutte le industrie italiane che abbiamo qualche ragione di vita, da noi togliere, anche via l'elemento di dati depositati, qualche volta la misura prodotta».

«Non si parla dei lavori pubblici, perché visto così è l'ordine di questo lavoro pubblico che l'Italia fascista sta compiendo. Anche per l'agricoltura abbiamo provveduto: è di noi una riserva per affrontare il problema della energia. Ci siamo preoccupati dell'olio e il problema Consiglio dei Ministri al momento del problema del vino, di quel noi e tutte quelle di attività del nostro mercato del 1933 succeduto».

### I sistemi della ripresa

«Non è vero che la crisi attuale dipende dal livello più alto o più basso della stabilizzazione, perché ad esempio la difficoltà gli Stati che hanno rifiutato di cedere

per crisi, come l'Inghilterra e i paesi neutralizzati, sono ancora a pezzi, condizionali, nessuno crede che hanno rifiuto e che la loro misura come la Germania, la Polonia, l'Ungheria e la Russia, ad almeno in parlano di comoda quelli che hanno stabilizzato la loro misura a un certo valore, stabilizzando e stabilizzando fino a un certo punto».

Il Capo del Governo ha quindi affermato che la situazione economica è assestamento seguito dal Governo nell'azione e nei dettagli: «Ma è, nel momento attuale, l'unico problema importante d'ordine politico. I saloni della ripresa, dopo la liquidazione, sono in corso, si stabilizzano, si appoggiano».

Il Capo del Governo ha concluso invitando i Podestà a ricordare che anche dopo loro toroni il periodo italiano valdini e Regina fascista. Questo, l'occasione di una grande Rivoluzione nazionale e sociale, ha chiesto a noi, a tutti, la via del futuro».

Vibranti applausi hanno spesso interrotto il discorso del Capo del

Governo che è stato fatto segno alla fine del suo discorso a vibranti applausi scroscianti».

Un altro importante discorso sarà pronunciato dal Duce, come si è già annunciato, il primo febbraio durante l'annuale della fondazione della Misera. Per la circostanza il Capo del Governo, terrà gran rapporto con la partecipazione del capo di S. M., dei comunisti di ingegneria, del comandante il Militare aereo e del ingegneri generali in servizio a Roma».

«Oggi, a Palazzo Venezia, sotto la presidenza del Capo del Governo e Duce del Fascismo, avverrà il segretario del Partito socialista e il corpo degli ispettori al ministero, il Ministero delle Corporazioni, il Sottosegretario all'Industria e il capo di S. M. della Misera, si sono riuniti i Segretari generali del Partito e della Misera. Hanno riferito i seguenti rapporti: Mario Guala (per l'Industria); Francesco Montemurini per l'Industria; dell'ingegner Miti per l'Industria; Console Tomassini per l'Industria; Franco Fontanelli per l'Industria. La riunione sarà ripresa sabato».

31 gennaio 1930

CENSIMENTO GENERALE PER 1931  
DELLA POPOLAZIONE ITALIANA



31 gennaio 1930

L'AUTOSTRADA PADOVA-VENEZIA. LA CONVENZIONE NELLA "GAZZETTA UFFICIALE"

LA NUOVA COMPOSIZIONE DELLA FEDERAZIONE VENEZIANA

La nuova composizione della Federazione Veneziana

Il Direttorio Federale

A sensi dell'art. 7 dello Statuto del P. N. F., su mia proposta, S. E. Turati, Segretario del Partito ha nominato Membri del Direttorio Federale i seguenti fascisti:

- Mogriani ing. Alberto, iscritto al P. N. F. dal 1923, combattente.
Mussini Com. avv. Ludovico, iscritto al P. N. F. dal 1920, combattente.
Nas de Arturo, iscritto al P. N. F. dal 1920, combattente.
Spadari avv. Vincenzo, iscritto al P. N. F. dal 1923.
Valterio avv. Giuseppe, iscritto al P. N. F. dal 1923, combattente.
Venturini, Cap. Antonio, iscritto al P. N. F. dal 1920, combattente.
Vianello car. avv. Giulio, iscritto al P. N. F. dal 1923, combattente.

I fascisti on. ing. Vittorio Umberto Foscolo, e on. avv. Domenico Giacinto, nominati Deputati al Parlamento nelle elezioni plebiscitarie dal 23 marzo 1929, lasciano per la incompatibilità dichiarata dal Gran Consiglio del Fascismo fra la carica di Deputato e quella di Membro del Direttorio Federale, il posto da loro fino ad oggi occupato di Membri del Direttorio Federale per cui sono validi costituiti a dare il loro valido contributo all'azione della Federazione Veneziana.

Il Comitato avv. Giuseppe Valterio mantiene l'incarico di Segretario Federale Amministrativo. A sensi dell'art. 10 dello Statuto del Partito ho proceduto alla divisione dei compiti tra i Membri del Direttorio Federale nel modo seguente: Manterrà personalmente il collegamento con le autorità politiche, amministrative e militari della Provincia, con la Milizia, con l'Opera Nazionale Balilla, con le Organizzazioni Fasciste, con i Fascisti Femminili e con l'Associazione delle Fasciste del Caduti Fascisti. Procederà inoltre il Comitato Interregionale, il Dipartimento Provinciale, la Commissione Federale di Disciplina ed il Consiglio Direttivo provinciale degli Istituti Fascisti di cultura, l'Ufficio Provinciale di Assistenza.

Al Comitato ing. Magrioli, ho affidato la gestione di carattere tecnico-amministrativo: il censimento dei fabbricati al sottoposto delle abitazioni a carattere prelettorale, del censimento e vario; il censimento del Nas, si occuperà del collegamento con il Fascio di Mestre e delle ispezioni in Provincia; Lavr, Spadari reggerà l'Ufficio di cultura e propaganda; il Cap. Venturini reggerà l'ufficio sport, economicamente e turismo; il comitato Vianello curerà i rapporti con le Associazioni dipendenti dal Partito e reggerà l'Ufficio Ispezioni e controlli.

La Commissione Federale di disciplina, come detto, è da me presieduta a termini dello Statuto del Partito, mentre fungerà da vice presiedendo il comitato on. avv. Domenico Giacinto; da segretario il comitato avv. G. B. Garlato, ed avrà per Membri effettivi il comitato: dr. Silvio Vandonaga, ing. Giuseppe Pasquali, Cap. avv. Giuseppe Vianello, Scalone Guido Marzotto ed a Membri supplenti: il cav. Bombarda Antonio, Cav. Giovanni Scappa.

I Sindaci della Federazione vengono confermati nella gestione del cav. avv. ing. Luigi Pagan, Cap. avv. Giuseppe Vianello, avv. onore. Giuseppe Tomasi.

L'Ufficio Provinciale di Assistenza, da me presieduto, continuerà ad essere retto dal mio Delegato, esortato gr. avv. ing. Beppo Rivoli.

L'Ufficio Stampa continuerà ad essere come Capo Ufficio, il comitato dr. Nino Sestoni.

Il Comitato Interregionale, da me presieduto, avrà per Segretario il comitato dr. Nino Sestoni.

La Direzione del Ufficio della Federazione Popolare, Fascista e di cultura, da me mantenuta, mentre continuerà l'incarico di Relazioni i comitati dr. Nino Sestoni e il rag. Paolo Raffaele Bolognani.

Opera Nazionale Popolare, - Nella presidenza del Dipartimento provinciale a me spettante, sono esortato dal comitato avv. Angelo Angeli, in qualità di vicepresidente, mentre il comitato rag. Silvio Verona, Ispezioni Centrale del P. N. F. continuerà a fungere da Direttore provinciale.

L'Ufficio Provinciale Sportivo, a sensi delle disposizioni emanate da S. E. Turati con circolare n. 1 in data 10 gennaio s. e. r. è retto dal comitato avv. Sandro Bressan.

che fino ad oggi ho avuto con fervida attività e con passione tenuta la Presidenza, cosa portata dall'incarico, mentre gli onori di lavoro a mio collaboratore con altre attribuzioni.

G. U. F. - Mantengo personalmente l'incarico affidatomi dall'on. Mussini di reggere in via straordinaria il Gruppo Universitario Fascista, ed affido l'incarico di Vice Comandante straordinario al commendato Guido Giacomini.

Fascio di Venezia

Ha nominato il Direttorio del Fascio di Venezia nelle persone degli stessi Fascisti del Circolo, di Pastore e vice del Comitato:

- Car. avv. dott. Giulio Magrioli, iscritto al P. N. F. dal 1922.
Car. Angelo Angeli iscritto al P. N. F. dal 1923.
Cav. Pietro Belloni iscritto al P. N. F. dal 1923.
Car. avv. Giuseppe Caron iscritto al P. N. F. dal 1922.
Car. Giuseppe Pagan iscritto al P. N. F. dal 1923.
Dott. Tommaso Pasquali, iscritto al P. N. F. dal 1923.
Prof. Paolo Filon iscritto al P. N. F. dal 1923.
Raffaele Suppi iscritto al P. N. F. dal 1920.

L'Amministrazione del Partito di Venezia, del Fascio Femminile e del G. U. F., a sensi dell'art. 24 dello Statuto del P. N. F. sono gestite dalla Federazione Provinciale e rettolite dallo stesso Segretario Federale Amministrativo, avv. Giuseppe Valterio.

La Commissione di revisione degli iscritti è confermata nelle persone dell'ing. avv. Giuseppe Pasquali, Presidente e dei Comitati: Roberto Bovolenta e Gaetano Pomarici, Membri.

Circoli di Sciliar. - A sensi dell'art. 21, secondo comma dello Statuto del P. N. F., il Circolo Fascista di Sciliar vengono retti da un Fascio e da una Comitato nelle persone dei seguenti Comitati:

CIRCOLO DI DOSSOBERGO: Pasquali dott. Tommaso, Fascista; Scattaroni ing. Carlo, Fratelli Luigi, Nobile, Ego, Battistini, Mario, Forno Enrico, Consulteri, Rag. Alberto Napolitano, Glia Giovanni e Sartori Elio, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DI SAN POLD: Allegretti avv. dott. Giulio, Fascista; Ligabue Antonio, Debelli Egidio, Maron ing. Arturo, Basso Alberto, Vianello Aldo, Comitati del Negro dott. Giuseppe, Zanon Giorgio, Capra avv. Danio, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DI S. CROCE: Filon prof. Fausto, Fascista; Comandante Giovanni, Scattaroni Guido, Basso Giovanni, Consulteri, Ambrolo Paolo, Raffaele, Bolandri giov. Emilio, Bartoloni Attilio, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DI CASTELLO: Belloni giov. onore. Pietro, Fascista; De Cerro Salvatore, Rigati Ilario, Genaro Eugenio, Tomerzi Vincenzo, Comandante Emiliano, Consulteri: Erera gr. avv. Paolo, Chittarini Guido, Bork car. Vittorio Emanuele, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DI GANNAREGGIO: Angeli avv. Angelo, Fascista; Comandante avv. Antonio, Gatti Giovanni, Lanzarato Vittorio, Fanti Caprioglio, Bolandri Emilio, Consulteri: Barvatta car. Pietro, Pavan car. Tito, Vianello, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DI SAN MARCO: Napolitano Raffaele, Fascista; Scattaroni Eugenio, Bolandri Felice, Sella Edoardo, Consulteri: Fedarzo, Tiziani dott. Emilio, Consulteri: Barvatta car. Giovanni, Bolandri dott. avv. v. Bernardino, Bartoli Alberto, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DELLA GIUDECCA: Pagan car. Giuseppe, Comandante; Tommaso Fabio, Rettori Leopoldo, Dal Marchio Riccardo, Zanon Giovanni, Bolandri Ilario, Comandante, Giuliano Ettore, Bolandri Cesare, Fascista; Angusto, Rettori del Circolo.

CIRCOLO DI LIDO: Cozza car. avv. Giuseppe, Fascista; Bordinato Com. Emilio, Celso, avv. Neri, Bolandri Vittorio, Giuseppe, Bolandri, Zanon Umberto, Consulteri: Cozzi avv. Silvio, Bolandri rag. Giovanni, Bolandri dott. Gio. Battista, Rettori del Circolo.

Mi incarico nei prossimi giorni di dare comunicazione della nomina dei Fascisti del Circolo di Sciliar, dei Segretari Provinciali e dei Delegati Mandamentali del Fascio della Provincia.

Il Segretario Federale Avv. GIORGIO SUPPIE

L'autostrada Padova-Venezia La convenzione nella "Gazzetta ufficiale,,

ROMA, 30. - La Gazzetta Ufficiale pubblica il R. D. con cui è approvata e resa esecutiva la convenzione per l'autostrada Padova-Venezia. Alle espropriazioni occorrenti per la suddetta costruzione sono applicati gli art. 17 e 18 della legge 13 gennaio 1895 n. 2302 sul riassetto della Città di Napoli.

Le operazioni relative alle dette espropriazioni saranno eseguite dalla società concessionaria. La società stessa potrà immettere nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione della nota di consuntivo dei fondi da occupare, che sarà approvata dal Ministero dei Lavori Pubblici. Il Ministero stesso, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà quale la somma che in via provvisoria dovrà depositarsi per indennità di espropriazione e per gli altri risarcimenti che si torni possono competere.

Le disposizioni della legge sui lavori pubblici e del R. D. 2 dicembre 1928 n. 3179 concernenti la conservazione della strada ordinaria statale e provinciale e delle loro dipendenze, nonché le relative servitù a doveri della proprietà laterali, sono applicabili alla strada di cui si tratta.

Per quanto riguarda lo sbarramento della strada e il divieto di introduzione di estranei non autorizzati, sono applicabili le disposizioni stabilite dal titolo 5 della legge dei Lavori pubblici e dal vigente regolamento di polizia ferroviaria.

Gli agenti della società dell'autostrada Venezia-Padova, che dovranno prestare giuramento a norma di legge, sono equiparati agli agenti giurati della Polizia della provincia e dei comuni per quanto riguarda il compito di far rispettare le disposizioni generali e speciali relative alla strada stessa.

Con D. R. su proposta del Ministero per le Comunicazioni e per i Lavori Pubblici, saranno stabilite le norme che occorrano per la circolazione sull'autostrada, in aggiunta e in deroga a quelle riguardanti la circolazione sulle strade e aree pubbliche. Le somme che verranno rimborsate dalla società a norma del Part. II della convenzione saranno versate in conto entrate del Tesoro; quelle che si riceveranno per effetto dell'applicazione, ad opera compita, della legge 10 dicembre 1926 sul contributo di miglioria, andranno a totale beneficio dell'entrate e saranno versate in conto entrate eventuali del Tesoro.

Le Case di Risparmio, anche in deroga dai propri statuti, sono autorizzate a concedere mutui e autorizzazioni alla società dell'autostrada Venezia-Padova, capitalizzando i redditi degli enti pubblici ed accettando la revisione dei certificati di liquidazione delle annualità rimborsate dallo Stato. Le garanzie tutte degli enti pubblici, quanto dello Stato rimangono inderogabili anche nei casi di decadenza o di riscatto.

La convenzione stipulata con la società dell'autostrada di Venezia e di Padova è esente da diritti di stipulanza e verrà registrata con il pagamento della sola tassa di lire 10 a copia della società con esenzione, gli atti di acquisto e di espropriazione dei terreni ed altri stabili strettamente necessari per la costruzione ed avvezzo; saranno ugualmente registrati con la predetta tassa senza di lire 10.

Il presente decreto entrerà in vigore alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

15 febbraio 1930

I PROBLEMI EDILIZI VENEZIANI  
ALL'ACCADEMIA D'ITALIA

**I problemi edilizi veneziani  
all'Accademia d'Italia**

ROMA, 14

Nei giorni 15 e 16 gennaio u. s. si è adunata la classe delle arti della R. Accademia d'Italia sotto la presidenza di S. E. Sartorio, segretario S. E. Piacentini.

La prima riunione è stata occupata completamente da un'ampia discussione sulla proposta di riduzione e disciplina degli Istituti di Belle Arti e dei Conservatori di musica, concludendo con la approvazione di due note presentate dagli Accademici Wildt e Mascagni.

Nella seconda seduta sono stati esaurientemente esaminati i recenti progetti di grandi lavori edilizi a Venezia; è stata approvata una particolareggiata e documentata relazione presentata dall'Accademico Piacentini ed un rapporto dell'Accademico Tito sui ponti in ferro sul Canal Grande. Si è poi ascoltata ed approvata all'unanimità la memoria del Piacentini sulla necessità di disciplinare la attività costruttrice della Nazione.

1 marzo 1930

IL DISEGNO DI LEGGE PER L'AUTOSTRADA  
PADOVA-VENEZIA

## Il disegno di legge per l'autostrada Padova-Venezia

È stato presentato alla Camera il disegno di legge per la conversione in legge del R. D. col quale è stata approvata la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada Padova-Venezia. Dice il Ministro dei Lavori Pubblici nella sua relazione:

« Con istanza in data 22 agosto scorso anno la Soc. Anonima delle Autostrade di Venezia e Padova ha chiesto la concessione della costruzione ed esercizio dell'autostrada Padova-Venezia della lunghezza di chilometri 26,369. Scopo della nuova arteria sarebbe quello di fornire di una rapida comunicazione i due importanti centri, allacciando il primo, di notevole importanza commerciale e industriale, al nuovo porto di Venezia.

« La spesa della costruzione dell'autostrada è calcolata in lire 30 milioni e ad essa la società dovrà far fronte con un capitale azionario di lire 160 milioni, con obbligazioni di lire 10 milioni garantite dallo Stato e con i contributi per lire 10 milioni delle provincie di Padova e Venezia. Il reddito, calcolato in lire 1.252.000, sarebbe sufficiente ad assicurare il rimborso allo Stato delle sue annualità di garanzia in lire 625.000 in cifra tonda, rimanendo un utile netto di gestione di lire 167.000.

« La società ha chiesto al Governo le stesse facilitazioni accordate all'autostrada Firenze-Viareggio con R. D. 17 marzo 1928 n. 1330 e cioè la garanzia cinquantennale dello Stato per il pagamento degli interessi e ammortamenti delle obbligazioni e dei mutui, mentre per ciò che si riferisce al rimborso del sussidio governativo la ditta ha domandato la speciale facilitazione accordata per l'autostrada Napoli-Pompei e cioè l'anticipazione del rimborso stesso nei confronti di un minimo di utile del 4 per cento da corrispondersi con precedenza al capitale sociale.

« A tale riguardo è da tener presente che la speciale agevolazione fatta per l'autostrada Napoli-Pompei venne determinata dalle peculiari condizioni economiche e finanziarie dell'Italia meridionale, le quali non avrebbero consentito il fiorente ed efficace svolgimento dell'iniziativa privata senza speciali aiuti e incoraggiamenti mentre invece non sembra analoghe circostanze ricorrano per l'autostrada Padova-Venezia che attraversa una zona ove il traffico si va intensificando di giorno in giorno ed è sorgente viva di lavoro e di ricchezza. Non si è pertanto ritenuto di poter consentire questa speciale agevolazione.

« Tenuto conto invece della grande utilità dell'opera, si è ritenuto necessario procedere subito alla concessione in parola, anche perchè la costruzione dell'autostrada costituiva un utile modo di dà lavoro alle maestranze locali della regione veneta che da queste opere attendono cospicui vantaggi, e alla sua approvazione mediante decreto legge ».

13 marzo 1930

# L'ALLARGAMENTO DEL PONTE SULLA LAGUNA APPROVATO DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI

# L'allargamento del ponte sulla laguna approvato dal Consiglio dei Ministri

ROMA, 12. Su proposta del Capo del Governo Primo Ministro Segretario di Stato, il Consiglio dei Ministri riunito stamane, ha dato mandato al Ministro dei Lavori Pubblici di elaborare di concerto col Ministro delle Finanze e delle Comunicazioni una convenzione col Comune di Venezia e gli altri enti interessati per l'allargamento dell'attuale ponte Venezia-Mestre.

Tale convenzione e relativi oneri saranno oggetto di apposito disegno di legge da presentarsi al Parlamento.

Una speciale proposta presentata dal Capo del Governo, e l'approvazione ufficiale di un modale confortato dal Consiglio dei Ministri ai Ministri competenti per l'elaborazione di una convenzione speciale, hanno un valore ben diverso da tutto quanto sia stato precedentemente detto scritto e annunciato intorno ai problemi venetiani in genere e alla stessa internazionale « questione » del congiungimento fra Venezia e la terraferma in specie.

Oggi, per la volontà di Mussolini, la « questione » non esiste più.

E' risolta, storicamente e psicologicamente, dall'intervento del Duce, e dall'annuncio della convenzione; sarà risolta praticamente domani, non appena, stabilita e conclusa la convenzione, si passi alla fase esecutiva della convenzione medesima.

Sarebbe prematuro volersi oggi indugiare su quelli che potranno essere i termini precisi della convenzione. Ma è evidente che tale convenzione non può riferirsi soltanto ed esclusivamente al materiale allargamento del ponte ferroviario, ma deve estendersi, ed abbracciare i progetti avversi, alle due preoccupazioni naturali del ponte, che sono quasi promossa e consegnata indispensabili dell'allargamento medesimo, e cioè all'allacciamento del ponte all'autostrada Padova-Venezia da un lato, e al cuore della vita e del traffico della città dall'altro.

Il centro, da una parte, definirà la sistemazione dell'arrivo a Santa Lucia di quella funivia che perseguirà il ponte allargato, o, conseguentemente, la costruzione di quel viadotto sopraelevato, che dovrà superare i fasci dei binari ferroviari, e del quale abbiamo dato pochi giorni or sono ampie notizie; d'altra parte la convenzione si estenderà fino ad abbracciare lo sbocco della nuova arteria di comunicazione al centro della città, ed avverrà perfino la formazione di quel Canal Piccolo, che dovrà assolvere la rapida delle comunicazioni tra il centro di Venezia e la periferia di

terraferma, e, insieme, tra la linea di ponte di S. Lucia e il Lido.

Non temiamo di impiegare una espressione, di cui forse ai nostri tempi si abusa, dicendo che, per Venezia, la decisione del Consiglio dei Ministri ha segnato una data storica.

Forché con essa non è soltanto avviata alla più felice soluzione un periodo di crisi contingente, della quale sarebbe perite misconosciuti la gravità, ma sono apparsi quelli che farono i più ardenti voti dei venetiani negli ultimi trent'anni — di quei venetiani, almeno, che si rendevano conto dell'impossibilità toccata per Venezia di provvedere alla propria esistenza mettendosi al passo con il progresso del mondo, e uscendo da un isolamento, la continuazione del quale sarebbe stata fatale alla vita spirituale ed artistica della città non meno che alla sua vita civile, economica e commerciale.

Non è qui il caso di rifare la storia di quella « questione del ponte » che, riaffiora naturalmente per tutto un secolo, e ricomincia dai primi anni della dominazione austriaca a Venezia, e si è imposta come alternativa di vita e di morte per la città nostra dopo la nascita della laguna bi-genio e l'andata venetiana avverso creato la nuova città della industria e dei grandi traffici, Porto Marghera, e dopo che Mestre, attecchendo fino a diventare una città grazie alla sua posizione di linea di ponte di Venezia, era stata unita, con provvido e saggio decreto, al Comune di Venezia.

Contro l'espressione del voto, contro la realizzazione della volontà promossa unione dei venetiani e senza di volta la volta, locali correnti oppositorie eterogenee, vaghe ed irresponsabili, che, accendendosi sul sentimentalismo irragionevole, tendevano ad impedire qualsiasi tentativo di riattivare la vita di Venezia, ricamavano minacciosa di soffocazione.

Erano voci isolate di stranieri, che venivano a passare a Venezia su e so cinque giorni ogni due mesi, o che d'erano stati una volta sola e non di sarebbero più tornati; erano voci di italiani, che sentivano Venezia soltanto attraverso i luoghi comuni del decentamento adriatico, quelle che si levavano a difendere l'ignavia della bellezza di Venezia, della quale essi non conoscevano che qualche aspetto esteriore, ignorando interamente l'intimità, quasi che i venetiani non comprendessero meglio di tutti gli altri, la loro città e non fossero gelosi a difendere il suo carattere e della sua bellezza, e quasi che essi non desiderassero, proprio per il loro amore alla città, di vederla riattivata e ringagliardita in vita.

Perché se un ammiratore generico, straniero o no, di Venezia,

può compiacersi, per decadente esistente, di quelli tra i suoi aspetti, che richiamano immagini di dissolvimento, di deperimento, di morte — come se ne compiacque Maurizio Barrès — un vero veneziano vede ed ama Venezia come complesso estetico e storico inscindibile, e, nell'ammirazione della sua bellezza e della sua storia, mantiene costante la volontà e la fede di un ritorno ad una grandezza, che sia degna, nel quadro della Nazione, della grandezza d'un tempo.

Però la soluzione dei grandi problemi venetiani riguarda la vita civile, sul terreno della grande Venezia storica, senza con ciò recare offesa alla bellezza e alla nobiltà della Venezia pittoresca.

E' fuori di questione, dal punto di vista estetico, l'allargamento del ponte; il Canal Piccolo, lungi dall'essere un danno alla bellezza di Venezia e alla conservazione dei suoi monumenti, si risolverà in un vantaggio, poiché, fra l'altro, una gran parte del traffico attuale sarà sottratto a due terzi del Canal Grande, con sensibile diminuzione — degli inconvenienti creati dalle « sbaltonate » delle acque, agitate dalle cliche dei vapori e dei motonavi, contro le fondamenta dei palazzi.

Ma soprattutto, con l'esecuzione del complesso imponente dei lavori, che l'attuazione del piano comporta, si verrà a creare una intensa corrente di persona lavoro, di interessi, di traffici, di speculazione, di vita insomma, la quale nostra città che pareva ormai abbandonata e sì stessa in un'oscura mortale; vedremo ingegneri, architetti, artisti, musicisti andar a gara di attività, uomini d'affari profondere capitali, tutti, per un motivo o per l'altro, interessati di uno sviluppo imponente di opere, che, introdotto come un'iniezione vivificante nel corpo esausto della città negletta, darà una scossa salutare al suo organismo e all'avvenire dei suoi abitanti, risolvendo così insieme quello stato di abbattimento psicologico, che era l'aspetto più grave e più preoccupante della crisi veneziana.

Per tutti queste considerazioni è urgente, adesso, che la convenzione annunciata venga concretata e conclusa nel più breve tempo possibile, perché s'ischi, senza ulteriori indugi, la fase dell'azione.

Confidiamo, per questo, negli uomini egregi, cui la sorte ha riservato l'onore di tenere i ponti di comando nella città, ad una svolta della sua storia millenaria e che di tale cuore si son mostrati ben degni, poiché sono risolti a risolvere finalmente problemi che attendevano da tanti anni la loro soluzione.

14 marzo 1930

IL SINCERO ENTUSIASMO DEI  
VENEZIANI PER DELIBERATO  
ALLARGAMENTO DEL PONTE.  
UNA NUOVA ERA DI BENE  
PER LA CITTÀ AMATISSIMA

## Il sincero entusiasmo dei veneziani pel deliberato allargamento del Ponte

Una nuova era di bene per la città amatissima

La notizia della deliberazione presa dal Consiglio dei Ministri dell'allargamento del ponte ferroviario tra Venezia e Mestre è stata appresa dalla cittadinanza con vero sollievo e commentata con espressioni unanimi di complacimento. L'uno e l'altro ben giustificato, in quanto si vedevano ormai troncare da un gesto autorevole del Duce le indecisioni, le distinzioni, i litanismi, le inutili sfilate che intraghiavano la vita cittadina per più di mezzo secolo.

E giustamente si sentiva chiamare quella di ieri giornata storica, perché sicuramente essa sarà la radiosa aurea di un'epoca nuova di lavoro e di sviluppo per questa città amatissima, la cui lenta decadenza, mentre tutte le altre grandi città marcano sulla via dello sviluppo e del perfezionamento, colmava di profonda tristezza l'anima di tutti i buoni veneziani. — Venga dunque il ponte — si diceva da ogni parte — e prestamente, sicché questa città incomparabile riceva nuovo respiro e nuove vie di espansione e di traffico da un più facile contatto colla vicina terraferma.

E un pensiero riconoscente andava a quanti, alti ed umili, lavorarono in silenzio e lungamente, superando difficoltà e rinverendo ostacoli, che pareva impossibile ormai superare e rimuovere, alla realizzazione di quello che ancora poco tempo fa, tanto estenuante era stata l'alternativa di speranze e di dubbi sembrava un desiderio innanzi.

Con questo è stata rimossa la prima, ma la più tenace maglia, che imprigionava il libero respiro di Venezia: ora tutti si augurano con fondanza di vedere i frutti di tanta impresa.

A significare il grato animo di Venezia, il Podestà N. R. co. Etioce Zorzi disponeva ieri che fossero affisse sulle cancellate striscie insegnanti rosse e verdi, con la scritta: Vice Mussolini - Viva il Duce! Si voleva che la quella giornata, che per i veneziani poteva ben dirsi di gioia, il primo pensiero di devozione e di gratitudine andasse all'artefice massimo dell'opera tanto invocata. Né meno si poteva aspettarsi dal realizzatore grande e magnanimo e dal suo profondo amore per Venezia, gemma splendidissima della Patria italiana.

Appena pervenuta la lieta notizia del nuovo ponte, l'Unione Industriale Fascista della Provincia di Venezia ha spedito il seguente telegramma:

« S. E. Cav. Mussolini - Capo Governo - Roma. — Unione Industriale Fascista Veneziana apprende con vivissimo compiacimento l'atto provido deliberazione relativa congiunzione terraferma destinata iniziare non va era prosperità economica cittadina e a nome tutti suoi rappresentanti esteriori Vostra Eccellenza sentendosi imperitura gradisce fedeltà devotissima. — Profondità ossequio. — Ing. Croce, Presidente ».

Telegrammi e plausi furono comunicati poi da ogni parte.

A Mestre, come a Venezia, la deliberazione è stata accolta con franco entusiasmo da quelle affezionate popolazioni. Ne fa fede questo simpaticissimo manifesto affisso nella frazione:

« Abitanti di Mestre e della Terraferma ».

« Venezia, gioiello d'Italia ha vinto in questi giorni per merito del Governo Fascista e degli uomini illustri che la reggono un battaglia poderosa, che la assicurerà un fulgido avvenire, poiché apporterà sangue arterioso al suo cuore polmonare; su proposta di S. E. Mussolini il Consiglio dei Ministri ha approvato l'allargamento del Ponte Ferroviario, che sottrarrà la città all'isolamento esistente in cui ora trovasi e la porrà in condizioni di assecondare efficacemente il movimento economico e commerciale, senza di che verrebbe ben presto soffocato anche il primato artistico.

« Mestre e tutta la terraferma, che formano ormai un tutto inscindibile con la gloriosa città di Venezia e che da questa traggono lustro e decoro, conseguiranno indiscutibili vantaggi da tale opera, che permetterà un più intenso afflusso di forestieri e un maggiore sviluppo del traffico, del commercio e dell'industria. Al Duce lungimirante, che con gesto fascistico ha impeditamente cancellato le indecisioni di quasi un secolo, va la fervida riconoscenza di Mestre e del retroterra. — Il Segretario Politico dott. Artero Noo ».

16 marzo 1930

PLEBISCITO DI GRATITUDINE  
AL CAPO DI GOVERNO  
PER DELIBERATO ALLARGAMENTO  
DEL PONTE

Plebiscito di gratitudine al Capo del Governo  
pel deliberato allargamento del Ponte

Tra i molti telegrammi inviati a S. E. il Capo del Governo dopo la deliberazione del Consiglio dei Ministri relativa all'argomento del ponte sulla laguna segnaliamo i seguenti:

« Gruppo Imprese Elettriche Veneto-Adriatiche esprime in modo vivissimo grato compiacimento deliberazione congiunzione Venezia terraferma provvedimento grande vantaggio interessi economici città. Devoti ossequi. — Ing. GAGLIA, Presidente. »

« Previde saggia deliberazione Vostra Eccellenza allargamento Ponte Ferroviario porta nuova sicura speranza sviluppo traffico. Nostra vecchia organizzazione esprime sensi profonda gratitudine Vostra Eccellenza. Ossequi. — Società Trasporti internazionali: Avv. GIACOMO TREVES, Presidente. »

« Nostra Società sorta scopo valorizzazione Mestre invia Vostra Eccellenza Vostra alta profonda riconoscenza deliberazione allargamento Ponte Ferroviario Venezia-Mestre. Ossequi Società Anonima pro Mestre BERNASCONI GIACOMO, Pres. »

« Unione Industriale Fascista Venetiana apprende con vivissimo compiacimento tanto attesa provvida deliberazione relativa congiunzione terraferma destinata innanzi nuova prospera economia cittadina e a nome tutti suoi rappresentanti esprime Vostra Eccellenza sentimenti imperitura gratitudine fedeltà devazione. Profondi ossequi Ingegnere GIOCHI, Presidente. »

« Federazione Armatori Adriatico Occidentale giande soluzione problema comunicazioni venetiane tramontino lusingo auspicio avvenire marittimo industriale Porto di Venezia. Devoti ossequi: Presidente FRIES. »

« Mercatura veneziana costante tenace assertrice congiungimento Venezia con terraferma esulta alla volontà Duca e spirito innovatore fascismo abbiamo realizzato aspirazione di decenni per immancabile migliore avvenire nostra Città. — MORONI, Presidente Federazione Commerciale. »

« Giornalisti veneti da lunghi anni unanime nello invocare nuove libere comunicazioni Venezia terraferma saltano nella decisione del Duca il più ambito riconoscimento fondamento loro compagnia auspicio rapido inizio lavori ponte destinato dare nuova aperta vita Venezia testimoniano Vostra Eccellenza esultante riconoscenza popolazione GINO DAMERINI Segretario Sindacato Regionale Giornalisti. »

« Permetta Eccellenza Vostra che anche Sindacato Fascista Avvocati Procuratori Venezia fedelissimo regime a suo Duca unica sua voce al coro unanime di riconoscenza e di gioia della cittadinanza tutta per deliberazione che segna certamente inizio auspicate resurrezione economica e culturale di Venezia. Rapet tolosissimi ossequi. — Avv. LEVIS, Segretario Sindacato Fascista Avvocati e Procuratori. »

« Sindacato fascista Chimici porge Eccellenza omaggio dovuto riconoscenza per provvedimento che lancia nuova grandezza di Venezia. Commissario Regionale dottor N. SPADA. »

« Sindacato Veneto dei Dottori Commercialisti fedele interprete necessità economiche venetiane invia Vostra Eccellenza Vostra nome suoi componenti riconoscimentissimo devoto ringraziamento per provvida deliberazione congiungimento terraferma che risolve la più grande necessità ed appaga secolare aspirazione della città secessinista. Devotissimo. — Dottore ORESTE VITALE Segretario. »

« Sindacato Fascista periti pianifica soluzione tanto attesa per benessere Città di Venezia. — Commissario MASSA. »

« Sindacato Medici interprete sentimenti iscritti invia al Duca del Fascismo espressione devoti sensi riconoscenza per concessione fatta a Venezia che ne attende impulso nuova operosa vita. — Segretario: ALLEGHINI. »

« Iscritti sindacato Farmacisti inviano saggia Duca loro commossi sensi di ringraziamento per concessione fatta città di Venezia che avrà certamente lieto suo risarcito. Segretario BALDISSEROTTO. »

« Il Sindacato Belle Arti di Venezia invia ringraziamenti riconoscenza. Devoti ossequi. — Riccardo NOBILI, Segretario. »

« Appartamenti Sindacato Lavoratori Portuali Internavigatori ed

detti Trasporti Complementari mi incaricano esprimere Vostra Eccellenza Vostra sensi vivissima gratitudine per concessione lavori nostra Città. — SCRIPIONE DEL GIUDICE, dirigente ufficio regionale Confederazione Sindacati Fascisti Trasporti. »

« Lavoratori venetiani dell'industria apprendendo con lieto animo saggia provvidenza Vostra Eccellenza Vostra voluta grida ancora una volta il loro traluce aliti di fede immutata di devazione assoluta di fedeltà incondizionata: BISSI. »

« Con interna gioia Direttori Maestri fascisti venetiani apprende saggio provvedimento Governativo che assicura alla città nostra nuova prosperosa vita e proficua lavoro a tanti operai che lavorano con ansia Duca e Fascismo. — Segretario Prov. ANIF: SALVADORI. »

« Interpette confimento Agricoltori Provincia questa Federazione esprime Vostra Eccellenza Vostra vivissima gratitudine per deliberata nuova congiunzione terraferma destinata stringere sempre più vincoli tra Venezia stessa marittimo e territori rurali con cui disciplinato ottimismo lavoro per raggiungere meta agricola segnata dal Regime. Con profonda ossequio. Presidente Federazione Agricoltori: BORTOLUOTTO. »

« Associazione Fascista Pubblico Impiego apprende con vivissimo compiacimento provvida deliberazione congiunzione terraferma con Venezia. Nome fascisti tutti ether na Vostra Eccellenza gratitudine fedeltà e profonda devazione. Profondi ossequi. — Ragioniere GRANATA, Segretario. »

« Direttorio Provinciale Associazione Fascista Addetti Aziende di Stato, entusiasta e riconoscente per provvedimenti che lottano a Venezia benessere ed avvenire degno del passato glorioso, invia al Duca magnifico sensi devota reverente ammirazione. — Segretario Provinciale TAGLIAPETRA. »

« Fascisti Circolo Giuristi Venezia riuniti fraternità propositi ricordi esternano E. V. vivissima gratitudine provvida disposizione a nostra Città. — D.r ALLEGHINI, Educatore. »

« Comitato Provinciale Sindacati Fascisti Professionisti Artisti accorto interprete sentimenti iscritti invia al Duca d'Italia espressione devoti sensi riconoscenza per concessione fatta loro a Venezia auspicio sua gloriosa rinascita. — Presidente Comitato, PELLI. »

« Per recenti provvedimenti che daranno nuova vita a Venezia Sindacato regionale scrittori porge riconoscenza devota. — ARMANDO MICHELI, Commissario. »

« Iscritti e dirigenti Sindacati Fascisti commercio appreso con vivissimo compiacimento provvida deliberazione congiunzione Venezia con terraferma delegano scrivente estero V. Eccellenza loro profonda riconoscenza ed immutata e devota fede e disciplina fascista. Romaneamente salutano Segretario Unione VAGLIANO. »

« Sindacati tecnici agricoli, mezzadri, affittuali, braccianti nome rappresentanti esprimono V. E. sentimento viva riconoscenza per provvedimento inteso congiunzione Venezia terraferma riaffermandovi attività entusiastica devazione. — FEGAMI, PISTOLESI, FREZZATO, CIOCCO, Segretari. »

« Unione Venetiana sindacati fascisti Agricoltura vede realizzato voto rurali provincia col provvedimento congiunzione Venezia terraferma e nome suoi rappresentanti agghera armi lavoro per salutarvi Duca della ricostruzione. — DICASTRI, segretario. »

Sono stati anche graditi telegrammi diretti al Conte Volpi:

« Anche nome Consiglio porge V. Eccellenza sensi vivissima gratitudine accoglimento grande aspirazione cittadina conoscenza Mezzogiorno Venezia. — Società Anonima Pro Mestre: BERNASCONI. »

« Nostra vecchia organizzazione rivolge pensiero vivissima gratitudine Vostra per compiacimento voto unanime venetiano comunicazioni con terraferma. Ossequi. — Società Trasporti: Avv. GIACOMO TREVES, presidente. »

---

26 marzo 1930

I PROGETTI DEL PONTE E DEL CANAL PICCOLO. NUOVI PARTICOLARI  
DALLA RELAZIONE DELL'ON. FANTUCCI

---

24 aprile 1930

IL SOPRALLUOGO DEGLI ACCADEMICI  
PER IL CANAL PICCOLO

**Il sopralluogo degli Accademici  
per il Canal Piccolo**

ROMA, 23

Come abbiamo per primi annunciato, è imminente l'arrivo a Venezia della classe d'arte della Accademia d'Italia, per esaminare sul luogo il progetto del Canal Piccolo. Gli accademici partiranno la sera del 4 per essere a Venezia il 5 mattina. Data la specifica ragione del viaggio, giungeranno a Venezia soltanto gli architetti Piacentini, Bazzani e Brasini, con a capo Aristide Sartorio. Dopo l'esame compiuto, i suddetti membri dell'Accademia non mancheranno di riferire alla classe d'arte riunita in seduta plenaria, quanto hanno avuto modo di constatare e quali sono i lavori che si debbono eseguire.



# I progetti del Ponte e del Canal Piccolo

## Nuovi particolari dalla relazione dell'on. Fantucci

Il bollettino della Federazione veneziana fascista ha pubblicato nel suo numero di marzo la relazione dell'on. Ing. U. V. Fantucci che ha accompagnato i progetti del Comune per le nuove comunicazioni di Venezia con la terraferma ed interno, approvati dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

La relazione recindeva quasi completamente con la conferenza tenuta dall'on. Fantucci sabato scorso, da noi largamente riprodotta nel nostro numero, di domenica, eccetto ben poca di essenziale vi è che contenga ancora riprobarne a chiarimento della soluzione che sarà data sia al progettato Canal Piccolo, sia all'allargamento del ponte.

Per quanto riguarda il Canal Piccolo, osserva la relazione che la zona per la sua sistemazione è stata scelta non solo nel criterio di non toccare vecchi fabbricati di particolare interesse storico, ma è stata scelta altresì in modo da ottenere aree fabbricabili, così da rendere possibile non solo la riedificazione di egual cubatura di fabbricati, ma una cubatura superiore, e se si tien conto dell'immortabile maggior valore che acquisterà questa arteria, potranno essere tollerati con pazienza gli inevitabili disagi derivanti dalle demolizioni e dalle ricostruzioni, parecchie delle quali potranno essere eseguite in tutto ed in parte prima delle demolizioni — con particolare riguardo per la parte commerciale.

### Le zone di espropriazione

Le zone soggette ad espropriazione risultano in numero di 8.

La PRIMA ZONA comprende i fabbricati che prospettano la Fondamenta dei Tolentini, fra il Campano, canonico ed il ponte del Gaffaro, ed il primo tratto della Fondamenta Minotto.

Questa zona interessa N. 13 fabbricati i quali agli effetti del computo per il costo delle espropriazioni sono calcolati per la loro intera cubatura, ma ben 5 dei quali vengono, però, a punto toccati.

La SECONDA ZONA, lungo il primo tratto del Rio del Malanton, interessa N. 2 fabbricati, di calle della Madonnastra.

La TERZA ZONA compresa fra il secondo tratto del Rio del Malanton e il complesso delle Mosche interessa N. 15 fabbricati dei quali 6 sono considerati soltanto agli effetti delle sistemazioni vicine (e quindi compresi nel computo delle espropriazioni) senza necessità di demolizione.

La ZONA QUARTA, prospiciente i Rii di S. Pantalone e di Ca' Foscarì non interessa alcun fabbricato, perché a cura del Comune di Venezia è stata già proceduta, alla rettifica della fondazione del fabbricato in costruzione per la nuova Caserma dei Pompieri.

La ZONA QUINTA (sulla riva dei rii opposta a quella sinora considerata) è prospiciente ai Rii di S. Pantalone e del Malanton ed è compresa fra calle Foscarì ed il Rio di S. Margherita.

Questa zona interessa N. 20 fabbricati dei quali però N. 8 sono da considerarsi soltanto agli effetti del costo di espropriazione e cioè, sia detto per tutte le zone, allo scopo di rendere agevole agli interessati il computo, non solo della ricostruzione, ma anche quello delle maggiori costruzioni.

La ZONA SESTA sulla svolta del Rio del Malanton interessa N. 3 fabbricati di Fondamenta e Calle delle Malanton.

La ZONA SEPTIMA prospiciente breve tratto della Fondamenta del Malanton e la Fondamenta del Gaffaro interessa N. 10 fabbricati dei quali però N. 4 da considerarsi soltanto agli effetti del computo di espropriazione.

La ZONA OTTAVA comprende la parte del Giardino ex Papadopoli adiacente alla Fondamenta del Mastetero ed interessa N. 3 fabbricati.

Riassumendo, come dicemmo do-

menica, per le otto zone menzionate, sono interessati in totale N. 66 fabbricati, dei quali N. 23 sono compresi nel computo agli effetti della sistemazione e del miglioramento edilizio delle zone stesse, senza necessità di demolizione per cui i fabbricati da demolire sono in totale N. 43.

Il computo metrico estimativo comprende, oltre alle espropriazioni degli edifici che vengono espropriati in base al prezzo di costruzione, deprezzato dal deprezzamento per vetustà, e delle aree che vengono contiguate in base al valore medio delle aree nella zona considerata, anche le indennità per turbativa di avviamento commerciale, industriale ed artigianale.

È compreso un compenso al Comune per le opere inerenti all'arretramento delle fondazioni della costruenda Caserma per i Pompieri e per la cesione della relativa area, nonché per la cesione di fabbricati e terreno facenti parte della ex proprietà Papadopoli. Il preventivo procede poi: l'abbattimento ed il consolidamento degli edifici espropriati; la demolizione e ricostruzione di ponti; le demolizioni, la ricostruzione ed il consolidamento delle vecchie e nuove fondamenta; il consolidamento di fondazioni di edifici esistenti; l'interramento di un tratto del Rio del Malanton; gli scavi e trasporti generali; la costruzione di N. 2 sottoposti e il pagamento delle relative indennità ai proprietari; la sistemazione delle fognature; la sistemazione del sifone in ghisa dell'anello principale della conduttura dell'acqua potabile, situato al Ponte della Croce; il pagamento di indennità diverse per servizi del gas, dell'acqua potabile, dell'energia elettrica e dei Telefoni e della illuminazione pubblica.

### Come sarà costruito il ponte

Anche della parte riguardante il ponte, abbiamo dato domenica l'esposizione. Il relatore nota che colla firma della Convenzione per la costruzione dell'autostrada Padova-Venezia, sollecitata dal Governo a troncarsi studi e discussioni per deviare il tracciato originale da Sud a Nord della Ferrovia e colla deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione della Società dell'Autostrada di Venezia o Padova di considerare il tracciato dell'autostrada esteso fino alla testata dell'attuale ponte ferroviario, non solo, ma colla libertà della stessa Società di autorizzare il Comune di Venezia ad eseguire il tracciato di terrapieno ai margini della Laguna, e precisamente dal Ponte dei Cinque Archi alla testata del Ponte Ferroviario, si è determinata una singolare situazione di cose, per cui, se da un punto di vista il terrapieno attualmente in costruzione può essere considerato come elemento terminale dell'autostrada, sotto un altro punto di vista esso deve essere considerato come terrapieno di accesso al nuovo ponte e formante con questo, parte integrante.

Il lavoro attualmente in corso, non può, comunque, essere considerato come fine a se stesso, perché in tal caso rappresenterebbe un inutile sbocco sulla laguna non navigabile.

Questo terrapieno per autostrada è stato però progettato e viene costruito con riferimento al progetto di allargamento.

La sezione trasversale del nuovo ponte risponderà ai moderni criteri di costruzione, cioè struttura portante in cemento armato, con archi ribassati identici a quelli frontali, i quali ultimi invece sono provvisti di semplice paramento a struttura di sotto e pietra viva per conservare come si è detto, la stessa forma architettonica, in vista della laguna, seguendo questa procedura costruttiva, in omaggio al desiderio di turbare il meno che è possibile l'attuale paesaggio della Laguna stessa.

La costruzione è divisa per cam-

pole analogamente all'attuale ponte ferroviario. Ma a differenza di questo, dove i piloni formano un solo blocco di metri 9 x 2,17, i piloni del nuovo ponte lungo 20 metri, sono divisi in tre campate con 4 pilastri; collegati alla base sotto la minima bassa marea, allo scopo di permettere il libero movimento delle acque.

Su questi pilastri si appoggiano longitudinalmente i travi; maestri ad arco, sui quali sono progettati i travi trasversali secondari, a sostegno della massicciata.

Le fondazioni sono considerate nel computo metrico ed estimativo analoghe a quelle adottate per la costruzione del ponte ferroviario, pur avendo peso in esame altri tipi più moderni di fondazioni, rispettivamente pinnacoli, per l'uso ormai fatto, alle più rigide esigenze della statica.

I tipi a cui si allude ed in particolare i Piloni Franky possono essere considerati come elementi economici, da far agire eventualmente in sede di appalto delle opere; ma la vicinanza di un manufatto di singolare importanza, come il ponte ferroviario, il cui servizio non può ammettere turbamento senza grave pregiudizio del servizio generale in partenza da Venezia, consiglia di adottare i sistemi di costruzione delle fondazioni che danno assoluta garanzia per la statica del ponte attuale.

Nei ri troviamo di fronte ad una di quelle opere — afferma il relatore — per le quali il miglior criterio è quello di « seguire la strada vecchia ».

### L'abbandono dell'arrivo in Galleria

La relazione illustrò i motivi per quali si dovette abbandonare l'idea del proseguimento transitorio in Galleria dall'imbocco a S. Lucia, con attraversamento del Canal Grande via per eliminare il ponte esistente e necessario in questa località, sia per predisporre le opere, qualora in tempi successivi si avesse potuto proseguire una linea Metropolitana, indubbiamente risolutiva integrale del problema delle comunicazioni da Terraferma al Lido.

Per l'esecuzione dell'arrivo transitorio in galleria, furono intrapresi studi e ricerche e furono, altresì, interpellate grandi imprese di costruzioni, italiane ed estere, particolarmente versate in questo genere di costruzioni.

Le Terribilitati eseguite confermarono le ipotesi del relatore sulle condizioni geologiche del terreno, condizioni cioè sfavorevoli; alla esecuzione di un manufatto di particolare natura ed importanza, come quello che si intendeva di costruire; a loro volta aggravate da altrettante importanti considerazioni di ordine tecnico costruttivo.

Se le condizioni della tecnica lo avessero permesso, la Direzione Generale delle FF. SS. avrebbe preferito in ogni modo la soluzione del problema con una galleria sotto il piazzale della stazione. Tuttavia, di fronte alle circostanze accennate che furono oggetto di ampia discussione, la Direzione Generale suddetta, veramente animata dal desiderio di aiutare la Città di Venezia nella soluzione di questo grave problema delle Comunicazioni, ha aderito di buon grado ad esaminare altre proposte accettando in linea di massima, quelle concretate nel progetto di cui la nostra relazione è domenica.

### L'affissione del progetto

Con chiara ed eloquente tavola a colori, il progetto del ponte e del Canal Piccolo, fu ieri affisso in città sicché la popolazione potrà rendersene esatto conto. « Come il Duce provvede all'avvenire di Venezia — dicevano le plasmetrie, e la folla si fermava a guardare, a rendere conto e a commentare con parole di profonda risonanza verso il Capo del Governo, negrandedi che i progetti possano divenire al più presto possibile realtà.

7 maggio 1930

IL PROBLEMA DELLE COMUNICAZIONI TRATTATO IN SEDUTA PLENARIA AL CONSIGLIO DELL'ECONOMIA. LO STANZIAMENTO DI UN MILIONE PER CONCORRERE AL CONGIUNGIMENTO CON LA TERRAFERMA

8 maggio 1930

IL SOPRALLUOGO DI A. SARTORIO AL CANAL PICCOLO

9 maggio 1930

LA PARTENZA DI S. E. SARTORIO

**La partenza di S. E. Sartorio**  
S. E. Aristide Sartorio, Presidente della Sezione d'Arte dell'Accademia d'Italia, qui giunto con la sua Signora due giorni fa per il sopralluogo sul percorso del Canal Piccolo, ha lasciato ieri sera il Gran Hotel, dov'era alloggiato, per recarsi alla stazione onde pigliare il diretto di Roma delle 22.

10 maggio 1930

S. E. ARISTIDE SARTORIO AL PODESTÀ DI VENEZIA

**S. E. Aristide Sartorio al Podestà di Venezia**  
Sua Eccellenza Aristide Sartorio, Accademico d'Italia, che, come è stato pubblicato, prese parte attivissima alle riunioni indette negli scorsi giorni per l'esame dei progetti relativi alle nuove comunicazioni di Venezia con la terraferma, ha spedito da Roma al N. H. co. Ettore Zorzi, Podestà di Venezia, il seguente telegramma:  
« Per la maggior gloria di Venezia un'altra fucista, Entusiasta memore ore passate vigilia di fervorosi lavori ringrazio reggitori destini dagni — Aristide Sartorio ».

## Il sopralluogo di A. Sartorio al Canal Piccolo

S. E. Aristide Sartorio è giunto ieri mattina a Venezia, ricevuto dal Podestà conte Ettore Zorzi, Subito, assieme al Podestà, all'ing. Vittorio Umberto Fantuzzi, all'ing. Domenico Giusti, al dott. Nino Barbantini e all'ing. Pagan, ha eseguito un sopralluogo lungo i rivi che dovrebbero essere stanziati per la sistemazione del Canal Piccolo.

Stesso in una gabbia, egli ha percorso per due volte il tratto che va dallo sbocco di Rio Cà Foscari nel Canalazzo fino al punto in cui il canale del Tolestini si affaccia alle fabbriche di Santa Lucia. La visita, che si protrasse per oltre due ore, è stata illuminata a pieno di luoghi ideati, durante i quali l'ing. Fantuzzi, progettista, e il dott. Nino Barbantini, hanno fornito all'ingegnere esaminatore tutti i dati tecnici e tutte le notizie necessarie all'esatta valutazione del problema e alla ricostruzione ideale di quello che verrebbe ad essere l'aspetto del passaggio, dopo i proposti lavori, S. E. Aristide Sartorio ripartirà questa sera stessa alla volta della Capitale, dove verrà radunata entro brevisimo giro di tempo la Sezione d'Arte della R. Accademia d'Italia, alla quale, giunto il voto del Duca, è affidato l'onore di dare il suo parere sul lato estetico del problema.

Naturalmente il Sartorio non vuol esprimere le impressioni riportate dalla visita, né rivelare quali saranno gli argomenti dei quali sarà avvalorato il voto che egli deporrà tra poco in seno dell'alta consesso. Ma da certe indiscrezioni che ci è stato possibile raccogliere per via indiretta, siamo in grado di affermare che Sant'Eccellenza, dopo aver letto sulle colonne del nostro giornale quanto ebbe a dire ieri mattina l'architetto Marcello Piacentini in merito alla soluzione dell'aggravante problema, si dimostrò disposto sinora a far sua quell'opinione.

« Era venuta anch'io assai male prevenuto — avrebbe detto il Sartorio — perché la sola idea di una sistemazione di Venezia è cosa da far rizzare i capelli. Ma eseguita con meticolosa cura la visita della strada acquata che dovrebbe essere allargata dal tronco squadrato e i quartieri che essa attraversa, ho potuto convincermi che non si tratta di una follia, ma di un vero e proprio risanamento di Venezia.

A mio avviso il nuovo canale non solo non toglierà alcun elemento estetico all'isola divina, ma creerà nuova bellezza, tutte finora al giudizio degli occhi dalla bella delle cose addossate. Tra queste la Chiesa del Tolestini, che insisterà in un aspetto nuovo la gioia della sua armoniosissima architettura. Credevo si trattasse di scavar nuovi canali, di crear rettili, di togliere interamente il carattere a quella che è una delle più splendide vie acquate veneziane. Tutto si riduce invece ad una rettila di spazio e meglio ad una sistemazione dei canali già esistenti, opera affatto innocua alla antica se condotta coi dovuti accorgimenti.

Sarebbe un grave guaio l'abbattere ed anche lo spostare il delizioso palazzetto del nono secolo, verso il quale sono ora rivolti le irriducibili di tutti gli artisti. Ma il canale potrà avere la sua nuova sistemazione lasciando intatto l'edificio. Anzi si dovrà provvedere affinché il giardino sia fatto segue a quello cura che possono ritagliare la sua integrità assoluta e che gli garantiscono la conservazione contro gli agguati delle acque e della salinità.

« E per quanto riguarda l'impiego delle aree risultanti dalle demolizioni?

« Anche qui — avrebbe detto il Sartorio — sono pienamente d'accordo con l'architetto Piacentini. Venezia ha bisogno di verde; le sue piazze demandano i freschi ornamenti di cui hanno bisogno, ed è bene non lasciarsi scappare

questa occasione per dare a queste case rimaste i loro piccoli orti e i loro minuscoli giardini che saranno davvero i nuovi polmoni dei popolari quartieri.

Oggi S. E. Sartorio continuerà nello studio per alcune questioni di dettaglio riservandosi di riferire compiutamente le impressioni ricevute al collegio della Sezione d'Arte, in sede opportuna.



11 maggio 1930

LA TRASFORMAZIONE E L'AUMENTO DEI TRAFFICI DI VENEZIA ATTRAVERSO LO SVILUPPO DI PORTO MARGHERA

La trasformazione e l'aumento dei traffici di Venezia attraverso lo sviluppo di Porto Marghera

Visto che il porto, rispetto a Venezia, di cui costituisce un'appendice e si discosta di parecchie miglia, e si discosta anche geograficamente...

L'anno marittimo 1929

Nell'ultimo anno - dicono marittimi - 1929, non è stato cattivo per l'Italia, Complessivamente il movimento delle merci è cresciuto...

Torniamo a Venezia e al suo porto. Abbiamo qui, nell'ultimo, i dati del 1929. Con Trieste e una frotta di navi...

Detto questo in via di disimpegno, vediamo da vicino la nostra situazione attuale...

Anche per la qualità dei mercantili si vedono, il carico rappresenta il 50,5 della importazione...

Marghera nei confronti di Venezia

Storicamente, supponendo meglio esposti alcuni dati e qualche altro che va a formare il quadro complessivo del nostro traffico marittimo...

Parlo delle merci. Le merci imbarcate e sbarcate a Marghera sono state, nel 1929 di Tonn 348.800 nel 1927 di 402.000...

Oil e petroli

Le merci che hanno per più estesa quantità esportato e formato le 729.246 Tonn. di Porto Marghera...

La totalità sono da ascrivere agli impianti del nostro porto in terra ferma. Della quale verità bastano, a prova, alcuni rilievi comparativi. Prendiamo i petroli.

Nei 1923 questo traffico a Venezia era stato di 28.000 Tonn. Il consumo del petrolio e degli oli minerali è cresciuto da allora in Italia...

Storicamente, anche a prescindere da quella considerazione, era che nel 1928 erano a Marghera il movimento dei petroli è stato, a 243.000 Tonn.

Carburi e fertilizzanti

Vediamo, il carbone. Si tratta di 110.000 Tonn. a Marghera contro 1.200.000 sbarcate alla Marittima. Non è però da ritenersi che tale responsabilità...

Ma, per fortuna, non può essere diverso per le Tonn. 121.177 di materie fertilizzanti e di prodotti sabbiosi e Marghera nel 1929 contro le 226.728 Tonn. della Marittima.

La « Marittima » ha scaricato 61 miliardi per 530.000 Tonn. tra porto, foce e alto mare. Ha scaricato, soltanto per un anno, con 514 milioni e saloni ordinati, per 27.000 Tonn. di materie fertilizzanti...

Venendo finalmente alle 58 mila 000 Tonn. di olio giunte a Marghera contro le 9.441 sbarcate in Marittima, è evidente che il grande salto compiuto nel 1929 in confronto del 1928...

Il porto di Venezia di Inghilterra

Contro ogni aspettativa, contra ogni pronostico, ed anche contro ogni pronostico di non molti venuti che si attendeva ancora a vedere Venezia obesa e ferma nella sua chiavica di porosa giuntura...

onde crisi travolge da qualche anno una zona estensiva, facendone anche riflettere con qualche altro dato di non dubbia portata.

Verso le nuove mete

Nell'anno corrente il nostro finanziamento della « Società Italiana Alloscine » imposti circa 20.000 Tonn. di benzina, da 70 a 80 mila Tonn. di carbone saranno richieste dal vespignone dei forni della « Società Italiana Coke »...

Così il Porto di Marghera si afferma sempre più largamente e vigorosamente nelle funzioni che Pietro Fasce aveva intrapreso da lui dal 1904 e Giuseppe Volpi fece seguire con una legge dello Stato, contro la scoppia di timidi interessi e di pregiudizi di un tradizionalismo conservatore che gridava addosso Venezia, a irrivoluzione...

Giungo ora a Venezia, e della guerra che per tanti anni si faceva credere soffocata in quella Stazione Marittima. Occorre abbandonare una tanta mentalità conservatrice che per troppo tempo ci ha inchiodati agli occhi inchiodati e tramutati e tutto un robotismo ideologico alla capacità nostra.

Giuseppe Volpi

13 maggio 1930

# VENEZIA E IL CANAL PICCOLO. UN COLLOQUIO CON CESARE BAZZANI

15 maggio 1930

# VENTI MILIONI DEL COMUNE E DELLA PROVINCIA. LA CASA BIZANTINA NEL CANAL PICCOLO SARÀ CONSERVATA E RESTAURATA

## Venti milioni del Comune e della Provincia La casa bizantina del Canal Piccolo sarà conservata e restaurata

Il problema delle comunicazioni veneziane è ormai intradattato sul terreno della più rapida attuazione. I lavori ricorderanno infatti come, a conclusione dell'alta discussione del Consiglio dell'Economia, recentemente il Consiglio stesso abbia votato la somma di un milione quale contributo ai lavori del progettato allargamento del Ponte Ferroviario. Ora arrivano, come è specificato particolarmente più sotto, i contributi comunali del Comune e della Provincia, destinati allo stesso scopo, la costruzione del nuovo Ponte, per la quale il Comune di Venezia contribuisce con la seguente somma di 15 milioni di lire e l'Amministrazione Provinciale con un'altra elevatissima cifra di 5 milioni. Lo allargamento dei 15 milioni da parte del Comune è diventato operativo con l'approvazione della Giunta Provinciale Amministrativa.

E' noto che il progetto di massima relativo al Canal Piccolo sopponeva la demolizione della casa della Casa bizantina, che sorge sul tratto di rio tra (A Foscarini e San Pantalon). L'edificio che nel corso dei secoli subì trasformazioni radicali e deteriorazioni fatali, al disopra del piano terreno appare ricostruito in epoca relativamente tarda, ma in basso è tuttora adorna di alcune pareti e archi del tracciato dell'arco centrale e degli archetti minori, che lo affiancavano formando una loggia aperta.

L'arche nota che la decrepita e la nobiltà di quelle vestigia, fattori imposte sulle antiche fondamenta che pur rovinate e lacerte mostrano l'aspetto caratteristico della loro autenticità, avevano indotto i più scrupolosi conservatori del nostro patrimonio artistico a raccomandare che fossero mantenute al loro luogo e a proteggere appassionatamente contro l'opinione che esse potessero venire rimosse e ricostruite nuovamente un poco più indietro. Della Casa bizantina ebbe ad occuparsi in conseguenza di tali raccomandazioni e proteste anche in alcuni giorni, e l'Accademia di Belle Arti ne trattavano di proposito.

In questi giorni, mentre si attende di passare spedatamente alla sua esecuzione, il progetto del Canal Piccolo viene determinato e precisato in ogni particolare, nella ferma preoccupazione che esso debba servire praticamente a tutto lo sviluppo del traffico al quale è destinato, ma che la sua formazione non debba recare pregiudizio agli aspetti monumentali e caratteristici delle zone circostanti.

E prima di tutto se ne è studiato il primo tratto verso il Canal Grande, con particolare riguardo al problema della Casa bizantina.

Il problema è ormai felicemente e definitivamente risolto. La casa bizantina non verrà soltanto conservata, ma diligentemente restaurata in modo da rimettere in luce ogni elemento della sua struttura senza diminuire il suo valore storico. Così gli archi della loggia che ora sono sepolti e in parte spariti dentro la struttura che li sovrasta e li occultava, saranno riportati. E dentro la loggia stessa, la strada pubblica correrà al coperto, secondo tipi e numerosi esempi che si incontrano nella nostra città.

### La ferrovia Mestre-Pieve sarà inaugurata nel 1931

Ieri alle ore 10 si è riunito il Rettorato Provinciale sotto la Presidenza del comm. prof. Antonio Garza.

Dopo la lettura di alcuni provvedimenti di minore importanza adottati dal Preside per ragioni d'urgenza, il Rettorato ha approvato la proposta del Preside medesimo riguardante:

- 1 - La Convenzione per la manutenzione consorziale del ponte sull'Adice a Caranzano;
- 2 - il rinvio di quote inadempiute del contributo di stesso stradale per gli anni 1926 e 1927 e di quote inadempiute dell'addizionale provinciale all'imposta sulle industrie, commerci, arti e professioni relative all'esercizio 1929;
- 3 - una lieve maggior spesa (L. 4967) relativa al concorso derivato dalla Provincia per gli aumentati assegni al personale del R. Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali in applicazione della legge 27 giugno 1929 N. 20447;
- 4 - l'appalto dei lavori di costruzione del ponte sul Canal Tronque lungo la strada Gradenigo-Salvia, dell'importo di L. 124,000;
- 5 - la pavimentazione in bitume del tratto di strada Nobile tra la curva di S. Angelo ed il confine della Provincia di Padova rinviando all'anno venturo l'assalto finora per il tronco fra Mirano e la curva di S. Angelo, essendo stata la strada di questo tronco di recente rettificata ed allargata e non avendo ancora raggiunto un sufficiente consolidamento;
- 6 - la maggiore spesa di L. 120,000 per la costruzione del ponte sul Fiume di Giordano d'Arzo a ridosso del villaggio di S. Maria di S. Angelo, essendo stata la strada di questo tronco di recente rettificata ed allargata e non avendo ancora raggiunto un sufficiente consolidamento;
- 7 - l'ultimo atto contrattuale da stipulare col Ministero delle Comu-

nicazioni, per la ferrovia Pieve-Mestre. In virtù di questo atto si potrà procedere rapidamente all'aggiornamento e al completamento dell'opera, che si calcola d'averne all'esercizio nei primi mesi del 1931, e sarà inoltre assicurata a questa strada opera la sovvenzione statale nella misura massima consentita dalla legge;

8 - il contributo provinciale di 5 milioni di lire alla spesa per il nuovo ponte Venezia-Porto Marghera.

### Giunta Provinciale Amministrativa

Hanno degli oggetti approvati dal la Giunta Provinciale Amministrativa in seduta del 14 corr.:

- Venezia: Provincia: Contributo per la Stazione di Ferra Mesolati a S. Maria di S. Angelo al Consorzio Prov. Forestale — Id. Contributo alla Scuola «Nasario Scarso» — Id. Contributo alla Rivista «Tre Venetia» — Id. Contributo al R. Istituto Nautico «Veneto» per la Fiera (Assicurazione di Fadora) — Venezia: Fossati: Stampalia: Acquisto di immobile per ampliamento e sistemazione ville e villette — Venezia: O. P. Giustinian: Legato Gustavo Fiorentini - Scrittura e restituzione. Impugnazione. Chiusura. Opposizione. Gratificazione ai portieri ad al fucino — Mirano: Asolo Marittimo: Costituzione di servizi per trasmissione energia elettrica — Venezia: Fond. Quarini Stampalia: Provviso dal fondo di riserva — Cinto Cosulich: Comune: Imposta di consumo — Dolo Comune: Idem — Mirano Comune: Tariffa, posta pubblica — S. Maria di Sala: Comune: Anticipo spesa di ricovero di Nando Abramo — S. Michele del Quarzo: Comune: Imposta di consumo — Venezia: Provincia: Sovvenzione per servizio auto-mobilistico Chigiana - Caravante — Venezia: Comune: Venezia area in Sestiere di S. Marco ai fratelli Bove — Campogugiaro: Comune: Sussidio alla stradina Baldan Carlo — Fossalta di Piave: Comune: Premio di spesa al segretario comunale — S. Maria di Sala: Comune: Sussidio a Piera Teresa — Venezia: Fratresera Gen. Israelitica: Compensa al Rabbino Maggiore per maggiori mansioni — Id. Compensa per maggior lavoro al Dr. Riccardo Facini come vice Rabbino ed assistente spirituale — Id. Compensa al Dr. Riccardo Facini come maestro di R. classe — Venezia: Fratresera Gen. Israelitica: Compensa al R. maestro e conduttore assistente spirituale — Venezia: Campogugiaro: Comune: Impugnazione di vendita di sito-fuoco — Venezia: Osp. Marina Veneto: Comune: Comp. per sottopassaggio. Dolo: Osp. Civile: Ammortamento dei mutui contra infertili professioni. — Fossalta di Porti: Comune: Premio di spesa al segretario comunale nel 1929 — Mirano: Asolo Marittimo: Ammortamento facoltativa collettiva contro la tubercolosi per fattori nel Comune di Mirano — Id. Acquisto di casolare — Frosio: contributo di 15 milioni per la costruzione del ponte sulla Laguna.

## Venezia e il Canal Piccolo

Un colloquio con Cesare Bazzani

Il Giornale d'Italia ha voluto domandare all'architetto Cesare Bazzani, Accademico d'Italia, il suo avviso sull'allargamento del Canal Piccolo di Venezia.

« Non mi sono trovato a Venezia alla riunione indetta dalla Società Arti dell'Accademia oltre che per ragioni della mia attività, perché a Venezia e poi tema di discussione lo era di già stato, tempo addietro, espressamente invitato dal Podestà della città il conte Zorzi, per esaminare il progetto e per dirlo il mio avviso. La visita fu seguita da una riunione indetta a Montecitorio dall'on. Giurati, e alla quale parteciparono le più competenti personalità della politica e dell'attività veneziana, nella quale riunione io potei esprimere tutta la mia opinione, ascoltata nel sopralluogo, che il progetto poteva, tra con ogni precisazione e con molte modifiche essere accolto. Questo parere manifestai anche in una conseguente riunione della Reale Accademia che aveva in precedenza espresso avviso contrario al progetto, pur non negando un possibile parziale miglioramento. E ora sembra che i miei illustri colleghi siano giunti alle stesse mie conclusioni. Ne sono ben lieto ».

« Con ciò però — ha proseguito l'illustre architetto — non si deve ritenere che il progetto predisposto possa essere senz'altro varato. Molte modifiche sono necessarie ed anche qualche limitazione dovrebbe apportarsi al progetto per conservare lo scopo finalità; migliorare la viabilità, aggirare le recenti marine, e infine dare posto alle ragioni d'igiene e dire anche di decoro giacché la conservazione del misero, del lurido, e peggio, non credo si possa ancora continuare a far ritenere come un riguardo al passato e al carattere: passato di abbandono, caotico di miseria e di sporcizia, che mi sembra debbono ripugnare anche al più fervente conservatore. Inoltre, a mio avviso, non si può occuparsi del diritto di attaccare le impellenti necessità urbanistiche della vita moderna, se Venezia, pur di questa ha diritto per la sua esistenza e il suo sviluppo ».

« L'opera d'allargamento del Canal piccolo si inizierebbe dal lato del Rio dei Tolentini, con l'abbattere modeste costruzioni moderne senza carattere, che nascondono belle masse verdi della contigua villa Papadopoli; si inizierebbe eliminando edifici casotti che oggi ostruiscono la visuale del Canal della Chiesa dei Tolentini, il cui motivo di appoggio, un bel motivo settecentesco, verrebbe arretrato senza danno, e infine un gruppo di piccole costruzioni, ma che però nella loro caratteristica moderna, non potrebbero anche essere facilmente ricostruite arretrandole. E così per il tratto del Rio del Guffaro; così ai seguenti risvolti che vedrebbero tutte di meno case antiche che sono, invece moderne, e mettendo anche in vista alcuni edifici i cui elementi gotici o della rinascenza potrebbero essere ricostruiti; così fino al campo San Pantalon, dove pure varie antiche fabbriche antiche potrebbero essere meglio valorizzate; e infine nel Rio di San Pantalon, dove sono i resti della famosa casa bizantina che il progettista del Canal voleva invece senz'altro demolire, per conservare i resti di un... museo; mentre nei più agguerriti potranno essere oggetto di restauro secondo la stessa proposta e il disegno del Ruskin con la sola differenza di abolirne il arretramento di cinque metri! ».

« Come si condurranno i ripristini e le costruzioni per sanare i tagli necessari all'allargamento? Questo a mio avviso sembra la difficoltà più ardua da superare riflettendo alla quale tutti corrono con il pensiero alle brutte manifestazioni delle quali la modernità ha gratificata Venezia ».

« Il problema delle ricostruzioni e dei ripristini è il problema da definire e superare assolutamente avanti ad ogni abbattimento. Chi oggi il nuovo deve innalzarsi nel vecchio con molte maggiori cautele di quelle arretrate del passato, anche perché le opere più incalzanti ragioni della vita moderna tendono a maggiore dilatare, di ospitalità dove tutto è antico. In altri tempi a Venezia, fatte opere abbattendo il vecchio, e nel suo centro più compilate, a rispetto dei monumenti del passato, poteva rendere la Piazza quel capolavoro che è; ma quella era l'arte di... Jacopo Sansovino ».

20 maggio 1930

IL RITORNO DEL PODESTÀ

## Il ritorno del Podestà

Domenica mattina alle 8.25 ha fatto ritorno da Roma il Podestà di Venezia N. II, conte Ettore Zorzi.

24 maggio 1930

IL PROGETTO PER IL CANAL PICCOLO.  
IL COMMENTO DEL "LA TRIBUNA"  
AL RESPONSO DELL'ACCADEMIA D'ITALIA

Il progetto per il "Canal Piccolo",

## Il commento de "La Tribuna",

al responso dell'Accademia d'Italia

ROMA, 23

La Tribuna commenta largamente la deliberazione dell'Accademia d'Italia per il progetto per il Canal Piccolo. «La deliberazione della classe artistica dell'Accademia ci fa tirare un respiro di sollievo e con noi lo tireranno quanti erano seriamente preoccupati che si potesse toccare a cuor leggero una città unica al mondo come Venezia; con noi sono tutti coloro che, in Italia e all'estero, amano l'arte e la bellezza; l'arte e la bellezza di cui Venezia è una delle più pure e più rare espressioni.

«Noi crediamo fermamente che per risolvere il problema del traffico nella città della Laguna non occorre pensare e non opera troppo complessa di demolizione e di ricostruzione; esso si risolverà assai più semplicemente e con qualche piccola correzione di un canale, ma soprattutto con la trasformazione degli attuali mezzi di comunicazione.

«A Venezia si va avanti ancora con dei vaporetti antiquati e ingombranti. Essi rappresentano per Venezia quello che rappresentarono i tran a cavalli per Roma. A Roma abbiamo sostituito da un pezzo i tran a cavalli con quelli elettrici e dove i tran elettrici non riuscivano più a passare, li abbiamo soppressi addirittura. Nessuno ha pensato a buttar giù una fetta di chiesa del Gesù o di Palazzo Altieri per superare l'ingorgo della strozzatura fra il Corso Vittorio e il Plebiscito; da noi cioè hanno avuto ragione le esigenze artistiche e ad esse si sono adattati i mezzi di locomozione. Anche a Venezia, che ha edifici più importanti del Palazzo Altieri, si entri nello stesso ordine di idee.

«Siamo lieti che l'Accademia sia entrata nelle sue funzioni di suprema regolatrice dei problemi artistici nazionali con una deliberazione che non poteva non riconoscere il piano di tutti gli artisti italiani. Ci piace anche che intorno all'argomento vi sia stata disparità di pareri e calorosa discussione. È la prima volta che l'Accademia era interpellata su una questione del genere e la sua decisione le fa onore. Non deve essere neppure l'ultima volta, ma anzi l'inizio di una serie di discussioni che disciplinino e coordinino quanto in Italia si fa in materia di demolizioni, ricostruzioni e piani regolatori. Si dimostra insomma la necessità di quell'ufficio centrale alle dipendenze della Presidenza del Consiglio, libero e rapido nelle sue decisioni, che per l'appunto era stato proposto dalla classe artistica dell'Accademia».

27 maggio 1930

DISEGNI DI UOMINI VOLPI

DISEGNI DI UOMINI VOLPI

Il nuovo numero de La Tri Venezia che non è quasi altro che il diffuso abbonamento alla XVII Biennale, non ha un'attenzione e un'attenzione più di S. E. Giuseppe Volpi, conte di Marsara, che qui pubblica...

Se fossero presentati ai miei libri Giuseppe Volpi, conte di Marsara, che non è quasi altro che il diffuso abbonamento alla XVII Biennale, non ha un'attenzione e un'attenzione più di S. E. Giuseppe Volpi, conte di Marsara, che qui pubblica...

Il suo direttore è stato parole inutili, questa frase, senza ripeti, adora quella linea, per un'idea di un uomo serio e anziano, non fonda e ribatte, realizza una cosa, una esperienza...

Un biografo di coscienza avrebbe studiato Volpi come un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea...

Un biografo di coscienza avrebbe studiato Volpi come un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea...

Un biografo di coscienza avrebbe studiato Volpi come un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea...

Un biografo di coscienza avrebbe studiato Volpi come un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea...

Un biografo di coscienza avrebbe studiato Volpi come un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea...

Un biografo di coscienza avrebbe studiato Volpi come un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea, un'idea di un'idea...

che dovrebbe dirsi: da bravo, si mette a sedere, e parliamo un po' di noi... e invece, dopo un attimo, si alza dalla sedia e lo fa capire che non gli interessa, e che lo ha lasciato... dalla mattina alla sera, dalla sera a sera...

14 giugno 1930

IL PODESTÀ DAL MINISTRO GIULIANO

Il Podestà dal Ministro Giuliano
ROMA, 13
Stamane il Ministro della Pubblica Istruzione on. Balbino Giuliano ha ricevuto il Podestà di Venezia conte Zorzi e gli on. Domenico Giuriati e Fantucci. Il colloquio, protrattosi per vario tempo, ha avuto per oggetto vari problemi interessanti la città di Venezia. Anzitutto la commissione della città di Venezia ha fatto presente al Ministro la necessità che sia istituito al Lido un ginnasio, dato lo sviluppo edilizio di quella parte della città e le maggiori esigenze della sua cresciuta popolazione.

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI APPROVA LA CONVENZIONE PER NUOVO PONTE TRA VENEZIA E LA TERRAFERMA. LO STATO CONTRIBUIRÀ CON 61.875.000 LIRE ALLA SPESA COMPLESSIVA DI 82 MILIONI E MEZZO. UNA SERIE DI PROVVEDIMENTI NEL CAMPO DEI LAVORI PUBBLICI, DEL CREDITO AGRARIO E DELLA BONIFICA INTEGRALE

Il Consiglio dei Ministri approva la convenzione per il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma

Lo Stato contribuirà con 61.875.000 lire alla spesa complessiva di 82 milioni e mezzo

Una serie di provvedimenti nel campo dei lavori pubblici, del credito agrario e della bonifica integrale

L'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri della convenzione per il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo, di cui 61.875.000 lire a carico dello Stato...

La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo, di cui 61.875.000 lire a carico dello Stato... Il progetto è stato approvato dal Consiglio dei Ministri...

Il progetto, che prevede la costruzione del nuovo ponte tra Venezia e la terraferma, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Il progetto, che prevede la costruzione del nuovo ponte tra Venezia e la terraferma, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Il progetto, che prevede la costruzione del nuovo ponte tra Venezia e la terraferma, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Il progetto, che prevede la costruzione del nuovo ponte tra Venezia e la terraferma, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Il progetto, che prevede la costruzione del nuovo ponte tra Venezia e la terraferma, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Il nuovo ponte sulla Laguna

Una delibera di prescrizione che per l'approvazione della convenzione per il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Per la bonifica integrale

Una delibera di prescrizione per l'attuazione della legge per la bonifica integrale... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Dalle Cattedre di agricoltura agli istituti speciali di credito

Una delibera di prescrizione in materia di istituti speciali di credito... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le ricerche petrolifere

Una delibera di prescrizione in materia di ricerche petrolifere... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

L'ordinamento delle cause rurali ed agricole

Una delibera di prescrizione in materia di ordinamento delle cause rurali ed agricole... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

La caccia di agnelli

Una delibera di prescrizione in materia di caccia di agnelli... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Per la caccia di agnelli

Una delibera di prescrizione in materia di caccia di agnelli... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Reclutamento

Una delibera di prescrizione in materia di reclutamento... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Per l'edilizia rurale

Una delibera di prescrizione in materia di edilizia rurale... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Per l'edilizia rurale

Una delibera di prescrizione in materia di edilizia rurale... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...

Le deliberazioni ministeriali

Una delibera di prescrizione in materia di lavori pubblici... La spesa complessiva per la costruzione del nuovo ponte sarà di 82 milioni e mezzo...



Il D. L. 12 maggio 1930 ha modificato la struttura del Ministero del Regio per il commercio estero, la tutela della specie animalesche e il regolamento delle acque. Il provvedimento generale approvato in consiglio di ministero dalla commissione di redazione, è stato approvato il giorno 12 maggio 1930 dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati. Il provvedimento è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930.

**Il regolamento delle acque.** Il regolamento delle acque è stato approvato dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. Il regolamento è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930. Il regolamento è stato approvato dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. Il regolamento è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930.

**La tutela della specie animalesche.** La tutela della specie animalesche è stata approvata dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. La tutela della specie animalesche è stata approvata dal Senato il giorno 12 giugno 1930. La tutela della specie animalesche è stata approvata dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. La tutela della specie animalesche è stata approvata dal Senato il giorno 12 giugno 1930.

**Il commercio estero.** Il commercio estero è stato approvato dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. Il commercio estero è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930. Il commercio estero è stato approvato dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. Il commercio estero è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930.

**La struttura del Ministero del Regio.** La struttura del Ministero del Regio è stata approvata dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. La struttura del Ministero del Regio è stata approvata dal Senato il giorno 12 giugno 1930. La struttura del Ministero del Regio è stata approvata dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. La struttura del Ministero del Regio è stata approvata dal Senato il giorno 12 giugno 1930.

**Il regolamento delle acque.** Il regolamento delle acque è stato approvato dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. Il regolamento delle acque è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930. Il regolamento delle acque è stato approvato dal Consiglio di Stato e dalla Camera dei Deputati il giorno 12 maggio 1930. Il regolamento delle acque è stato approvato dal Senato il giorno 12 giugno 1930.

22 giugno 1930

L'ALLARGAMENTO DEL PONTE

L'allargamento del Ponte

Un telegramma del Conte Volpi

Al Podestà N. H. conte Ettore Zorzi è pervenuto il seguente telegramma da parte di S. E. il co. Giuseppe Volpi di Misurata:

«Lottissimo annuncio atto decisivo per allargamento ponte lagunare che assicura da parte del Governo Fascista, per volontà del Duce, a Venezia nuova certa ragione di lavoro e di vita al Porto industriale assegnata sua funzione di «prenio» strumento cittadino, quale pensato, volpo dai suoi fondatori - Cordialità. - Volpi».

Un telegramma all'ex. Fantacci

Per l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del progetto dell'allargamento del Ponte, la Giunta per la Custodia dell'Albo degli Ingegneri ha spedito all'on. ing. dott. V. U. Fantacci il seguente telegramma:  
«Giunta Albo Ingegneri circostanza sanzione definitiva lavori consanguineo terraferma piante sta opera fattiva auspicando rapido risorgimento nostra città. - Medas, consigliere anziano».

24 giugno 1930

PER L'ALLARGAMENTO DEL PONTE

### Per l'allargamento del Ponte

L'Ufficio Stampa della Federazione Provinciale Fascista Agricoltori ci comunica il testo di questi due telegrammi spediti in seguito alla approvazione dell'allargamento del Ponte:

« A Sua Ecc. Mussolini, Roma — Questa Federazione interpreta sentimento agricoltori veneziani rinnova Eccellenza Vostra espressione profonda gratitudine per deliberazione Consiglio Ministri costruzione nuova comunicazione fra Venezia e terraferma destinata rendere più stretti e fattivi vincoli fra territorio rurale e capoluogo storico della Provincia e della Regione. Ossequi: Federazione Agricoltori, Presidente: *Bortolotto*; Segretario *Ferrari*.

« Avvocato *Suppiej*, Segretario Federale, Venezia: Agricoltori veneziani rinnovano espressione loro grato anima Vossignoria che tanto ha operato con intelligenza e con fede onde fosse realizzata antica aspirazione nuova congiungimento fra Provincia agricola et suo capoluogo storico. Ossequi: Federazione Agricoltori, Presidente *Bortolotto*; Segretario *Ferrari* ».

25 giugno 1930

PER L'ALLARGAMENTO DEL PONTE

### Per l'allargamento del Ponte

Per l'approvato allargamento del Ponte il comm. A. Pancino, Presidente della Cassa di Risparmio, spediva i seguenti telegrammi:

« Sua Eccellenza Capo Governo - Roma — Consiglio Amministrazione Cassa Risparmio Venezia che segue devotamente e p'ando l'opera congiungente di Vostra Eccellenza e del Governo Nazionale rivolta alla ripresa nell'avvenire del posto che a Venezia compete per le glorie passate e per il suo martirio di guerra esprime fervido sentimento esultanza per avere felicemente risolto gravissimo problema comunicazioni della Regina dell'Adriatico con terraferma. Ossequi fascisti ».

« Avvocato *Giorgio Suppiej* - Segretario Federale — A Lei e Suoi Collaboratori Consiglio Amministrazione Cassa Risparmio esprime fervida grata esultanza per opera diretta a risolvere felicemente grave annoso problema comunicazione con terraferma. Saluti fascisti ».

« N. H. *Ettore Zorzi*, Podestà — Consiglio Amministrazione Cassa Risparmio esprime Vossignoria sentimento esultanza per felice soluzione grave problema comunicazioni Venezia con terraferma, auspicio sicuro nuove fortune amata Città. Ossequi ».

27 giugno 1930

IL DUCE FIRMA LA CONVENZIONE PER LA COSTRUZIONE DEL NUOVO PONTE

27 giugno 1930

PER L'ALLARGAMENTO DEL PONTE

**Per l'allargamento del ponte**  
Un telegramma del comm. Garioni

Il comm. prof. Antonio Garioni in seguito alla firma della convenzione per il nuovo Ponte Inganare, alla quale ha partecipato in nome della Provincia, ha inviato al Capo del Governo il seguente telegramma:

« S. E. Mussolini - Capo del Governo - Roma. — Odierna firma convenzione per Ponte Marghera-Venezia riafferma e consacra allo interessamento Governativo Nazionale per le sorti di Venezia città e provincia.

« Voglia V. E. gradire espressione grato animo Amministrazione Provinciale e mio devoto ossequio. — Preside: Garioni ».

29 giugno 1930

PER L'ALLARGAMENTO DEL PONTE

**Per l'allargamento del Ponte**

L'Istituto Autonomo per le Case Popolari di Venezia ha spedito il seguente telegramma:

« Capo Gabinetto Eccellenza Capo Governo - Roma. — Ad agevolare sistemazione cosuente popolazione veneziana et pienamente sicuro avvenire geniale creazione Porto Industriale fino dall'anno 1925 Istituto Case Popolari imprese costruzione abitazioni Porto Marghera avviandosi esclusivamente popolazione esuberante et male alloggiata in vecchio perimetro cittadino. Costruzione ponte resa possibile provvidenza Eccellenza Capo Governo nonché riservare Venezia legittimi frutti imponente centro industriale valorizzazione pienamente soluzione problema demografico seriamente ritardato da difficoltà comunicazioni. Istituto rendesi interprete gratitudine di tutti gli utili che aspirano elevarsi maggior dignità vita familiare et cittadina assicurandosi casa et lavoro.

Prego Vossignoria presentare Sua Eccellenza sensi profondo ossequio. Presidente Istituto Case Popolari Venezia: Donatelli ».

# Il Duce firma la convenzione per la costruzione del nuovo ponte

ROMA, 26

Oggi alle ore 12 nella sala del Mappamondo del palazzo Venezia S. E. il Capo del Governo ha apposto la sua firma alla convenzione fra lo Stato e il Comune di Venezia per la costruzione della nuova comunicazione fra Venezia e la terraferma.

Alla stipulazione della convenzione hanno partecipato le LL. EE. Ciano, Di Crollalanza, Mussolini e Arpinati, S. E. il Prefetto di Venezia Bianchetti, il Comm. Garioni, Preside della Provincia, il Podestà N. H. Onice Edvico Zenti, l'On. Fasolato e il Segretario Federale Avi. Suppli.

L'opera grandiosa che soddisfa un'antica aspirazione della cittadinanza veneziana sarà eseguita a cura del Comune di Venezia e comporterà la spesa di L. 92.500.000 di cui L. 41.875.000 a carico dello Stato L. 5.000.000 a carico della Provincia di Venezia, L. 1.000.000 a carico del Consiglio provinciale dell'Economia e la rimanente parte a carico del Comune.

Venti mesi di attesa e di aspettazione hanno così termine con l'inizio dei lavori. La costruzione arteria darà impulso sempre più gagliardo alla nuova vita economica di Venezia, che già con la costruzione del Porto di Marghera in terraferma si accinge alla ripresa d'una vita industriale, isolata.

Il Prefetto Bianchetti e il Segretario Federale Suppli si sono recati a Venezia per il controllo del gradimento dei veneziani ed hanno espresso al Capo del Governo il voto della cittadinanza di poter essere onorata da una sua visita. S. E. il Capo del Governo si è dichiarato soddisfatto della avvenuta firma della convenzione, in virtù della quale il nuovo polo di sviluppo e di benessere è assicurato alla gloriosa città di Venezia alla cui sorte s'adopera con particolare cura il Governo Fascista.

## La relazione del Ministro dei Lavori alla convenzione sul ponte

ROMA, 26

Nella relazione che il Ministro dei Lavori Pubblici stenderà per il disegno di legge da presentarsi al Parlamento per convertire in legge la proposta di Decreto approvata in Convenzione, sarà posto in rilievo come la città di Venezia abbia rivisto in questi ultimi anni la sua attenzione allo sviluppo di una moderna attività economica industriale e commerciale.

Le particolari condizioni di vita e di ambiente determinatesi fin dall'immediato dopo guerra, in territorio del Comune di Venezia ed in seguito alla creazione di un grande porto industriale che si staglia dalla laguna è rimasto elevato della città, hanno messo in evidenza il problema di migliori e moderni comunicazioni di della città stessa alla Terraferma in confronto a quello del colossale sviluppo ferroviario affacciato sul mare e di fronte al problema del mare di comunicazione ed allo sviluppo delle nuove correnti dei traffici marittimi, alla creazione di nuove arterie stradali che dal maggior centro veneto di terraferma tendano al mare e alle valli alpine.

Venezia si è trovata nella necessità di creare a se stessa un nuovo sistema di comunicazioni che pur mantenendo inalterate le sue caratteristiche artistiche ed al tempo stesso un nuovo ritmo di più intensa vita e la possibilità di collegarsi rapidamente al nuovo porto e al suo hinterland.

La necessità urgente di questo problema si è imposta a tale punto da non restare in questi ultimi tempi, in documenti, oltre che il criterio tecnico di affidare anche in rapporto alle esigenze della localizzazione della spesa, stabilimento ha rivelato alle autorità di nuovi sistemi di comunicazione ed ha svolto per risultato un progetto esposto dal Comune di Venezia. In esso è previsto fra l'altro la costruzione di un ponte allungato a quella ferroviaria attuale per Venezia, adiacenti, padani e città del margine della terraferma alla zona di Santa Lucia e della Marziana.

Tale progetto ha ottenuto l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed impedisce una spesa complessiva, come è stato detto, di lire 92 milioni e 500 mila. Per le necessissime condizioni della città di Venezia, è legittima la preoccupazione di questi non solo a Venezia ed in Italia, ma anche all'estero, guardando a questa città unita al mondo come a una gemma creata dalla natura, dalla storia e dall'arte.

E' quindi indispensabile presso il Governo Nazionale di risolvere il problema relativo, sopprimendo necessari riguardi e cautele che per non ostacolano la

soluzione del problema invitato dalla città per la sua vita e per il suo sviluppo economico, susseguendo tuttavia ad ultimare il suo patrimonio artistico artistico.

Viene ricordato come la maggior preoccupazione che ha animato per più di un ventennio menti e coscienze degli italiani, dei venetiani e degli esteri, è stata per la conservazione del regime lagunare.

Si è temuto che la costruzione di un nuovo ponte oltre quello per servizio postale pregiudicasse la sicurezza della laguna con interruzione pregiudizievole al regolare andamento e al libero sfogo delle correnti acquose. La politica che furono lunghe e quante volte la opera fra i limiti del ponte e gli avversari. Ad essi non fu — in sostanza la soluzione — il problema. Magari allo stesso che nel 1912 disponeva accordi relativi e simili da parte del suo Ufficio Idrografico il quale escludeva che la nuova sistemazione non potesse arretrare danno al regime lagunare o che la costruzione di essa si fosse subordinata, ad apposite cautele ad accorgimenti. Fu fra l'altro detto che il nuovo ponte non dovesse essere mezzo dal quale ferroviario e che la corrispondenza della occupazione dello spazio lagunare fossero riservati in zona lagunare nuovi specifici d'acqua da evaporare i prodotti in altra specie in poi stabilito il principio che il nuovo ponte doveva essere allineato a quel del ponte ferroviario.

Il progetto presentato dal Comune di Venezia che ha formato base della Convenzione oggi stipulata risponde — anzitutto al Ministero — alle più esigenti esigenze e alle necessità generali. I lavori saranno eseguiti dal Comune di Venezia al quale date le particolari caratteristiche del territorio e la necessità di pronta attuazione è dovuto il largo contributo statale di L. 41.875.000 che copre i tre quarti della spesa totale prevista in L. 92.500.000. Con l'opera per se stessa, dovrà essere aperta alla città di Venezia una nuova via di facoltà attività marittima e commerciale che contribuirà al progresso dell'economia generale della Patria.

Un nuovo scalo di sottoposto alla giuria della Città di San Marco. I traffici con l'Ucraina che furono quasi esclusiva monopolio della Sotoposto, riorientamento al nuovo scalo e popolare del Regno. «Non Romano era venuto a scendere i dogi sul famoso mercato che delimita la laguna dalle incursioni del mare; e senza pensare altre illusioni o scervari il regime feudale di tutte le provenienti energie della storia, sul piano del nuovo ponte che legnerà Venezia al suo grande porto, alla Tre Venezie, al calcio alpino e ai mercati dell'Europa Centrale.

# — Corriere della Sera

7 gennaio 1926	Nuovi provvedimenti per la navigazione interna. La convenzione per la Milano-Venezia
23 febbraio 1926	In automobile o in metropolitana a Venezia? Nuovi aspetti di un antico problema
1 marzo 1927	I problemi della più grande Venezia. L'allargamento del ponte verrà iniziato entro l'anno
27 giugno 1929	I problemi della circolazione a Venezia. Una linea tranviaria sotterranea attraverserà la città Sino a Sant'Elena
20 febbraio 1930	Il problema urbanistico di Venezia. Come migliorare la circolazione dei "Veicoli"
7 marzo 1930	Le cure del Regime per Venezia. I nuovi scopi della Biennale esposti dall'on. Giuliano e dal conte Volpi. La Sezione d'arte dell'Accademia e l'allargamento del "Canal Piccolo"
23 marzo 1930	La sistemazione delle comunicazioni a Venezia. Il Canal Piccolo e il nuovo Ponte
24 maggio 1930	Le proposte della Reale Accademia d'Italia sul progetto per il Canal Piccolo a Venezia
15 ottobre 1932	Il grandioso impulso del fascismo a Venezia. Problemi di secoli risolti in due lustri
3 febbraio 1933	Il ponte sulla laguna è finito. Arrivo a Venezia a piedi
30 marzo 1933	La "Riva del Duce" a Venezia
25 aprile 1933	La grande opera voluta dal Duce per Venezia è compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna
26 aprile 1933	Il glorioso passato di Venezia congiunto dal duce a un grande avvenire. I Principi di Piemonte inaugurano il ponte Littorio sulla Laguna

7 gennaio 1926

NUOVI PROVVEDIMENTI  
PER LA NAVIGAZIONE INTERNA.  
LA CONVENZIONE PER  
LA MILANO-VENEZIA

## Nuovi provvedimenti per la navigazione interna

### La convenzione per la Milano-Venezia

Roma, 6 gennaio, notte.

Una delle ultime deliberazioni prese dal Consiglio dei ministri, che non è stata rilevata dai giornali, richiama l'attenzione della pubblica opinione sul grande problema della navigazione interna. La deliberazione riguarda l'approvazione di uno schema di convenzione per la concessione alla Società italiana di navigazione interna della costruzione di un importante gruppo di opere di navigazione, comprendente il completamento e la sistemazione della rete navigabile ferrarese, il completamento dei porti fluviali di Mantova e di Cremona, la sistemazione degli scali minori padani, la costruzione del tronco allacciante il Po di Gnocca col Po di Goro, e la sistemazione del tronco Oriago-Padova, della idrovia Venezia-Padova, con l'annesso porto terminale.

Tale schema di convenzione, già favorevolmente esaminato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e dal Consiglio di Stato, comprende opere imponenti la cui spesa, calcolata in base ai prezzi correnti, si aggirerà intorno ai 60 milioni di lire.

In Italia i primi seri studi per una politica di navigazione fluviale sono stati iniziati e concretati nel primo decennio del secolo. Ma le prime opere, incominciate fra tanto fervore di entusiasmi, dovettero arrestarsi durante il tempo della guerra, e solo oggi, superata la crisi finanziaria, sarà possibile riprenderle e condurle gradualmente a compimento. Le decisioni adottate dal Consiglio dei ministri riguardano anzi tutto la navigazione interna nell'Alta Italia e particolarmente la linea fluviale Milano-Venezia. È stata così approvata la convenzione per l'attuazione della linea Milano-Venezia, con l'utilizzazione del Po dalla foce dell'Adda a Cavanella, seguita dall'innesto delle vie minori.

La Società italiana di navigazione interna che dovrà costruire la linea non è soltanto obbligata, per la durata di cinquant'anni, a curare la manutenzione e l'esercizio degli impianti e dei mezzi di navigazione che si trovano lungo le idrovie citate nella convenzione; ma, nella eventualità che il Governo si risolva a rimettere in programma la costruzione del tronco Milano-Po, è anche obbligata fin d'ora ad eseguire le relative opere, mentre l'amministrazione pubblica rimane libera di concedere le opere stesse anche ad altri enti. Alla spesa derivante dalle nuove concessioni si provvederà col fondo consolidato dei 15 miliardi.

Di pari passo con la sistemazione delle idrovie settentrionali, seguiranno le altre opere di navigazione, naturalmente più scarse per la diversa configurazione idrografica dell'Italia media; e cioè la costruzione del canale Livorno-Pisa, conosciuto sotto il nome di canale dei Navicelli, primo tronco dell'arteria navigabile Livorno-Pisa-Pontedera-Firenze; e la sistemazione del corso del Tevere a valle di Roma. Le opere nuove del Tevere saranno avviate con la maggiore alacrità allo scopo di migliorare le condizioni di navigabilità del fiume ancor oggi solcato con qualche difficoltà da natanti di medio tonnellaggio. Poiché per tutte le opere ricordate molti progetti sono già pronti e parecchi altri sono in allestimento le sistemazioni potranno essere compiute in termine relativamente assai breve. Nel frattempo nulla verrà trascurato per mantenere in efficienza le idrovie esistenti e migliorarle, specialmente nel Veneto, la regione che ne è più riccamente dotata.

IN AUTOMOBILE  
O IN METROPOLITANA  
A VENEZIA?  
NUOVI ASPETTI DI UN  
ANTICO PROBLEMA

# In automobile o in metropolitana a Venezia?

## Nuovi aspetti di un antico problema

Venezia, 21 febbraio, notte.

Si farà, non si farà? e che cosa si farà? A Venezia non si parla che del nuovo progetto di congiungimento con la terraferma, vecchissima questione rimessa in piedi da un recente voto della Commissione Reale amministrativa della Provincia.

Grandi polemiche e gran susseguirsi nel caffè, dove si discuteva una stazione con un colpo di pollice e si mette su un ponte con un tratto di matita; articoli nei giornali con schizzi, cartine e un dibattito di cifre, grande ventaglio di carte topografiche negli uffici tecnici e sorrisetti «decisivi», come a dire: «ci siamo finalmente!».

Ci siamo? si farà il congiungimento? e sarà un ponte, oppure una metropolitana, ovvero una modesta ma rapida linea di vapori che lasci Venezia nel suo splendido isolamento, ma dia comodità maggiori a chi vuole viverci, senza tagliare per ore ed ore i suoi legami con la terraferma, come capita adesso?

Venezia, come tutti sanno, è la più poetica città d'Italia, la più visitata dai forestieri (300 milioni di introiti nel 1925), ha trentacinque canali tutti pittoreschi, chiese che sono musei, musei che sono tesori, palazzi che sembrano ricamati nel marmo; ma non vive di sola poesia, come non saprebbe vivere di solo pane.

Quattro chilometri di laguna la dividono dall'ultimo lembo di terraferma, Marghera; e su quei quattro chilometri l'Austria ha costruito ottanta anni fa, senza consentire polemiche, un brutto e pesante ponte ferroviario tutto in mattoni, poggiate su duecentoventidue arcate e reggente due binari.

Il ponte è tuttora l'unica via solida fra la regina dell'Adriatico e le sue modeste consorelle del Veneto. Prima e dopo la costruzione di quel ponte si discusse lungamente in città se costruire o no una strada di congiungimento per farvi passare pedoni, carri e carrozze. Sono esattamente cento e quattro anni che se ne parla e che si soppesa il pro e il contro negli stessi caffè dove oggi ancora giostrano i fautori dell'autostrada e della metropolitana.

### Un secolo di diatribe

Il primo progettista fu, salvo errore, un Luigi Casarini, segretario della Congregazione centrale, che nel 1827 proclamò la necessità di abbandonare l'isolamento e di costruire un ponte-strada. Seguirono a decine altri propagatori del ponte, che furono negozianti, ammiragli, sindaci, senatori, industriali in ferro, società ferroviarie, ingegneri e semplici studiosi, tutta gente spinta dall'animo di Venezia ad affrontare col coraggio dei pionieri la minuta tempesta di obiezioni, critiche, ripicchi ed avversioni sotterranee, improvvisamente divampanti in attacchi personali.

Nel 1898, dopo avere bocciato un intero fascio di progetti presentati, il Consiglio comunale deliberò di nominare una Commissione perché studiasse se ed in quale forma migliore si poteva attuare la comunicazione fra Venezia e la terraferma senza danno della laguna e della città. Quattro anni più tardi la Commissione, dopo avere ben ponderato e sviscerato la questione, trovò che un nuovo allacciamento sarebbe stato veramente utile e che il miglior modo per ottenerlo era di aggiungere al ponte ferroviario fatto dall'Austria una strada per passeggeri e veicoli.

E passarono ancora ventiquattro anni. Durante la guerra fu iniziato ed ora è finito il porto industriale di Marghera, dove lavorano settemila operai e dove si sta costruendo un porto commerciale. Padova e Mestre si protendono con strade e con tranvie verso quel nuovo centro di vita. Venezia, che è vicina e lontana ad un tempo, torna a discutere intanto come trovare il mezzo di attaccarsi alla terraferma.

Sono in campo due progetti. Uno degli ingegneri Coen-Cagli ed Emmer, che intendono allargare il ponte ferroviario, portandolo da 9 a 31 metri, costruendo a lato del binari una linea tranviaria, un ponte-strada, una banchina per biciclette e una passerella per pedoni. Nella laguna sottostante, venti metri più in là, si dovrebbe intanto scavare un canale per il rapido trasporto delle merci che sul ponte allargato non dovrebbero più passare.

La tranvia sarebbe rapidissima, a terza rotaia, senza orario, perché i trams farebbero continuamente la spola fra una testa e l'altra della strada. A Venezia sarebbe riparmata l'onta terribilissima delle automobili, perché sull'autostrada potrebbero si passare le vetture, ma per ritornare immediatamente a Mestre, dove, su un enorme piazzale, si aprirebbero i «garage» a decine.

### «I cavalli a Venezia, no!»

Presso l'attuale stazione ferroviaria di Venezia si aprirebbe un piazzale d'arrivo, ampio sedicimila metri quadrati, nel quale sorgerebbe la stanzioncina del tram e si aprirebbero la spianata per la manovra delle automobili ed i depositi delle biciclette. Anche i ciclisti, dopo avere passato il ponte, si fermerebbero con le macchine al primo lembo di Venezia e proseguirebbero a piedi per ponti e calli. Sulla nuova strada non sarebbero ammessi carri e carrozze a cavalli.

— Perché avete escluso i quadrupedi? — è stato chiesto a uno dei progettisti.

— I cavalli a Venezia, no! Vanno troppo adagio, e poi bisognerebbe fare anche

delle scuderie in città, e noi vogliamo appena lambire Venezia.

Il progetto costa ottanta milioni, potrà essere attuato in due o tre anni, ha avuto moltissimi consensi (ciò che non meraviglia più nessuno perché tutte le bocciature precedenti sono avvenute dopo callose approvazioni di massima), e si dice che sia bene appoggiato in alto loco.

Il secondo progetto è di una metropolitana, la più originale delle ventiquattro metropolitane esistenti nel mondo, perché dovrà correre sotto l'acqua e sotto il fango del Lido e del Canalazzo, dal banco del Lido a Marghera. Sarà lunga undici chilometri e verrà divisa in tre tronchi: Lido-Giardinetto Reale a S. Marco; Giardinetto-stazione ferroviaria degli Scali; stazione degli Scali-Marghera.

I treni correranno entro un tubo di cemento d'uno spessore di mezzo metro, e sosterranno in numerose stazioni intermedie. Il grande pregio di questa trovata è la velocità: in 25 minuti si andrà dal Lido a Marghera, mentre adesso non basta un'ora; i treni seguiranno di 5 in 3 minuti.

— E saranno pieni — nota l'ideatore, che è un antiquario, il Salvadori, uomo studioso e versatile, perché ha cominciato la sua carriera nella magistratura e finisce nella tecnica ferroviaria.

— Sì, perché i vapori sono ora troppo lenti e troppo poco frequenti. Ma con la metropolitana non andrà a piedi più nessuno.

### I timori per l'avvenire

La metropolitana di Venezia, che è stata studiata dall'ing. Bassetti del Comune di Milano, sarà economica, cioè costerà appena 150 milioni, e darà un utile certissimo e ragguardevolissimo.

Non è possibile dire, allo stato delle cose, se questo voto di novità potrà lasciar cadere dei semi fecondi. Le vecchie discussioni sono risorte; i pontisti e gli antipontisti si sono misurati. I primi sono più numerosi, i secondi sono tenaci e scaltri.

Sui giornali, dopo la pubblicazione dei progetti e delle cartine, non s'è stampato nulla per qualche giorno; dopo sono apparse lettere anonime. A che scopo fare un'autostrada fino a Venezia per obbligare le automobili a tornare indietro subito dopo avere toccato la città? Ben altro si vuole: questo che si propone è soltanto il primo passo. Si vogliono portare le automobili alla Giudecca e i tram di fronte a San Marco! Si vuole disannegare il vecchio corpo di Venezia — la stazione marittima — e deviare tutto il traffico su Marghera.

Alleati agli antipontisti sono gli amici della metropolitana, ai quali l'antiquario Salvadori ha mostrato tutto il tracciato del suo bellissimo tubo, stendendo i fogli dei disegni sui tappeti del palazzo Morosini e facendo largo fra le seggiole di stoffa e gli stipi di cento anni fa, che hanno conosciuto l'epoca in cui non si correva mai.

A capo degli antipontisti sono gli amici dei monumenti, che non vogliono l'allargamento del ponte perché, se il ponte si ed è brutto, non si vede la ragione di allargarlo e di farlo diventare ancora più brutto. «Non una pietra nuova in laguna — ha detto uno di loro —, il pericolo maggiore del ponte sta nell'avvenire: esso non costituisce che un primo passo, ma, per evitare il peggio bisogna opporsi fin d'ora».

Poi, sfogliando un libriccino, ha riletto sorridendo un antico editto veneziano che dichiara traditori della patria coloro che volessero manomettere il regime lagunare. Ma al di fuori delle ragioni ideali, si è obiettato, c'è la questione se si possa far vivere Venezia soltanto con l'industria del forestiero.

### Congiunzione, ma non visibile

Caro. Ma gli amici dei monumenti hanno votato un ordine del giorno nel quale si dichiarano favorevoli a un congiungimento che avvenga senza costruzioni esterne. Se insomma ci deve essere congiunzione, non la si deve vedere. Quindi, se mai, approverebbero la metropolitana.

L'arrivo del conte Volpi, il patrono del nuovo porto di Marghera, avrebbe consentito domenicamente di conoscere il pensiero del Governo. Ma l'on. Volpi è ammalato e tutto è stato rinviato. Però si afferma dai pontisti che il ferro è caldo e sta per essere battuto.

In settimana si riuniranno tutti gli enti — Comuni, Provincia, Camera di commercio — che sono interessati alla congiunzione, e che già l'anno scorso dettero il loro consenso al ponte allargato. Si vedrà così se si può costituire senza indugio la società per le autostrade venete e presentare subito al Governo la domanda per i lavori.

Si saprà allora se il parere dell'on. Mussolini sarà mutato. Nel 1921 l'ultimo progetto del pontisti fu mandato a picco da questa frase del Presidente del Consiglio: «Fino a quando resterò capo del Governo il ponte non si farà».

Nel 1906, riveduti i piani ed affermata solennemente l'intangibilità del suolo veneziano, che deve essere soltanto sfiorato dalle rotaie del tram e dai cerchioni delle automobili, ma non profanato, il Presidente del Consiglio potrebbe mutare parere. Qualcuno ha detto che egli lo avrebbe già mutato. Ma un antipontista ci ha avvertito oggi sorridendo che gli non l'ha mutato affatto. Entrambi sono informati da fonte sicurissima.

A. C.

I PROBLEMI DELLA PIÙ GRANDE VENEZIA. L'ALLARGAMENTO DEL PONTE VERRÀ INIZIATO ENTRO L'ANNO

I problemi della più grande Venezia

L'allargamento del ponte verrà iniziato entro l'anno

Venezia, 29 febbraio, notte.

Un gran passo verso l'attuazione pratica della più grande Venezia è stato compiuto la settimana scorsa. Si prepara per un allargamento del ponte laguna...

« E vediamo all'ultima fase della questione, l'vna. Manca, ma rapida, e per la soluzione visto che l'allargamento del ponte, e lo si può dire...

Sugli accordi intervenuti è stato di recente a suo tempo un comunicato « Sereno »...

E politici di Venezia si ha proprio Anselmo di ritorno a dispartire l'evento che, fuori di Venezia, molti...

Approvazione unanime

Vi è stato, è vero, qualche appunto per un nuovo ponte: quello presentato dalla provincia, come tutti la, rache...

Quello che cinque anni fa pareva una audace quasi bizzarra e senza per...

Con l'unione di Mestre, Favaro, Chioggia e Darsena e di parte del Comune di Mira...

« La creazione di terraferma, al margine della Laguna, di nuovi spazi e di una zona industriale è diretta conseguenza...

Il problema delle comunicazioni è divenuto così un elemento d'ordine amministrativo locale...

Finalmente, — ha constatato l'on. Orsi, — un problema di ordine locale, ma diverso da tutti gli altri...

Intensificare le comunicazioni

« Io ho dovuto adattare una serie di provvedimenti a compiere questi scopi...

« Non è possibile ottenere di più. Ed è in coscienza di coscienza altri non si. Due aspetti sono stati proposti ed esaminati: la metropolitana e il porto...

La metropolitana della città ideale

« L'allargamento del dell'attuale ponte ferroviario — ha aggiunto il podestà di Venezia — sarà fatto contemporaneamente...

« Come la dichiarazione del podestà di Venezia, il quale ha ricevuto in questi giorni...

« La delicata questione va esaminata però anche da altri aspetti, che condurranno a nuove iniziative. Una ipotesi...

L'arrende di Marghera

Per dare notizie di ciò che diventerà la stazione di Marghera, basti dire che la scadenza del ponte industriale, e...

Avvicinata così la terraferma alla città, questo è un problema che si pone, e in ordine, non a vedere come sarà il porto...

La nota di sottoparlato, c'è anche qualche altra cosa da dire. Un recente progetto non limita il tunnel fino a San Nicolò di Lido, ma raccomanda un ulteriore...

Lo secondo Lido: il Cavallino

« Nel giorno del Fiato i veneziani spesso spesso spopano il centro del Cavallino, era l'occasione della città, e vi furono uomini in cui la novità...

« Non è possibile ottenere di più. Ed è in coscienza di coscienza altri non si. Due aspetti sono stati proposti ed esaminati: la metropolitana e il porto...





# IL PROBLEMA URBANISTICO DI VENEZIA. COME MIGLIORARE LA CIRCOLAZIONE DEI "VEICOLI"

## IL PROBLEMA URBANISTICO DI VENEZIA

### Come migliorare la circolazione dei "veicoli",

Mentre la vita moderna, veloce e nervosa, incalza quotidianamente, dove Venezia sembra a guardarla, la lontananza dal suo belvedere sul Canal Grande, tra il lusso fiorente e rifiorire della laguna, e il suo amaro e gelido, e la bellezza di Venezia dicono di sì, dimenticata Venezia risponde di no. E mentre i veneziani, che han per diritto di spostarsi e di commerciare e di rinnovarsi e insomma di vivere come gli altri, quanta milioni d'italiani, s'affannano a far progetti di ponti, di canali e perfino di metropolitane, gli altri, pochi, protestano e si difendono.

Vogliamo infine considerare la questione da un punto di vista prettamente urbanistico, che è quello giusto per conciliare le ragioni dell'estetica con le ragioni della pratica in questo caso, al servizio dei vecchi ed i cittadini da risolvere, le idee più sperimentale e i portati più recenti della tecnica moderna?

Il più celebre fra tutti i progetti esigenti per rimediare all'incollamento di Venezia è quello del famosissimo ponte, cioè quattro chilometri di ponte largo quattordici metri, fra Venezia e la terraferma, parallelo all'altro della traversia sciolta dall'altro al 1881 e rimasto finora l'unica via d'accesso terrestre. Edonisti, chiacchiere, scorpioni e frizi s'intrecciano da trent'anni su quel progetto, ma, in realtà, nessuna difficoltà tecnica s'oppona alla costruzione del detto ponte, salvo quella dell'enorme spesa, che è pur da valutare senza illusioni e senza attenuazioni.

**Sventramento e metropolitane**  
Viene poi il progetto oneroso del così detto Canal Piccolo, allargamento e rettificazione del rio dei Tolentini, di Caffaro, di Santa Margherita e di Ca' Foscarini, destinato ad abbreviare il tragitto di questo tra la ferrovia e San Marco adducendo tutta l'ansa settentrionale del Canal Grande. Ammetto, per un momento e per far corto il discorso, che il sacrificio di alcune belle case, tra le quali la più preziosa è quella veneto-bizantina sul rio, non lontana dal ponte Foscarini, e si dipendo ingegnere di attuazione siano compensati dal vantaggio delle comunicazioni abbreviate, il progetto può essere anche accettabile nella sua linea generale.

Viene infine il progetto audace e sprofondato di una metropolitana che dalla ferrovia porti una linea tranviaria sotterranea fino a San'Elia, passando sotto San Polo, Rialto, Santa Maria Formosa e la Bragora. Diamo i propositi di semplicità, si dimostrano lungo il percorso i fabbricati esistenti, si scava una galleria profonda sei metri, la si ricopre con un volteo e vi si ricostruiscono sopra le case, più sane e più moderne, in stile, diciamo così, veneziano. Così che possa accedere dai fabbricati adiacenti di sinistra provvisoria e quale sconosciuto possa apporrate in tutta la zona un'opera di tal mole i progettisti, per prudenza, non dicono, ma calcolano con certissimo rovescio la spesa totale in duecentocinquanta milioni, pari ad un carico di 150 lire per abitante.

Ora, ragionando. E cominciamo con l'ammettere che il ponte, il Canal Piccolo, la metropolitana siano progetti accettabili e che il sacrificio parziale di Venezia, del suo carattere e della sua bellezza sia irrisolvibile in confronto del nuovo bene di vita moderna che se ne ricoverebbe. Ma per ammettere tanto bisogna aver prima dimostrato che tutti gli altri espedienti smentiti, tentati, provati e riprovati, prima fra questi lo sfruttamento razionale delle attuali vie di comunicazione.

Di che cosa soffre infatti Venezia se non di difficoltà grande delle comunicazioni con l'esterno e di difficoltà ancor più grande della circolazione interna?

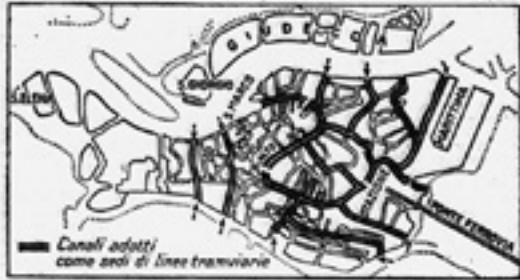
**Nuovi sbocchi con la terraferma**  
Il problema delle comunicazioni con la terraferma, limitato e quasi risolto finora nei raccordi con Mestre e nel porto industriale di Marghera, s'è improvvisamente esteso e complicato da che l'Amministrazione provinciale di Venezia, lavorando con saggezza insieme da discutere e da mettere a punto, ha aperto nuove vie e nuovi sbocchi al traffico della provincia. Ma peraltro le grandi strade di Udine e di Trieste dal nodo di Portogruaro, attraverso le nuove bondelle fra Tagliamento e Sile per Cavusca-Bertina e il Cavallino, fino a Punta Sabbioni, cioè a mezzo di tre chilometri da Venezia, ha creato sbocchi nuovi della litoranea meridionale smentiti a comunicazioni rapide di Chioggia con Ravenna. Che faccia Venezia per collegarsi alle nuove vie? Di strade di Punta Sabbioni e di Chioggia? Altri ponti chilometri in laguna? Altre metropolitane subacquee? Per ora da Venezia a Chioggia nei vapori di Chioggia con frequenza. Per Venezia chilometri, e al Cavallino due ore per ventiquattro chilometri con due sole corse al giorno; e a Punta Sabbioni per otto chilometri; e a San Giuliano di Mestre ventotto minuti per cinque chilometri all'ora, se non tra vento e le cose vanno bene. Venezia, media da tredici a quindici chilometri allora, che era quella dell'antichità e ormai di veneranda memoria.

Le comunicazioni entro il perimetro della città incalza fiorente a una sola linea tranviaria, quella dei vapori sul Canal Grande, che le altre della Giudecca e di Murano sono sempre in attesa e si attende più rapida e perfetta. Comunicazioni interne belle, ricche, insufficienti, delle quali da anni i veneziani si lamentano, poi alcuni come sono alla partenza estiva, e al sistema obbligatorio.

E pure Venezia ha una rete stradale

irrisolvibile tanto estesa e attraversata con un rullo alle rive e ai ponti. Ma l'esperimento non deve durar poco e non può essere limitato a quella sola linea e non si debbono adoperare veicoli costruiti per altri usi e adattati poi a tale servizio. Un piano organico della rete delle comunicazioni interne ed esterne dev'essere studiato, magari per concorso, in tutti i suoi particolari, dal piano regolatore urbano al tipo più idoneo degli usi, dallo sfruttamento dell'energia elettrica sottratta per la carica degli accumulatori nei veicoli al proprio sfruttamento. E se occorrono milioni, se occorrono sempre molti mesi che per i ponti chilometri e le metropolitane problematiche.

Venezia cioè l'isola come città lagunare unica al mondo e non come città qualsiasi di terraferma. Di cosa, ultimo appunto, si tratta.



di notevolissima estensione fra le comodissime bode dell'abitato cittadino. Cominciamo a delineare via e strada e i rii e i canali, vicini e lenti e si intenderebbero facilmente. Ci accorgiamo allora che almeno una decina di quelle vie, oltre le grandi arterie del Canal Grande e del Canale della Giudecca, possono divenire sedi di tramviarie, una motorizzata, distribuite in modo da porre in essere comodamente un punto della città con qualsiasi altro mediante un sistema di ben organizzate coincidenze. Pochi veicoli nel percorso, migliorando gli usi, creando larghi di scambio e di sosta, meditando in qualche punto alleanze di ponti e profondità di fondali, saranno sufficienti a migliorare grandemente la rete stradale, non quella dei rivi, cioè delle calli, ma quella vera delle vie, cioè dei rii. Finora si è pensato soltanto a colmare i canali, creando quell'assurdo urbanistico che sono i « ri terrati », quasi che si potesse con tale sistema trasformare grandemente Venezia in città di terraferma. Bisogna rivedere l'aspetto del problema e studiare da non altro punto di vista lo sfruttamento della rete stradale e regolare la circolazione. In quale altra città civile di questo mondo è tanta onoranza della circolazione dei veicoli quanto a Venezia, dove i rii sono lagunari e « a riva », di « lupi », di « polce », addormentati alle rive e alle fondamenta, ponti di traverso dalle torreni, ammassati sord'ordine presso gli sbocchi?

#### Motocicli in esperimento

Chi ha mai pensato a regolare sul serio l'orario del transito dei veicoli da carico e a dare un senso positivo alla circolazione nei rii più stretti e a stabilire una convinta ed efficace polizia stradale? Il disordine è il primo e lo spirito dei vogliari lo fa cadere nell'incanto dei divertimenti per lo spettatore coloso; ma s'ha da continuare a sacrificare ordine e disciplina in favore del pittoresco e del divertimento?

Chi arriva a Venezia con la ferrovia e sale sul vaporetto del Canal Grande senza prima voce dell'autorità, si timore che imponi: « Avanti adagio! ». E' la parola d'ordine di Venezia, la tirannia della lentezza obbligatoria, i vapori del Canal Grande hanno creato quarantadue anni fa, quando presidente del Consiglio Agostino Depetta e Francesco Crispi ministro dell'Interno. Da allora nessuna modificazione sostanziale ha subito il tipo dello scudo; e i primi scudi costruiti sono ancora in servizio. I grandi, pacatamente, capaci di contenere da cento a ottocinquanta passeggeri, mentre d'ordinario ne trasportano si e no una trentina, quasi balzoccheri sbuffanti e schiacciati abbracciato con fatica ai pontoni, seguono lentamente il traffico, consumando molta più energia di quanto non occorra.

Quella vecchia chabatta a vapore che fanno il servizio dei passeggeri fra Rialto e San Giuliano furono ideate ventottant'anni or sono in un cantiere sbrinzero; ma a Venezia vi fu aggiunta la cabina sopra coperta, che spono il barcaiolo e ne compone in tal modo la stabilità da rendere necessaria una carena di piombo. Da allora si mantenne questo tipo di vaporetto, con quei risultati per l'economia della trazione che tutti possono calcolare.

Venezia dunque arretrata, ferma nell'epoca dell'ombelico e dei cavalli, indifferente ai progressi e alle nuove costruzioni navali. Quando, l'estate scorsa, al feroce, proprio nel bacino di San Marco, le gare dei motorizzati e si videro volare sull'acqua i canotti velocissimi, un veneziano, che stava all'ancora per la custodia, si alzò in un baleno, e quello spettacolo arcaico di stalo e di voga.

Sistemi di timolo travestimento per fortuna se ne hanno. Da probabile tempo s'era tentato ancora: in via d'esperimento, una linea tranviaria fra Rialto e la Giudecca per il rio di San Trovato, con due motorizzati per una trentina di passeggeri ciascuno. E' la chiara dimostrazione che esiste la possibilità di sfruttare razionalmente la via acqua con mezzi proporzionati allo scopo, con veicoli di scarso peso e di piccola mole, silenziosi, celeri, maneggeroli, che provocano un

colpo; e la rabbia? Intanto la staticità riprende che una media di dieci anni accerta la presenza della polizia in laguna non più di dieci giorni all'anno, molti meno di quelli disturbano il traffico di Londra incomparabilmente più intenso. E poi è noto che le lampade al neon rimediano agevolmente gli inconvenienti della navigazione con la nebbia; le buche in laguna sembrano fessure apposte per diventare sbocchi piccoli fari al neon e guidare, anche nel buio, la rotta.

#### Difendiamo la città lagunare

Il lettero ha visto che qui non si parla con sospiri e gemiti della bellezza di Venezia e dell'arte e del silenzio e del chiaro di luna e di altre cose sacre che curano l'anima, ma ingannano il severo ragionare. Qui si vuol dire soltanto che Venezia non si salva se si rinvia se non considerandola per quello che è, una città insuperabile non qualsiasi altra, che ha grandi i suoi propri specialissimi problemi inerenti alla vita moderna da risolvere e le sue esigenze e i suoi traffici da regolare e regolare sfruttando le risorse che ha, non quelle che sarebbero per trasformarla in un tratto senza carattere e senza ragione. Che varrebbe la rapidità delle comunicazioni terrestri con l'esterno quando fosse paralizzata dalla lentezza interna? Che varrebbero i milioni gettati in laguna con rendimento molto dubbio quando le naturali vie acquee, più economiche e redditizie se razionalmente sfruttate, fossero deserte e inutili? Che varrebbero i ritrovati della tecnica moderna se non fossero posti subito al servizio della Serenissima per farla vivere e non polverire?

Soltanto quando una dimostrazione chiara, esauriente, definitiva fosse giunta a provare che tutti gli altri mezzi per non allargare Venezia sono stati smentiti, adottati, sperimentati e trovati vani, il mondo si potrebbe rassegnare ai cordoni ombelicali e agli sventramenti. Prima, evidentemente, no.

Roberto Papini

7 marzo 1930

LE CURE DEL REGIME  
PER VENEZIA.  
I NUOVI SCOPI DELLA  
BIENNALE ESPOSTI  
DALL'ON. GIULIANO  
E DAL CONTE VOLPI.  
LA SEZIONE D'ARTE  
DELL'ACCADEMIA  
E L'ALLARGAMENTO  
DEL "CANAL PICCOLO"

## Le cure del Regime per Venezia

**I nuovi scopi della Biennale esposti dall'on. Giuliano e dal conte Volpi. La Sezione d'arte dell'Accademia e l'allargamento del « Canal Piccolo ».**

Roma, 6 marzo, notte.

Il ministro dell'Edocazione nazionale, on. Giuliano, ha ieri ricevuto il conte Volpi di Misurata, che presiede l'Ente per le esposizioni internazionali di Venezia, la « Biennale », e i componenti il Comitato della Biennale stessa, conte Zorzi, podestà di Venezia, Marcello Piacentini, Beppe Ciardi e Antonio Maraini.

Nel rispondere alle parole con le quali il conte Volpi ha presentato il Comitato e ha esposto i criteri di elevatissima scelta cui dovrà essere improntata l'opera della Biennale per corrispondere allo scopo di massima regolatrice dell'arte contemporanea, affidato dal Governo, il ministro ha tenuto a mettere in rilievo le benemerite artistiche di Venezia, che ha creato e sviluppato una sì mirabile istituzione, e ha affermato che il fatto di aver conferito alla Biennale una maggiore indipendenza non recide i legami che debbono congiungerla sempre alle sue origini e alle sue tradizioni.

« Vi sono città — egli ha detto — delle quali ogni italiano si sente intimamente, devotamente cittadino, anche se nato altrove; tra queste una delle prime è Venezia. »

Il conte Volpi e il podestà di Venezia hanno ringraziato dell'autorevole omaggio reso alla loro città, assicurando che Venezia farà sempre quanto potrà per il perfezionamento della Biennale, di cui è fiera.

Il Comitato ha, quindi, iniziato i suoi lavori prendendo cognizione e approvando l'indirizzo dei preparativi per la diciassettesima Biennale.

In una riunione che ha avuto luogo a Roma, sotto la presidenza dell'on. Giurini, è stata esaminata quella parte delle progettate opere pubbliche della città di Venezia che riguarda l'allargamento dei rii, costituenti il cosiddetto Canal Piccolo.

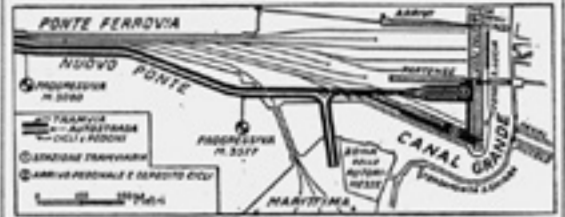
L'on. Giurini, dopo aver rilevato la importanza dei progetti, ha aperto la discussione sulla relazione svolta dall'on. Fanucci. Il problema è stato esaminato sotto ogni aspetto. Su proposta del conte Volpi, gli intervenuti, a eccezione del comm. Marinuzzi, hanno riconosciuto che la progettata sistemazione dei rii dei Tolentini, del Gaffaro, del Malcantone, di San Pantalon e di Ca' Foscari, costituisce un'utile opera pubblica non solo dal punto di vista del miglioramento delle comunicazioni, ma, altresì, nei riguardi dell'attività edilizia; e hanno affermato che l'opera deve essere compiuta con la più rigida tutela delle necessità artistiche, panoramiche e ambientali di Venezia.

È stato deciso che, per fare un esauriente sopralluogo, si rechi nei prossimi giorni a Venezia, la Sezione d'arte dell'Accademia d'Italia, formata dagli accademici Canonica, Tito, Bazzani, Piacentini, Brasini, Wilé e Mancini, insieme coi rappresentanti dei Sindacati degli architetti e degli artisti.

23 marzo 1930

## LA SISTEMAZIONE DELLE COMUNICAZIONI A VENEZIA. IL CANAL PICCOLO E IL NUOVO PONTE

## LA SISTEMAZIONE DELLE COMUNICAZIONI A VENEZIA Il Canal Piccolo e il nuovo Ponte



Venezia, 22 marzo.

Il problema delle comunicazioni nel Comune di Venezia, ingrandito dall'annessione di Mestre, si avvia a definitiva soluzione. Già si sapeva che il progetto, elaborato da una speciale Commissione nominata dalla Federazione provinciale fascista, aveva ottenuto l'approvazione del Duce: dieci giorni fa, felicemente accolta dalla popolazione, è giunta la notizia che il Consiglio dei ministri, su proposta del Capo del Governo, aveva dato mandato al ministro dei Lavori Pubblici di elaborare, di concerto con i ministri delle Finanze e della Comunicazione, una convenzione col Comune di Venezia e gli altri enti interessati per l'allargamento dell'attuale ponte Mestre-Venezia, punto di partenza per la graduale risoluzione dell'annoso problema.

Del progetto che il Presidente ha sottoposto al Consiglio dei ministri si conoscono ora le linee e i particolari attraverso un resoconto della Commissione a suo tempo nominata dalla Federazione provinciale veneziana: ed è appunto sul Bollettino ufficiale della Federazione stessa che il resoconto verrà domattina reso pubblico ai veneziani.

### La classifica delle opere

L'interessante documento comincia col rendere omaggio alla « visione lungimirante » di chi ha sostenuto, in questi ultimi anni, la necessità di una soluzione integrale del problema, cioè della congiunzione mediante una galleria metropolitana della Terraferma col Lido, e riconosce che la limitazione al semplice allargamento del ponte ferroviario, assottigliando il traffico da e per Venezia, giustifica il timore di un maggiore squilibrio rispetto agli attuali mezzi di circolazione interna. Ma poiché una metropolitana Terraferma-Venezia-Lido è impresa che esorbita dalle capacità finanziarie di un Comune di 250.000 abitanti quali Venezia, la Commissione presieduta dall'on. ing. Umberto Pastorelli ha studiato una via di mezzo, abbinando l'allargamento del ponte a un disegno rivolto ad arricchire di una via d'acqua di grande comunicazione il nucleo centrale della città: e « nell'esame del problema delle comunicazioni di Venezia, davanti al Capo del Governo, e subordinatamente alle gravi esigenze finanziarie, sono stati fissati — dice la relazione — i seguenti espedienti, che costituiscono la base delle successive discussioni di ordine tecnico del progetto.

1) Costruzione di un ponte adiacente a quello della Ferrovia dello Stato, a sud di questo ponte, per il collegamento diretto dei due porti della Marittima e di Marghera e con sedi indipendenti: a) per una doppia linea per tranvia a scartamento normale metropolitana; b) per una strada per automotrici, tipo autostrada; c) per una strada di libera circolazione per pedoni e cicli.

2) Costruzione della stazione tranviaria a Santa Lucia in prosecuzione della Stazione ferroviaria e adiacente al Canal Grande.

3) Sistemazione della Stazione terminale dell'Autostrada sulla Scaza della Marittima.

4) Sistemazione dell'arrivo della strada di libera circolazione per pedoni a Santa Lucia e alla Marittima.

5) Sistemazione di un nuovo canale di navigazione interna, mediante opportuno allargamento di alcuni canali esistenti, in modo da ridurre sensibilmente il percorso della vecchia Stazione ferroviaria e dalle nuove stazioni per tranvia e auto all'interno della città verso San Marco e il Lido ».

### Un precedente austriaco

Così limitato e definito il problema, la relazione divide in due parti la soluzione, dando la precedenza, naturalmente, al progetto del Canal Piccolo proveniente dalla sistemazione e allargamento dei rivi dei Tolentini, del Gattaro, del Malcantone, di San Pastalongo e di Ca' Foscari. A questo proposito la relazione ricorda il precedente di una iniziativa austriaca, un Progetto di una nuova strada della Ferrovia e Scaza Sileana.

« Il problema delle comunicazioni interne — prosegue il relazione — è problema di strade di minor percorso e di mezzi d'acqua non veloci, ma frequentati.

« A questi due punti fondamentali risponde il Canal Piccolo, se si riflette che da Santa Lucia a Ca' Foscari esso abbrevia il percorso di circa un chilometro e mezzo su poco più di due chilometri e se si tiene conto che fra gli attuali mezzi di navigazione interna dovranno trovar posto e largamente anche piccoli vaporini tipo tranvia. »

A calmare le apprensioni degli amici dell'Arte, la relazione, dopo aver detto che il disegno del Canal Piccolo, stu-

dito con larga riserva di particolari di dettaglio, è suscettibile di esecuzioni in sede esecutiva, recide che l'opera, intesa « senza fabbricato di pregio di particolare riguardo sotto il punto di vista dell'Arte e della Storia, se si fa eccezione per un piccolo fabbricato in stile bizantino, ma di costruzione moderna, sito in Fondamenta del Gattaro e per una casa museo e cadente, nella quale è rimasto intatto qualche frammento di quella che fu suggestiva architettura bizantina dell'edificio in secoli lontani ».

### Come sarà il ponte

A questo punto, la relazione si addentra nelle modalità tecniche del progetto, secondo il quale sono previste otto zone soggette ad espropriazione con un « totale di 96 fabbricati, 23 dei quali sono però compresi nel complesso agli effetti della sistemazione e del miglioramento edilizio della zona stessa, senza necessità di demolizione, per cui i fabbricati da demolire sono in totale 43 »; e informa che il preventivo complessivo tutte le opere pubbliche necessarie alla percorribilità e all'affidabilità delle zone in questione, come la demolizione e la ricostruzione di ponti e fondamenta, l'intervento di un tratto del rio del Malcantone, la sistemazione delle fognature, ecc.

Passando alla seconda parte del progetto, cioè all'allargamento dell'attuale ponte ferroviario Mestre-Venezia si apprende dalla relazione che non vi sarà « alcuna soluzione di continuità fra i due manufatti, quello vecchio tutto costruito in pietra viva e quello nuovo avente strutture diverse, pur conservando l'aspetto esteriore architettonicamente identico a quello del ponte attuale »; che la costruzione sarà « divisa per campate, analogamente all'attuale ponte ferroviario » (che comprende 225 arcate), ma, a differenza di questo, dove i piloni formano un blocco unico, i piloni del nuovo ponte saranno « divisi in tre campate con quattro pilastri collegati alla base sotto la minima bassa marea, allo scopo di permettere il libero movimento delle acque »; che le fondamenta, nel complesso metrico ed estimativo, saranno analoghe a quelle adottate per il ponte ferroviario; e che i 20 metri di larghezza del manufatto saranno così distribuiti: metri 7,50 per la tranvia, metri 8 per l'autostrada, metri 4,50 per i pedoni e i cicli. Quest'ultima sede correrà lungo il fianco esterno del ponte, il quale per una lunghezza di metri 2000 si svolgerà allo stesso livello del ponte ferroviario.

### Le tre stazioni d'arrivo

La relazione si diffonde ad esaminare le ragioni tecniche e finanziarie che si sono opposte alla soluzione di far terminare il ponte con una galleria sotto il Canal Grande di fronte alla stazione di Santa Lucia, galleria che avrebbe permesso la demolizione della attuale passerella di ferro della fondamenta degli Scalzi o di Santa Lucia a quella di San Simone e sarebbe stata il punto di partenza di una futura tranvia metropolitana da Santa Lucia a Sant'Elena, seguendo l'asse baricentrico della città; ed espone quindi le caratteristiche del progetto come è stato approvato dal Capo del Governo.

Dalla progressiva 3080 il manufatto generale del nuovo ponte inizia la salita con pendenza del 7,5 per cento fino a raggiungere la quota 7,45 sopra il piano del ferro e con uno sviluppo di metri 807, raggiungendo così la progressiva 3077.

A quota 7,45 rimangono quasi interamente tutte le opere successive, che comprendono l'arrivo e la stazione tranviaria, progettata parallelamente ai nuovi fabbricati della Stazione ferroviaria con sbocco tra i due edifici; il deposito per cicli e lo sbocco pedonale progettato sopra il fabbricato dell'attuale piccola velocità; e la zona autostrada d'imbarco al ponte di collegamento con la Marittima, attraverso il quale l'Autostrada riprende la quota zero (assunta per quota zero quella corrispondente al piano del ferro dei binari ferroviari).

Il pubblico potrà accedere al ponte per tre vie, corrispondenti alle sedi del traffico: alla stazione tranviaria dalla fondamenta di Santa Lucia mediante un sistema di scale che lo porteranno alla quota del binari, che è di metri 7,45, come si è detto; all'arrivo pedonale « dalla stessa fondamenta, in corrispondenza dell'attuale fabbricato della Piccola Velocità; all'arrivo autostrada » dalla Fondamenta di Santa Chiara e della Marittima, ove sono previsti i « garages » che faranno oggetto di uno studio di larga massima, del quale tuttavia appare la particolare importanza che può acquistare questa costruzione dal punto di vista economico e finanziario. »

LE PROPOSTE DELLA REALE ACCADEMIA D'ITALIA SUL PROGETTO PER IL CANAL PICCOLO A VENEZIA

Le proposte della Reale Accademia d'Italia sul progetto per il Canal Piccolo a Venezia

Roma, 23 maggio, notte. Ieri sera, a tarda ora, la Classe delle Arti della R. Accademia d'Italia, presieduta da S. E. Sartorio, ha votato all'unanimità questa Relazione dell'architetto Marcello Piacentini sul Progetto per la creazione del nuovo canale di rapida comunicazione tra la stazione e il centro di Venezia. La Relazione scritta, dopo l'attento esame fatto giorno fa nel luogo dell'intera Classe delle Arti, per la praticità e la chiarezza con cui è redatta, e anche per il rispetto degli antichi monumenti e del carattere stesso d'una città come Venezia, aveva rapidamente il grave problema a una logica conclusione.

Tra i problemi edifizii che interessano la Città di Venezia, — dice la relazione Piacentini, — il più urgente è quello relativo alla creazione di un nuovo Canale, detto Canal Piccolo, che si propone di ottenere una rapida e facile via di comunicazione fra la stazione ferroviaria e la località del nuovo settore del porto attraverso la laguna destinata agli autocarri e all'arrivo della città.

I vantaggi del Canal Piccolo

Il progetto è redatto con ogni particolare e presentato con esemplare perfetto. La prima esame, rivolto soprattutto alla parte pratica, ci fa rilevare come tale comunicazione non presenti un evidente beneficio per il traffico con Mestre, ma soltanto con l'unico tratto del Canal Grande e con San Marco. Basta girare lo sguardo sulla carta topografica di Venezia per convincersi che per le maggiori gallerie, e cioè per Giardini, per l'Isola di Sant'Elena e per il Lago, non essai più notevole il beneficio attraverso il Canale di Scoperta, il Rio di Santa Maria della Pietà e lungo il Canale delle Giudecche. Il Rio di Santa Maria Maggiore, attraversando quartieri industriali, potrebbe non solo essere abbassato, ma anche trasformato in pratica in un piccolo tratto nuovo dovrebbe collegarsi con il Rio San Marco. Si otterrebbe così un sistema a largha via d'acqua, facilmente immediatamente presso la nuova stazione dell'autostazione (ove oggi è l'Esposizione militare) senza interessare affatto il Canal Grande.

Lungo questa via (Canale di Scoperta, Rio Santa Maria Maggiore, Giudecche) si potrebbero contemplare grandi e rapidi, sovente di trasporto; battelli, autocarri anche di grossa portata, ecc., che dovrebbero recarsi direttamente a San Marco e al di là (Giudecche, Santa Elena, Lido, ecc.) potrebbero pure passare i trasporti di carichi, grandi e piccoli.

Il Canal Grande sarebbe così soprattutto di tutto traffico a gran dispendio, a gran portata, e rapido; contemporaneamente si avrebbero comunicazioni dirette tra le stazioni ferroviaria e autostazione e quindi tra la principale (Mestre, Marghera, Padova, ecc.) e i giardini, Santa Elena e il Lido, senza attraversare il centro della città.

Il Canal Grande risulterebbe allora servibile esclusivamente al traffico intorno. I vari Rii dovrebbero servire per alleggerire tale traffico locale, e tra tutti principalmente il Canal Piccolo.

Nei Canal Grande non può essere pernessa una grande velocità, sia per non turbare la navigazione delle giudecche, sia per non ostacolare, con il violento scioglimento, le fondamenta dei palazzi.

Le tre obiezioni

In una parola, si rende necessario uno studio generale di piano regolatore e conclusivo. Non il problema specifico della risistemazione edilizia di una data località si affaccia oggi in Venezia, ma tutto il problema generale del movimento. E' dunque proprio il caso di uno studio generale e federale.

Non v'ha dubbio che il Canal Piccolo dovrà risolversi in questo quadro d'insieme, ma si sarebbe perduto il suo valore in linea subordinata, anziché come problema isolato, o se stante.

La obiezione giunge a questo progetto del Canal Piccolo sono essenzialmente d'ordine artistico. Alcuni basano anche, come problema isolato, o se stante, come problema isolato, o se stante.

La obiezione giunge a questo progetto del Canal Piccolo sono essenzialmente d'ordine artistico. Alcuni basano anche, come problema isolato, o se stante, come problema isolato, o se stante.

La obiezione giunge a questo progetto del Canal Piccolo sono essenzialmente d'ordine artistico. Alcuni basano anche, come problema isolato, o se stante, come problema isolato, o se stante.

La obiezione giunge a questo progetto del Canal Piccolo sono essenzialmente d'ordine artistico. Alcuni basano anche, come problema isolato, o se stante, come problema isolato, o se stante.

La obiezione giunge a questo progetto del Canal Piccolo sono essenzialmente d'ordine artistico. Alcuni basano anche, come problema isolato, o se stante, come problema isolato, o se stante.

La obiezione giunge a questo progetto del Canal Piccolo sono essenzialmente d'ordine artistico. Alcuni basano anche, come problema isolato, o se stante, come problema isolato, o se stante.

S. Margherita, taglio inesorabilmente netto carattere alla nuova attività. Occorrerà restringere sensibilmente la sezione mediana d'acqua, nei tratti propriamente a non più di m. 15-20, e limitare le fondamenta di cui è costituito anche in considerazione della impossibilità di alterare il Rio di S. Pantalon e di Ca' Foscari del m. 15-20 come si vedrà in seguito. Occorrerà invece non deviare il tracciato dei vari Rii affluenti, ma seguirlo cercando nel possibile spazio più possibile di facilitare il percorso, ammassando gli anassi, allargandone i raggi di raccordo.

Con un metodo più di riacco che di rigido rettilineo si può ottenere un miglior rispetto al carattere e si potranno contemporaneamente creare spazi e larghi, tanto necessari per gli approdi e le soste dei vascelli.

Anche la seconda obiezione è della massima importanza. La costruzione di nuovi edifici è il pericolo maggiore che si presenti al progetto. Non si vuole sconoscere il merito degli architetti italiani, e tanto meno dei veneziani, ma i quali se ne sono di alto e di basso, e in alcuni casi in primo luogo non a loro posto osservare come spesso tali lavori eseguiti, diciano con all'ingrosso, vengono affidati a Società anonime poco adatte ad accettare la veste dell'Arte.

In secondo luogo è bene considerare che non si tratta qui di tenere la pura e semplice architettura delle nuove costruzioni, bensì la comunicazione estetica delle stesse che dovranno risolversi sopra alla via d'acqua. La bellezza veneziana, e tutta veneziana, è specialmente della Venezia del Rio e delle calli. Molto spesso viva e propria importanza architettonica queste cose hanno, ma è poliedrica, e alle volte singolare, che loro carattere, un senso di avvezione e di fertilità. Accanto a un palazzo, due piani, con balconi di un frontespizio solo situato nel giardino, con un orto e un giardino, recato da un giardino rosso, sul quale si affaccia un filo o un giardino, e poi dopo una casetta bassa occupata da una sola bottega ad apertura subitanea e a larghi, e dopo ancora una casetta modesta, ma alta, di tre piani, in questo gioco costante di alti e bassi, di modestia e di ricchezza, e di cinesco di belle e di non belle, è tutto il senso, tutto l'incanto quasi Rii.

Nuove case, — per ben disposte, forse anche meglio delle vecchie, — dimostrerebbero questo quadro suggestivo, che non è romanesco, non è lacunoso, è semplicemente veneziano. Non si potrà imporre un programma predefinito, ma si dovrà ricorrere a libertà, ma di un tipo: una libertà volta all'Arte locale, una severa libertà imposta dall'autorità.

Si potrà limitare, tal'ora più, l'altitudine delle nuove case, ma il nuovo caso dovrebbe pur sempre il terreno, che sarà costato caro, e saranno, non a meno, assegnati tra loro, e successi con all'Arte di Santa Elena? E, finalmente, come potrà apparire la loro veste architettonica? Si potranno permettere le esperienze di tutti i modi, e di tutti i piani, di fabbrica? A Venezia non si si libererà. La via di San Marco parla chiaro. Non si può pensare che un forestiero, accentrato dalle stazioni di San Marco, possa trovarsi nel mezzo di una serie di nuove costruzioni, in un canale dove si affacciavano ben 43 edifici nuovi di lavoro!

Una stessa dunque altre parole che quelle di non ridistribuire, tali spazi liberi, ma di non abbassare, solo quanto necessario all'allargamento del Canale e dei Campi, saranno destinati a giardini.

Si renderà necessario l'abbellimento delle case preesistenti gli attuali Rii e non limitarlo alla zona di allargamento, allineando le case stesse, ma liberando, dove si sono cadute, una nuova facciata, e si rivedrebbe nell'incorporazione delle costruzioni nuove. Al di là delle vecchie case, generalmente, già coltivate come libere, le quali, pensate alle proprietà, costituivano diversi magazzini d'aria e di luce, e di movimento in una città tanto silenziosa e densa di costruzioni.

Occorrerà che tali zone destinate a giardini vengano immediatamente e liberate tra esse, e quali non a possesso esclusivo. Meglio ancora se l'Amministrazione potrà acquistare, o se la società municipale potrà acquistare, una estesa zona di allargamento, ma senza quella delimitazione della città, senza mai la zona di allargamento, e beneficiare del sacrificio, che alle opere in nome della bellezza. Questa è la disposizione più importante da prendere, e non si deve di arrivare a questi piccoli fogli perenni, non meglio reammettere completamente al Canal Piccolo.

Può facile è finalmente rispondere alla terza obiezione. I palazzetti più edificati della Risarcenza dovranno essere rispettati. Nei Rii di San Pantalon e di Ca' Foscari non sarà permesso, — anzi risarcito, — il Palazzo Bizantino, ma ancora tutte le costruzioni oggi esistenti, si da non alterare il carattere, e soprattutto la stessa economia del luogo.

Qui la sezione Piacentini indica, nel quadro del progetto, le modificazioni e le dimostrazioni, come, solo per tutto, secondo questa osservazione: « Rio di San Pantalon e di Ca' Foscari. — Tutti le costruzioni di anche i fatti di questi Rii risarciranno al loro posto. Sarà necessario un lavoro di restauro artistico e letterario specialmente nella sezione Bizantina. Potrà essere trasferito lungo il canale, e in caso di difficoltà, a creazione della casetta Bizantina. Qui il passaggio pedonale potrà girare in una via e, raggiunto la Calle dell'Asso, tornare sulla fronte ».

Conclusioni

Con tali provvedimenti si otterra, conclude la relazione: 1) un buon canale di traffico; 2) il rispetto della sua bellezza e della migliore costruzione esistenti; 3) un edificio, mantenimento del carattere ambientale; 4) la creazione di un nuovo giardino pubblico. Con questo programma non sarà di-

ferire ridurre un nuovo progetto di generale suddivisione. Nel prospetto finanziario generale mancherà completamente la creazione dei contributi di miglioria; la partita attiva, costituita in un solo momento dai recuperi delle aree. In tali progetti i proventi) continuano in modo chiaro. Dice infatti la relazione (pag. 6): « La zona per la sistemazione del Canal Piccolo è stata scelta non solo col criterio di non toccare vecchi fabbricati di particolare interesse storico, ma è stata scelta altresì in modo da ottenere aree fabbricabili, così da rendere possibile non solo la risistemazione di nuovi cubature di fabbricati, ma una estensione superiore ».

Col programma che noi indichiamo, tale attività viene completamente a cessare. Ma questo fatto non potrà in alcun modo arrestare la costruzione di nuove aree destinate alla fabbricazione. Si consideri che, in compenso di tale situazione attuale, si offre delle approporzioni, dei tagli e dei lavori di risarcimento in grande misura inferiore a quello previsto nel progetto.

La sezione delle Arti della Reale Accademia d'Italia è persuasa che adattare adottando tutte e integramente le previsioni esposte il Canal Piccolo possa essere attuato.

I problemi artistici saranno trattati, e non tutti: nuove fondamenta, muri, balustrate, approdi, ponti, restauri, ecc.

La volontà degli architetti veneziani da tutto l'abbellimento perché questi problemi possono essere risolti nella massima più soddisfacente ed è perciò che la sezione stessa invita l'Amministrazione della città a valersi della loro opera.

Il Comune di Venezia verrà informato ufficialmente della deliberazione e invitato in pari tempo a presentare un nuovo progetto, il quale dovrà tener conto essenzialmente dei consigli espressi dall'eminente consenso, mantenendo il principio dell'eterogeneità artistica e ambientale della città.

IL GRANDIOSO IMPULSO DEL FASCISMO A VENEZIA. PROBLEMI DI SECOLI RISOLTI IN DUE LUSTRI

Problemi di secoli risolti in due lustri

Venezia, ottobre. Forse il modo più pratico per dare un'idea dell'entusiasmo, una proiezione di quanto viene fatto a Venezia, lo compie, in questi giorni di lavoro frenetico e di lavoro sereno, il Fascismo. L'opera di rifare e di ricostruire la Venezia del secolo XIX, che non si è mai più potuta realizzare, è stata iniziata in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.



Ma, dal Canal Grande, come l'arteria vitale di Venezia, per espandere il lavoro, il lavoro del cantiere si è esteso in tutti i punti della Venezia, e in questi giorni si vede il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, il modo più pratico per dare un'idea dell'entusiasmo, una proiezione di quanto viene fatto a Venezia, lo compie, in questi giorni di lavoro frenetico e di lavoro sereno, il Fascismo. L'opera di rifare e di ricostruire la Venezia del secolo XIX, che non si è mai più potuta realizzare, è stata iniziata in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Il governo fascista del Canal Grande, che è il più grande cantiere di Venezia, è stato iniziato in questi giorni. Il lavoro è stato iniziato in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, dal Canal Grande, come l'arteria vitale di Venezia, per espandere il lavoro, il lavoro del cantiere si è esteso in tutti i punti della Venezia, e in questi giorni si vede il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, il modo più pratico per dare un'idea dell'entusiasmo, una proiezione di quanto viene fatto a Venezia, lo compie, in questi giorni di lavoro frenetico e di lavoro sereno, il Fascismo. L'opera di rifare e di ricostruire la Venezia del secolo XIX, che non si è mai più potuta realizzare, è stata iniziata in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Il governo fascista del Canal Grande, che è il più grande cantiere di Venezia, è stato iniziato in questi giorni. Il lavoro è stato iniziato in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, dal Canal Grande, come l'arteria vitale di Venezia, per espandere il lavoro, il lavoro del cantiere si è esteso in tutti i punti della Venezia, e in questi giorni si vede il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, il modo più pratico per dare un'idea dell'entusiasmo, una proiezione di quanto viene fatto a Venezia, lo compie, in questi giorni di lavoro frenetico e di lavoro sereno, il Fascismo. L'opera di rifare e di ricostruire la Venezia del secolo XIX, che non si è mai più potuta realizzare, è stata iniziata in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Il governo fascista del Canal Grande, che è il più grande cantiere di Venezia, è stato iniziato in questi giorni. Il lavoro è stato iniziato in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, dal Canal Grande, come l'arteria vitale di Venezia, per espandere il lavoro, il lavoro del cantiere si è esteso in tutti i punti della Venezia, e in questi giorni si vede il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, il modo più pratico per dare un'idea dell'entusiasmo, una proiezione di quanto viene fatto a Venezia, lo compie, in questi giorni di lavoro frenetico e di lavoro sereno, il Fascismo. L'opera di rifare e di ricostruire la Venezia del secolo XIX, che non si è mai più potuta realizzare, è stata iniziata in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Il governo fascista del Canal Grande, che è il più grande cantiere di Venezia, è stato iniziato in questi giorni. Il lavoro è stato iniziato in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, dal Canal Grande, come l'arteria vitale di Venezia, per espandere il lavoro, il lavoro del cantiere si è esteso in tutti i punti della Venezia, e in questi giorni si vede il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

Ma, il modo più pratico per dare un'idea dell'entusiasmo, una proiezione di quanto viene fatto a Venezia, lo compie, in questi giorni di lavoro frenetico e di lavoro sereno, il Fascismo. L'opera di rifare e di ricostruire la Venezia del secolo XIX, che non si è mai più potuta realizzare, è stata iniziata in questi giorni, e sarà in questi giorni che si vedrà il modo con cui il Fascismo ha risolto i problemi di secoli.

IL PONTE SULLA LAGUNA È FINITO. ARRIVO A VENEZIA A PIEDI

IL PONTE SULLA LAGUNA È FINITO

# Arrivo a Venezia a piedi

Venezia, 2 febbraio.

Sul cavalcavia detto di Mestre in senso per gli Bioncini la macchina. Mi si fa osservare che ci sono quei cinque chilometri di ferrovia senza divisione al margine della laguna, ovvero all'incirca del ponte. Qui però bisogna fermarsi e raccogliere le idee. Il cavalcavia di Mestre è massimamente strategico. Dai suoi parapetti di cemento si abbraccia e si misura la strada fatta dalle barche e dalle cattive idee; ma io penso che le buone previsioni e che fatta questa straordinaria trasformazione, per cui oggi l'arrivo a Venezia avviene passando accanto a un ponte di Anversa e di Sospirata, sia uno dei segni più potenti della rinascita italiana.

Parto Marghera, autostrada da Padova a Mestre, ponte sulla laguna, cavalcavia a cinque vange; ancora quattordici anni fa (mi riferisco all'indomani dell'armistizio) qui si sarebbero molto gradite le macchine; intendo macchine veri, di quelli da palata, che a farsi ammazzare ci vogliono proprio la bonifica integrale.

### Per Venezia km. 9

Mi entra questa stampa che va giù nuova e bianca come lo straccio di un vestito di sposa. Più qualche giorno qui ci sarà un cavetto con una breccia e leggero; Per Venezia km. 8. Bufate che un'indicazione stradale di questa lotta — Per Venezia km. 9 — nessuno l'ha ancora vista, per il semplice fatto che non esiste ancora la possibilità ordinaria di cominciare fino a Venezia. Quello che oggi vorrei dire, invece di quello che prima si diceva, è che per Venezia km. 9 a Venezia non le proprie gambe. Ci andò una volta, mi pare nel 1798, il professor di Mestre in occasione di una funzione ma gelata per cui la laguna era coperta da un lastre di ghiaccio spesso alcune dita e ci venne (ma quello solo da un'osservazione le prove adatte all'ammolizione ferroviaria in questo hanno ragione o necessità di dilatarsi lungo il ponte cosiddetto della ferrovia. Di qui a tre mesi ciò non sarà più una rarità. Il nuovo ponte sarà aperto a tutti, compresi gli antipatici, e anche i reattivi potranno uscire dalla propria città e rientrare senza dipendere da treni o tragetti, senza aver da pagare un soldo a chiacchiera.

Il ponte è finito. Sì, fatto l'altro giorno. Per questo dicono di costruire. La salatura dell'arco sopra il cavetto Scomponere ha materialmente compiuto tutto verso la nuova congiunzione di Venezia con la terra. Andiamo a Venezia a piedi da adesso di andare con le macchine. Dal cavalcavia di Mestre la prima strada automobilistica per Venezia comincia parallelamente alla ferrovia; cinque chilometri su terra e quattro su ponte. Sul ferrovia si sta ancora la macchina e i tutti componenti sono avanti e indietro trascinati. La loro sagoma perfetta Nerocento risulta in uno abito di palli stragugliati, di bricole e di viti e di angoli; uno di questi brividi lo troveremo alla fine del ponte, quasi in città, e ci pare di scorgere il corpo d'una salda che ha sostituito la trincea dei progettisti.

Ma ora facciamo sosta alle prime gru. Qui incomincia il ponte, incomincia al medesimo punto che quello della ferrovia, cioè all'altezza di San Giuliano, dove noi, quando s'era ragazzi, s'abbracciava la bicicletta che di prima mattina s'era finta già delle ruote di casa e, se eravamo ben certi di non incontrare un fante, eravamo capaci di fare le volte le fondamenta e le saldate che munito di un po' di metallo del vaporetto di Mestre, il battito della lattina. Non dico che quelli fossero tempi peggiori di questi, o migliori perché con cinque lire si poteva il bene del pasticcione; i tempi sono belli e brutti a seconda che si senta vivere; ricordo però che si doveva «oh se ci fosse il ponte» con uno strappamento che aveva la manifestazione della cosa mancante perché in sostanza si scattavano da meno del ragazzo di terra che sulla punta di casa potevano vedere a cavalcioni della propria bicicletta.

### L'ordine del Duce

Ma i padri esecrati della città non si moltiplicano mai d'accordo su questo soggetto ponte che non è stato deliberato, la massima, sino dal 1888 e che quel voluntario di Filippo Grimani non riuscì ad ottenere forse soltanto per una ragione: che invece di essere pelleriti era studioso. Poi, in questi ultimi anni, il problema s'era appesantito per eccesso di soluzioni. Tutto non si può risolvere in una volta sola. Ma considerare è già risolvere. Die giorni il Capo del Governo si occupò del ponte e in cinque giorni diede e ordinò che si facesse. Quella sera a Venezia si illuminarono i Bioncini e il popolo scorse in piazza ad ammirare il Duce.

Eccomi finalmente qui a toccar con mano l'opera cruciale in senso di due

anni, l'opera fuori più rivoluzionaria del secolo di Mussolini perché scaltare a Venezia le chiavi della sua potenza. Bisognava che si senta anche alleggerito questo problema di sicurezza; perché il cavetto sul ponte passano tre due mila più, dove i simboli del Edoardo sono in compagnia dei treni di Trull. Ferrovie ancora un momento. Qui c'è da immaginare una cosa che non c'è ancora, ma c'è anche da vedere una cosa che sta per sparire; il vecchio cavetto



1) Piazzale d'arrivo e autostrada. — 2) Cavetto 200 e imbocco del ponte.

ferroviano 200, un ancore di catapocchia con l'incendio da una parte, un po' di riempimento dall'altra, la bilancia con le mani per le macchine; ma domani, accanto a edifici con finestre e troni, capisco che starebbe.

E adesso, in cammino. Quattro chilometri di passeggiata in mezzo alla laguna con questo cosa divina davanti agli occhi; Venezia che cresce passo passo, come naturalmente crescono le prospettive nell'orizzonte di chi va a piedi. Non dover correre da un fianco all'altro per tener a batta il quadro. Averlo sempre davanti, completo, spiegato, sullo stesso piano; poter darci dritto a cento stive, vedendo il campanile di San Marco giusto sopra il lembo del radiatore, appare cancellandosi piano piano, come un'isola lontana oggi del Municipio, progettata e diretta dal mare, mi mette intanto al concetto del fatto. Il primo piano è stato infisso il 7 luglio 1933, 50 prosaica che necessitava tre anni; oggi sono passati diciannove mesi e siamo a poche settimane dall'inaugurazione, fissata il 25 aprile. Si è lavorato di notte e di domenica. Non si è perduta un'ora. Tra il ponte ferroviario e il nuovo è stata mantenuta una zona di rispetto di metri 2,20 che verrà coperta con una sovrapposizione di cemento sotto la quale verranno opportunamente abicati i più importanti servizi di condotta. A perfezionamento ultimato la lunghezza del manufatto risulterà di venti metri, dei quali ben 18,50 a disposizione del traffico a motore. Non si saprà tuttavia con quale proporzione, bensì finita. Dalla prima ancora si piazzano 225 metri; cinque pinzoli in ferro, se la sal bruci, i materiali impiegati sono laterizi e pietra d'Istria; dalla laguna o dall'alto si avrà l'impressione che si tratti di un manufatto solo.

### Sosta commemorativa

Ora siamo appunto sul piazzale centrale e commemoriamo gli avvenimenti del Quarantasette. Qui sorge, come tutti sanno, una stela con un'iscrizione che senza venirci ha più potuto leggere perché i treni, grazie al Cielo, non fermano davanti alle lapide, e se un cittadino di nobili sentimenti avesse voluto apporre una ghianda a questo monumento si sarebbe basata una multa. Infatti mi ricordo che da ragazzo anch'io supponevo che qui fosse accaduto uno scrocco ferroviario e non un combattimento del patrio riscatto.

Riprendiamo la nostra passeggiata lagunare, sul ponte senza pavimento e senza parapetti. Dal bavero si sta accovacciato la breccia per la monicciola. E' l'ultima fatica di questi tanti barconi, che navigano con l'ancora vuota sull'acqua rose calce e che due rematori spingono andando su e giù lungo il bordo quasi sommerso. Il grasso del materiale è arrivato sul posto per via d'acqua; così che qualche imbarco hanno volentieri di ferro e i centri di pietra d'Istria e i barconi e le porte sono sempre giusti appesi con le 500 tonnellate di sabbia, le 800 di ghiaia, i 1500 quintali di cemento e i 100.000 mattoni che giornalmente accorrevano. Per quello chilometri di manufatto sono stati fatti la spesa trecento chilometri di pali, 18.000 metri cubi di calcestruzzo, 45.000 tonnellate di pietra da taglio e venti milioni di mattoni.

Venezia intanto si fa sempre più vicina. Le gioie di accorgerci in questo modo inaspettato ricomincia tutti i pensieri.

— Piccolo che manchi il sole. — eccolo qua l'Ag. Minci. — I bambini in questa parte della laguna sono incantati. Il sole va giù dietro Porto Marghera e lontano si vedono i coni degli Euganei galleggiare sopra la striscione così da sembrare che la laguna arrivi allo a Padova.

— La laguna di Venezia è sempre singolare; un giorno è biondo, un altro è arido, spesso è mediterranea; ha un spettacolo magico e lo avvicina con malizia.

Oggi finì il garbato e diventa il grigio verdastro. Tra il fumo delle locomotive e dei compressori vediamo per un momento l'Angelo del Campanile fiammeg-

giare a una fagace frecciata di sole. Abbiamo sempre cominciato di conserire con la ferrovia, più di un consiglio ci ha raggiunti da tempo, altri il giorno via via s'è abbassato anzitutto. In meno di un'ora abbiamo costato una mezza dozzina di treni. Nelle ventiquattro ore ne passano alcune coppie. La laguna sembra veramente soltanto i divoti la arriva, e che non vengano fermati al dirlo. I treni a vapore hanno tutti una potenza amara; quelli che escono dalla fetta di Venezia sono ancora più esposti al rischio perché si vedono da mezzo estuario. Il ponte automobilistico non avrebbe invece alcun rischio di spettacolare; si vedono dei treni non andare a venire, ma niente pennacchi e serpi di fumo.

Siamo già a Venezia. In corrispondenza del territorio della stazione il nostro ponte dirge dal cubitale, deviando con ampia curva e la strada sale con leggera pendenza fino a superare il vecchio ferreo di Santa Lucia. Qui si sente sotto i piedi che l'opera si impegna. Due orlate acute sghembe, della luce di metri 24 e della ferrea di metri 7, accostano in pendenza ma in raffio un anello conale con le due bracciate di carboni delle locomotive e sospese di trave e di barche affondati, al di sopra delle quali non c'è che la cupola verdognola della chiesa di San Simeone che faccia testimonianza per Venezia.

- E' la Scomponera? — domanda.
- Lo Scomponera è quell'altro lì. Questo è il Canal Grande.

### Come si entra in città

Come finisce male il più speroso corso del mondo? Finisce in una mezza chiacchia. Il nostro ponte invece termina soprattutto. I due grandi canali e la Venezia che prende verso la stazione marittima (l'altra, quella che va al piazzale di arrivo, non si vede dalla laguna) modificano in modo notevole la prospettiva di ponte della città. Rimangono modificazioni dire migliori; però in questo caso sì. Non si poteva far di meglio. Il ponte automobilistico s'innalza a Venezia non da lontano, ma da cittadina.

Oltreponte lo Scomponera, la pedana di cemento ponte quota e in due passi siamo di nuovo in pieno, sul piazzale di arrivo. Dove esattamente? A Santa Chiara, in corrispondenza dell'ultima svolta del Canalazzo.

Un volo di case lungo le fondamenta di Santa Chiara impedisce di vedere il Canalazzo; al riparo di questo scoglio riparo si sta erigendo la più grande abitazione d'Europa perché dovrà sorreggere la città più terribile del mondo. Per il momento si provvede a dar ricetto a fumelle macchine; qualche altro migliaio potrà o passere — sul piazzale. Poi si vedrà. L'importante è che fra qualche settimana avremmo qui, dico a Venezia Santa Chiara, in macchina, usando un'autostrada di molti metri di larghezza ed entrande in città nel modo più discreto. Nella di irrimediabile è stato completo. Per ricominciare questo piazzale sono state dovute fare e catapocchia di luffo grado. Il Rio Nuovo, che è la continuazione verso San Marco dell'autostrada, è un capolavoro di chirurgia urbanistica; non solo si è avuto cura di aprire il lago in una zona di viti e di fessure, ma anche le machine rappresentate sono state fatte con intelligenza e garbo, tanto che accorrono occhi maliziosi per accorgersene.

Sul Rio Nuovo, che accorrevi di entrambi metri il tragitto da Santa Chiara a San Marco, saranno installati soltanto nastri a motore e volani motore-ammolitori della capacità di recente progettati.

Sarà offerta all'uomo fiondo la possibilità di arrivare in piazza San Marco in dieci minuti. Questi si governano di questi uomini? I più preferiscono la gondola e il giro di Rialto? Poco importa. Si dimostri che Venezia può permettersi il lusso di aggiornarsi senza burocrati e ai suoi inviti agisce a pianificare il nuovo e l'antico, il che è indizio di gran signoria.

### Cosmo Tomaselli

LA "RIVA DEL DUCE" A VENEZIA

La "Riva del Duce,, a Venezia

Venezia, marzo. Venezia non è soltanto una grande città di mare e sul mare: è una città sul mare. Tutto il suo perimetro è bagnato dall'acqua...



1. Palazzo Reale. — 2. Palazzo Ducale. — 3. Ca' di Dio. — 4. San Biagio. — 5. Via Garibaldi. — 6. Scuri da mare. — 7. La Pista. — 8. Ponte della Veneta Marina.

700 viene detto l'allargamento di tutta la Riva degli Schiavoni, dal Ponte della Paglia alla Ca' di Dio. I lavori, che faron diretti dal Temanza, erano appena incominciati per i depositi di arena e di fango...

Urbanista debba approfittare. In luogo del Comune, il Municipio alle Angue, il provvede bollente, creato ad imitazione e snobizzazione dell'illustre omonima e benemerita magistratura...

E appreso il Magistrato alle Acque ha preso recentemente una decisione che, approvata dalla Commissione provinciale dei movimenti, prevede le necessarie sezioni da Roma per essere attuata nella sua parte più rinobilitata...

La famosa passeggiata, che a fabbrica d'Anastasio appare un giorno come un « magro pinto d'oro, ben laminato su un mare di luce e di silenzio verso un sogno di bellezza infinita... »

L'antico muro di difesa

Prima d'esser « riva » era un muro. Un lungo muro, che partiva dal Canal Grande e che divide il mare al più popolare e al più orientale dei sestieri veneziani. — Insieme tutta la parte meridionale della città, fino al di là di San Marco, era una barriera...

Un'altra riva s'era andata formando intanto dalla parte opposta del Molo, lungo il Rio di Palazzo, là dove poi furono costruite le Prigioni. Quella riva confinava con una barona, o terra oscura della laguna, non barona ancora, ma per solida, chiamata Schiaronna...

I mercanti e i marinai della Dalmazia, che i veneziani chiamavano Schiavoni, gli Schiavoni volevano vendere i loro prodotti di moneta, le sapone, le candele e le piume...

Ma fino agli inizi del secolo XIII la Riva degli Schiavoni era limitata a quel breve tratto. Fu nella seconda decade del Duecento, sotto il Dogado di Sebastiano Ziani, che la Riva cominciò ad estendersi...

Quando, in pieno Trecento, Francesco Petrarca prese dimora a Venezia, egli poté vedere la Riva, già solitaria e benediziosa, correre, anziché ma ininterrotta, da San Marco fino presso all'Arsenale...

In una tradizione famosa del 1385 si scorge ancora, sulla Riva degli Schiavoni, al Sepolcro, le due torri angolari del palazzo Molin che ospita il Petrarca, in quali forse erano l'ultimo ostacolo d'un agguato dell'antichissima cortina « rifinita. Ma lungo tutta la Riva si alternano i grandi palazzi architettonici e i bassi e lunghi edifici dei fondachi...

La felice esperienza urbanistica fatta con la Riva degli Schiavoni intese la Repubblica a ripetere l'esperienza in un'altra zona della città. Così ebbe origine la Fondazione della Zattere, costruita lungo il Canale della Giudecca, da Santa Marta alla Dogana de Mar, tra il 1309 e il 1331...

Le Fondamenta nuove

Non molti anni più tardi — nel 1507 — Cristoforo Sabbatino, idraulico veneziano al servizio del Mastione alle Acque, presentò il progetto di prolungare la Riva degli Schiavoni oltre San Biagio, di cinque di banchina tra il margine lagunare, compresa la zona attualmente occupata dai Giardini Pubblici...

Poi la fortuna di Venezia declinò. Ma per gli prossimi alla sua agonia la Repubblica non cessò di intraprendere lavori di grande lena, poiché nel

relavano la navigazione e ancoravano l'aria.

L'idea di prolungare la Riva riprese ai tempi napoleonici, quando venne decisa la formazione del Giardino Pubblici, sotto l'impulso di Napoleone Bonaparte. Ma venne abbandonata, per essere invece una lunga strada, che fu chiamata via Eugenia, in onore di Eugenio Beauharnais, vicere d'Italia e principe di Venezia...

Da allora la Riva degli Schiavoni non fu più toccata, se non nel 1887, in un tratto, che fu allargato, per erigervi il monumento a Vittorio Emanuele II.

La nuova sistemazione

La sistemazione del porto di S. Marco in due grandi bacini si proponeva nel mare e i capitoli lavori di dragaggio che hanno approfondito il bacino di San Marco in modo da renderlo accessibile anche ai più grossi transatlantici. In determinando la formazione di una forte corrente, che sotto direzione secondo il vulgare della marea, questa corrente, andando a sbattere contro la Riva degli Schiavoni, ha determinato una forte erosione, che, a sua volta, determina lo scalmamento della Riva. Dalla Ca' di Dio alla Veneta Marina, la banchina va progressivamente sfaldandosi...

Pare che l'ingegneria idraulica non offra che due soluzioni al problema: o sommerso un gran numero di massi, ponendoli sulla scarpata subacquea, per intralciare la velocità della corrente, o portare la banchina al limite della scarpata stessa e farla strapuntare direttamente nel grande fondale, secondo il sistema di costruzione dei muri di sponda dei porti, in modo da offrire alla corrente una solida parete verticale dritta, e invariabile, con la possibilità di sostenerla direttamente alla banchina.

La prima soluzione avrebbe consentito di conservare alla Riva il suo aspetto attuale, ma non sarebbe stata sicura dal punto di vista navale, in quanto avrebbe creato un pericolo di collisione dagli scafi per la navigazione.

La seconda soluzione invece impone l'ampollamento della Riva di una fascia larga dai venti ai trenta metri, che, partendo dal ponte della Pista, raggiungerebbe la Veneta Marina. Data la larghezza della Riva, questa opera di trentadue ai venti metri, si tratta di un ampliamento cospicuo. Ma esso assicura definitivamente la stabilità degli edifici e trasforma praticamente la banchina portuale, accessibile alle più grandi navi, tutta la Riva degli Schiavoni. I tecnici del Magistrato alle Acque si sono d'altra parte, impegnati a conservare alla riva quell'andamento falciato che è una delle sue più belle caratteristiche e che, in un primo tempo, pareva dovesse essere sacrificato. Compito che sia l'allargamento, — già iniziato alla Ca' di Dio — risulterebbe alla Veneta Marina, un saliente antitetico, che disturberebbe la navigazione e favorirebbe la formazione di pericoli depositi. Perciò il prolungamento della Riva è stato deciso come corollario inevitabile del suo allargamento. Al nuovo tronco di Riva, cui verrà dato il nome di Riva del Duce, verrà probabilmente sistemato l'attracco dei grandi transatlantici. Con il porto di Venezia tornerebbe ad estendersi, con la sua parte più ricca, all'antico sestiere marinaro, e il popolo veneziano sarà posto in diretto e costante contatto con la vita del mare, origine e fonte della sua esistenza e della sua storia.

Speriamo anche che, con l'occasione, venga riaperto al sole il rio che corre sotto l'archetto di via Garibaldi, — come si chiama ora la via Eugenia, — e al posto di quella bruma strada, contrastante con il carattere paesistico veneziano, tornino in essere le due belle Fondamenta originarie.

D'altra parte il sacrificio del vecchio quartiere degli aperti dovrà la città di una nuova magnifica passeggiata, che permetterà di giungere direttamente da San Marco alla riviera di Santa Elena collegando sempre la laguna. E il magico ponte d'oro aprirà così nuovi orizzonti ad ogni suo ponte.

Elvio Rossi

25 aprile 1933

LA GRANDE OPERA VOLUTA DAL DUCE PER VENEZIA È COMPIUTA. OGGI, NEL NOME DI SAN MARCO, SI INAUGURA IL PONTE SULLA LAGUNA

# La grande opera voluta dal Duce per Venezia è compiuta Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna

Venezia, 25 aprile, sera. Come la città del mare aveva dominato il mondo, Venezia avrà il suo ponte sul mare. Venezia, città di mare, ha sempre avuto il mare in mente. E così, quando il mare è stato il suo nemico, Venezia ha sempre avuto il mare in mente. E così, quando il mare è stato il suo nemico, Venezia ha sempre avuto il mare in mente. E così, quando il mare è stato il suo nemico, Venezia ha sempre avuto il mare in mente.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

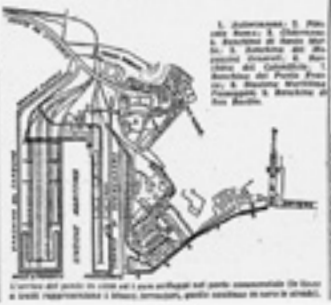
Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna. Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.



Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.



Il ponte del Littorio, voluta dal Duce, è oggi compiuta. Oggi, nel nome di San Marco, si inaugura il ponte sulla laguna.

26 aprile 1933

IL GLORIOSO PASSATO DI VENEZIA CONGIUNTO DAL DUCE A UN GRANDE AVVENIRE. I PRINCIPI DI PIEMONTE INAUGURANO IL PONTE LITTORIO SULLA LAGUNA



# I Principi di Piemonte inaugurano il ponte Littorio sulla Laguna

Venezia, 12 aprile, 1934.

Umberto e Maria di Piemonte hanno venuto a Venezia come inauguratori dell'ultima stanza del sanò ha offerto l'alta facciata per velozità del Duce. L'anno scorso nel giorno di San Marco, che per Venezia fu molti secoli e giorno di gran festa.

Sulla scia dell'automobile che portava la folla del governo dei Principi, un lungo corteo di macchine ha attraversato la Porta di Terraferrina, passando tra i fiori rosmari, dal letto di Tirolo, ha superato il passo simbolico aperto nel cordone che i porti di ornamento lasciati formavano all'ingresso del ponte del Littorio e ha valicato, per la prima volta della storia, la Laguna.

Lo stile facciale ha dato alla cerimonia inaugurativa un'impressione ammirabile d'ordine, di disciplina, di serietà. La giocosità proverbiale dei veneziani le ha dato il carattere accogliente e cittadino che si manifesta spontaneo. San Marco ha illuminato la città del sole più belli, in un sole trionfale come un cielo tersissimo, spandendo la atmosfera di un capitolo di storia alla tradizione granitica del capo marittimo.

Tutta Venezia era corsa stadiale di rose in bianco e ogni di fiori spontaneamente alle finestre era uno svettare di splendore e di bellezza mentre dalle parti avanzate in bianco e rosso, all'ombra delle barche del Porto venivano nella brezza i colori del gran porfiro.

## Due anni sono bastati

Ai di là della Laguna, oltre il ponte, l'isola, pulita, serena, che fu ancora la custodia un per l'isola della cura manovrata, ma che già vivo, si leggeva nella bella, grandiosa, aperta cornice lagunare, il palatino delle bandiere, dei colori. Il fucilare dei fiori riprendeva: Marco fu parata in gran gala. Lungo tutte le strade che dalla stazione ferroviaria alla testa del ponte saranno percorse dai Principi di Piemonte e del loro valere corteggio, i veneziani di Terraferrina si affacciano numerosi e festosi: dal viale Principe di Piemonte, che scende diritto dal grande convento veneziano posto alla testata del ponte, alla piazza di Orto, al piazzale della stazione, a un dimostrazione di tutta classe i cordoni di ordini e di Camice nero.

Le tribune per le autorità e gli invitati sono collocate a pochi passi dal più di pietra d'Istria che delimitano la Porta di Terraferrina e l'ingresso del ponte. Alt, robusti, massicci, i due poltroni verso occidente, sopra una fronte lignea a prua di nave, tre scuri Littorio. Nella torre che guarda il mare, sotto i laconi di Trani, sono disposti in fronte laterale. Su quello di sinistra è una folla di Cavalieri. Ma una profonda palchietto aveva in la sommata nell'abito più bello ricambiato. Su quello di destra è un manto chiaro: frangenti pennoni di aerea impalpabile per tutti i linguaggi perirono e perira il seme degli empri. Su due grandi legni marinarie è scritto: «Regnando Vittorio Emanuele III. Duca Duca Duca Duca». La tribuna per il Duce è a prua il nuovo ponte nel giorno del Natale di Roma il 21 aprile 1934. Il Vero Venezia, la fronte del più piano resta intesa le date: iniziato il 1 luglio 1931, ultimato il 7 aprile 1934. Il direttore Eugenio Mioni, ingegnere capo del Convento.

Alla tribuna non sono stati ammessi che le maggiori autorità e sulle tribune giunti da Venezia con treni speciali e da ogni parte delle province o venute con le loro automobili. Ma ai due lati della Porta di Terraferrina, è schierata una lunga rappresentanza delle magnifiche maestranze che hanno costruito l'opera ciclopica, con i capi delle imprese costruttrici e accanto alla tribuna si riuniscono in gruppo i collaboratori dell'ing. Mioni: tutti le direzioni dei lavori, ingegneri Balda, Göttsch, Marzati, Rossi, Rosset, Prati, dell'Ufficio tecnico municipale, che con lunghe file, al centro del viale, si schierano Damasceni, si schierano Belli e Piccola Italiana, Avanguardia di Giovanni Italiani, in allineamento perfetto, mentre ai di là del più la strada è sbarrata da una brigata ardente di giovani fascisti, nanno vivente di laide adolescenti, di maschile severità.

## Il rito lastrale

Nella tribuna d'onore tra il fascismo delle province e dei cittadini sono convenuti, tra gli altri, tutti i podestà ed i pretori delle province venete ed i loro rappresentanti - eccetto la persona del cavaliere patriarca. Una quadruplice fila di automobili è allineata sulla strada. Sono ordinate di macchine convenute da ogni parte della regione, da ogni parte d'Italia. Gli uomini, tutti a fianco dei cinturi, sono pronti: trascorrono le macchine ingegnere di varcare il ponte Marco Polo.

Sono giunte da poco le neve e tutti a quando di lontano giunge l'eco del le acclamazioni. Sulla folla assempa lungo il percorso dei Principi, si vede da lungi lo scardellio dei ferocissimi dei corrieri che il popolo di Venezia nella del suo esultamento. Podestà intanto ancora. Ed ecco Umberto e Maria di Piemonte rispondere sorridenti, tra gli applausi e gli strati della folla che li condurrà con la baracca della Maria Reale e dell'Inno Cleofeuzza. Arrivano i Principi i Duchi di Genova e di Spalato, i ministri Ciano e Crollalanza, il ministro di Stato conte Volpi di Misurata, il rappresentante del Senato sen. Marocco, il rappresentante della Camera on. Duda, i podestà, il pretore, le maggiori autorità. Il rito si inizia subito. Il cavaliere patriarca, preceduto dalla croce azzurra, riceve la moglie del governatore veneziano su cui sporge la scella d'acqua benedetta, e consegna al Signore la grande realizzazione.

Fuori presentata poche altre parole di esultamento, di elazione, di fede. I podestà onori, Mario Alivanti, al quale spetta la primissima linea il merito di aver iniziato e portato a termine con magistero sbacco la gran-

diosa impresa, parla brevemente. Furto ai Principi l'immagine di Venezia, che il pensiero si fermava, ricorda come la monumentalmente opera destinata a iniziare una nuova era nella storia di Venezia, già stata realizzata per volontà del Duce e secondo le sue linee direttive, e rende omaggio al protettore di Venezia, al vicepodestà Zorzi, all'ingegnere federale Sappal, all'ing. Fantoni ed al popolo della provincia. Parole per l'entusiasmo loro contributo e assicura che i veneziani intendono tornare in arretrato la singolarità spirituale e caratteristica della loro città e mantenere inteso un senso stupendo d'arte e di magnificenza. Ma tutto che solo una forte volontà di rinnovamento può rendere degni del loro tradizione.

## Sull'autostrada lagunare

I discorsi sono finiti. Il Principe stringe la mano al podestà, si congratula con l'ing. Mioni e vuole che siano presentati tutti i collaboratori dell'opera, dagli ingegneri ai capi delle imprese e delle maestranze.

Ed ecco il corso delle automobili al passo, si vengono, precedute a scatti, avanti sul solido manto stradale che guarda diritto verso i campanili e le cupole della città: alto su lato, domo salutare, il Campanile di San Marco, e la breve salanga di granito bianca che ormai è il solo ostacolo tra il mondo moderno e la tradizione, l'ago nel mezzo. L'automobile sbuffa nella pista. Subito dopo si scende in marcia nella grande sala, con il podestà di Venezia, Umberto e Maria di Piemonte. E' un baleno. Simulaneamente tutti i motori si accendono, vengono nell'impetuosa della corsa. Ed ecco il suono della macchina lucente lungo l'ampio nastro asfalto nell'acqua. Ecco aprirsi lo scenario magico alla folla privilegiata che guarda la Laguna nella stupenda grandezza del suo mondo italiano. Scorrano, spettacolo nuovo di luce, d'atmosfera sordida, ora l'occhio spazia lontano tra le linee spirale come spirali sul manto sereno della Laguna, ora i rifletti dell'acqua al sottile ai colori della città che surge distante all'orizzonte, che si avvicina e si definisce nel ritmo delle dei suoi palazzi, delle sue rampole, delle sue chiese, dei suoi edifici.

Ahino, il tragico è breve. La più bella autostrada del mondo è già al suo termine: già vicino al margine del viale la Laguna, sulla quale si muove d'ogni specie, d'ogni dimensione, sono batte di governo gente operaia, pescatori che hanno voluto escire per primi il corso del popolo veneziano il corso magico. Agitano le braccia, avanzano cappelli, fazzoletti, stivali, gridano «Viva, viva, viva il Principe, viva Mussolini». Ma il corteo procede lento, si muove come un serpente in via alla svolta di Santa Lucia, affronta la leggera rampa che lo porta a quota 11, donde lo sguardo spazia sul Canal Grande che s'apre verso velocemente le molte due imposture avrete a agghiaccio, sulla Marzina bruciata d'imboscato, di gru, di pernacchi, di gozzone. Con un coro che pare un boato si fanno tutte le sponde del ponte e fanno il corteo. E già la sponda si accende verso il piazzale Roma.

## Esultanza di popolo

Il vasto autostrada perfettamente sembra nella sua parte centrale riservata al passaggio delle automobili, e circondato da una folla enorme, densissima, viva, grida, impetuosa, che urla e si dimena dietro i cordoni di carabinieri e di milizi, che si contende e si fonda con le bandiere, i tricolori, i damascati e le molte altre bandiere, grida, impetuosa, che urla e si dimena dietro i cordoni di carabinieri e di milizi, che si contende e si fonda con le bandiere, i tricolori, i damascati e le molte altre bandiere, grida, impetuosa, che urla e si dimena dietro i cordoni di carabinieri e di milizi, che si contende e si fonda con le bandiere, i tricolori, i damascati e le molte altre bandiere.

Ecco, eccoli. Un momento di pagina come un brivido d'emozione all'unisono folle. Eccoli! Ed allentamento che espone la scivolante in strada, si avvicina ai Principi e al Duce si muove un'onda di allegria. Nella folla del grande le automobili che sono s'aggiungono l'una dopo l'altra in un corteo perfino sordido piccine piccine. Come! E per lenire lontano da Venezia queste piccole scaturite s'annoverano si sono sparsi lungo l'autostrada, si è fatto tutto chiaro. Ma ben vengono le automobili: e l'allegria dilaga, l'entusiasmo della folla sbuccia intorno al piazzale fino a quella che si accinge agli ultimi piani della casa, che si innalza sulle alture, che osteggia dal terro, si radde in nuovi applausi, le orecchie avvira, la sua insuperabile esultanza di esultanza tutta veneziana.

I Principi e i ministri scendono all'ingresso dell'autostrada, che viene loro ripulimento, poi, tra impetuosi dimostrazioni di entusiasmo popolare, attraversano il ponte, secondo la legge gradinata disposta tra gli alberi che mascherano dal Rio Nuovo la vista del piazzale, e si affacciano alla riva.

Qui lo spettacolo è già tutto diverso. Qui per tra le opere che hanno ridato il movimento di questa parte della città, siamo in piena Venezia: nel Venezia della tradizione. Il paesaggio che era sconosciuto in Laguna, letto di grandi linee, di orizzonti ardenti, di fiori, cui si è fatto completo, misterioso, s'annovera, tutto particolare, sbalzato, sordido, lusinghiera e palpabile di vita. I ponti accostati di popolo le Fondamenta intorniate di maestri viali, di Balla, di Prussia Italiana, di scolorate scintillate lungo sulla la nuova arteria nautica che conduce diretta e rapida al cuore della città, lampi e destaghi mascheramenti coprono quella parte

del percorso che ancora il lavoro per necessità di cose non è compiuto, dato che alla sistemazione edilizia del Rio Nuovo si deve provvedere in un secondo tempo.

Il corteo di motoristi procede a buona velocità tra il mormorio del motore, lo sciacquio delle acque, le esplosioni delle macchine scagliate lungo il percorso, le acclamazioni sordide, le inaugurazioni della nuova arteria.

Piramidi di popolo attendono ai Malamocco, a San Pietro, a Ca' Foscari e animano con entusiasmo. Ed ecco alla Volta de Canal, subito dopo Ca' Foscari. La monumentalità del Canal Grande per la terza volta le linee del paesaggio. Il corteo che procede e s'aggiunge le nuove correnti di vita che raggiungono la città dalla tradizione penetra adesso veramente nel cuore della Dominione.

All'ingresso del Canal Grande attendono l'arrivo dei Principi i ministri della Sanatoria e della Quercia ai conservatori imbarcazioni. La didascalia, la didascalia, gli agili carretti a ruota, i carri, i carri, giungono in velocità con i possenti motoristi, i re-

majori in maglie rosse e bianche-azzurre, i maestri della storia, il Canalazzo è tutto sconvolto dalla scia di centinaia di scudi. Il corteo procede sul ponte di legno dell'Academia un gruppo di acciampati in grimaldi rossi e ros, maestri rossi tra i capelli si affacciano come una grande pergamina di stoffa. Subito dopo lo scoppio sordido degli interrottori della Divisione dell'Adriatico si delibano accanto alla riva della stazione.

Viva il Re! Il saluto alla voce del marinaio echeggia nella vastità del bacino di San Marco. Il corteo è giunto alla svolta. I Principi scendono a Palazzo Reale e il popolo si rivivono in piazza per acciamparsi.

Intanto, e poi per tutta la giornata, la rimbombi alle interrottori, giungono sul piazzale Roma e centinaia le automobili che si affacciano a varcare la soglia non più vicina e portano a Venezia, ricongiungono alle grandi strade del mondo, con una folla incommensurabile, il saluto fraterno di tutta la regione.

Ello Zorzi

# — La Stampa

30 settembre 1928	Il formidabile piano delle opere pubbliche
20 dicembre 1929	Posta di Venezia. Febbre di opere - Il nuovo ponte con la terraferma - La grande via litoranea
27 marzo 1930	Posta di Venezia. Fascini vecchi e nuovi - Ruskin e la grandezza veneziana - verso la terra
23 luglio 1931	L'attività dell'Accademia d'Italia in una rassegna di Gioacchino Volpe
12 dicembre 1931	La casa galleggiante
27 settembre 1932	Venezia dal passato all'avvenire. Le città italiane dopo dieci anni di Regime fascista
6 ottobre 1932	La morte di Aristide Sartorio
29 dicembre 1932	Posta di Venezia. La città quale è - Andare coi propri piedi, ma coi saggi - Belle cose
20 febbraio 1933	Il popolo di Venezia esalta il Duce e il Fascismo attraverso la parola dei suoi Gerarchi e di S.E. Starace
26 marzo 1933	Il nuovo soffitto degli Scalzi. Dall'affresco di Tiepolo a quello di Tito
26 aprile 1933	Il Ponte Littorio sulla Laguna inaugurato dai Principi di Piemonte
10 agosto 1933	Le imprese del Regime. L'autostrada Venezia-Padova
16 ottobre 1933	L'autostrada Venezia-Padova inaugurata dal Ministro di Crollalanza
27 aprile 1934	Lo sbocco industriale di Venezia. Marghera e il Ponte Littorio
12 settembre 1934	Opere sul Canal Grande. Il ponte degli Scalzi è stato disarmato per collaudarne la stabilità
28 ottobre 1934	Collage

IL FORMIDABILE PIANO DELLE OPERE PUBBLICHE

Il formidabile piano di opere pubbliche

Roma, 29 set.

L'Ufficio Stampa del Capo del Governo... Il Consiglio dei Ministri ha approvato uno schema di decreto-legge...

2004 vecchia di Toronto e di 2.000.000 lire a Brindisi; in quest'ultima Provincia saranno eseguiti lavori di bonifica per un importo di 5.200.000 lire...

Sardegna

Una spesa di lire 1.600.000 è riservata per l'acquedotto susstanziale di Nure, e 3 milioni sono riservati per l'acquedotto di Sotgiu. I lavori di bonifica...

Strade e Autostrade

Oltre ai lavori sopra elencati l'Azienda Autonoma della Strada ha in corso appalti per un importo complessivo di 300 milioni per sistemazione e pavimentazione dei circa 1000 chilometri di strada i cui lavori, come è noto, avranno inizio il 1.º ottobre prossimo...

Saranno iniziati a giorni i lavori di due tratti dell'autostrada pedemontana Torino-Trivento, a cioè il tratto Padova-Venezia, in quest'ultimo troveranno lavoro 600 operai.

Ferrovie secondarie e dello Stato

Sono in corso di esecuzione o saranno fra poco iniziati i lavori di costruzione di ferrovie secondarie concesse per un totale di milioni 696, oltre lavori per la ferrovia calabro-lucania che importa un totale di milioni 46.

I più importanti di questi appalti sono in Apulia: P. 20.000, in Delta Novara, la Varesa-Varese, la Novato-Soriano, la Caluso-Torricella, la Podda-Maria, la Piacenza-Bellia, la Adria-Ariano, la Ferrara-Castello, la Mirandola-Rolo, la Modena-Pavullo, la Rimini-S. Marino, la Arezzo-Sinalunga, la Roma-Civitavecchia, la Pieve-Pesiera, la S. Severo-Peschici, la Bari-Berlinda, la Taranto-Marcia Franca, la Salerno-Salerno-Frosone-Belluno.

Sono in corso i lavori ferroviari per le Ferrovie dello Stato per il cui completamento sono stanziati 600 milioni. I più importanti sono nella provincia di Como per un totale di 1.750.000, Novara per 1.450.000, e Torino per milioni 2.500.000. Firenze per 3.117.000, Milano per 61.507.000, Padova per milioni 2.140.000, Udine per 1.000.000, Venezia 3.433.000, Verona 2.214.000, Vicenza 7.160.000, Bologna 21.300.000, Piacenza 3.100.000, Genova 3.550.000, Trieste per 11.500.000, Genova 11.200.000, Imperia 1.428.000, Savona 2.215.000, Spezia per 22.171.000, Bologna 3.328.000, Forlì per 1.220.000, Parma 1.377.000, Arezzo per 14.720.000, Firenze 11.725.000, Pisa per 4.620.000, Siena 2.200.000, Ancona per 1.192.000, Terni 1.907.000, Pelli 1.950.000, Roma 11.802.000, Viterbo 1.425.000, Pescara 2.000.000, Avellino 2.550.000, Benevento 2.007.000, Napoli 6.600.000, Salerno 8.107.000, Bari 1.610.000, Foggia per 8.342.000, Taranto 5.433.000, Catanzaro 7.651.000, Cosenza 10.204.000, Reggio Calabria 15.670.000, Agrigento 2.000.000, Catanzaro 1.927.000, Cassino 2.200.000, Enna 200.000, Messina 4.151.000, Palermo 4.075.000, Cagliari 15.361.500, Nuoro 201.000, Sassari 2.741.000.

Edifici postali

Per completamento dei lavori in corso è stanziata una somma di dieci milioni, mentre si inizierà tra poco la costruzione dei palazzi postali nelle seguenti città: Novara, Varese, Bergamo, Treviso, Gorizia, Bologna (Servizio Postale), Salerno, Palermo. Sarà inoltre iniziata la costruzione di case economiche per posteggiatori nelle seguenti città: Bolzano, Bologna, Firenze, Cosenza e Nuoro.

Elettrificazioni di linee

Il programma di elettrificazione comprende lavori per un totale di 875 milioni dei quali sono ancora da eseguire lavori per un importo di 550 milioni. I lavori più importanti si svolgeranno nelle seguenti provincie: Milano per 4.250.000, Como 2.250.000, Pavia 4.500.000, Como 20.191.000, Genova per 11.800.000, Savona 23.128.000, Imperia 30.028.000, Parma 21.250.000, Spezia 16.528.000, Massa 22.000.000, Aquila per 2.000.000, Benevento 21.115.000, Napoli per 20.000.000.

Per il rinnovamento e rafforzamento di binari, saranno compiuti nel prossimo inverno lavori che per la sola tratta d'opera importano un complessivo di milioni 1.120.000.

Aeronautica

L'elenco dei lavori in corso si dà, anzitutto, prossimamente per il Demanio aeronautico (case, campi, hangars, ecc.), sommato ad un totale di milioni 510. Le Provincie più interessate sono: Arezzo, per 4.800.000 lire; Milano, L. 6.848.000; Varese, L. 5.147.000; Bologna, L. 4.800.000; Treviso, L. 1.180.000; Padova, L. 4.900.000; Udine, L. 1.705.000; Venezia, L. 1.300.000; Gorizia, 7.245.000 lire; Pavia, L. 4.528.000; Trieste, 2.335.000 lire; Ferrara, L. 6.850.000; Parma, lire 7.800.000; Grosseto, L. 1.700.000; Perugia, L. 2.750.000; Roma, L. 25.000.000; Viterbo, L. 2.800.000; Napoli, 3.607.000 lire; Brindisi, L. 6.000.000; Siracusa, lire 600.000.

Sono in corso o saranno iniziati molti altri lavori finanziati con mezzi propri dai Comuni e dalle Provincie. L'insieme poderoso di queste opere pubbliche, permette di andare incontro al bisogno imperioso di sicurezza nel nostro territorio, di occupazione, e di sviluppo della nostra efficienza produttiva della Nazione.

Venezia Giulia Euganea e Tridentina

Un milione per opere varie in provincia di Treviso; 4 milioni per opere idrauliche e stradali in provincia di Gorizia, 15 milioni per opere prevalentemente idrauliche in minor parte stradale ed edilizie in provincia di Udine, 5 milioni da eseguire prevalentemente in strada per opere stradali in provincia di Trento; 15 milioni, dei quali 3 per opere idrauliche e 12 per il proseguimento dei lavori di costruzione della ferrovia Vittorio Veneto-Pesera della Alpi in provincia di Treviso; 16 milioni per opere idrauliche in provincia di Vicenza; 10 milioni per opere idrauliche in provincia di Belluno; 15 milioni per opere idrauliche in provincia di Padova. E da considerarsi inoltre che il Governo ha liberato di far fronte col mezzi ordinari del bilancio alla concessione di opere di bonifica in provincia di Venezia per l'importo complessivo di 36 milioni ed in provincia di Brescia per l'importo di 8 milioni. In provincia di Verona sono già iniziati i grandi lavori per l'utilizzazione dell'acqua del Medio Adige, per i quali sono stanziati sei milioni di lire di spesa.

Lombardia

Sono assegnati cinque milioni per sistemazione idraulica in provincia di Sondrio, 2 milioni per opere di bonifica in provincia di Bergamo, 1 milione per opere diverse in provincia di Brescia, 15 milioni per opere di bonifica prevalentemente idraulica in provincia di Mantova, 2 milioni per opere stradali in provincia di Milano, 5 milioni per sistemazioni in Alveo del Po e 5 milioni per il proseguimento dei lavori di costruzione della ferrovia Piacenza-Cremona, in provincia di Cremona. Per la stessa provincia è prevista la concessione di nuovi lavori di lavori al consorzio di Naviglio per la bonifica cremonese mantovana.

Piemonte e Liguria

Sono assegnati 5 milioni per opere stradali in provincia di Cuneo e 5 milioni di opere edilizie in provincia di Torino.

Sono assegnati 2 milioni per i lavori di costruzioni delle strade di Monforte e di Boscimara, in provincia di Imperia, 2 milioni e 500 mila lire per costruzioni edilizie in provincia di Spezia.

Emilia

Per la provincia di Ferrara saranno avviate opere di bonifica in concessione per l'importo approssimativo di lire 30 milioni. In vista del nuovo decreto potranno inoltre essere eseguiti lavori marittimi idraulici di bonifica per un importo di 10 milioni in provincia di Ravenna; 10 milioni sono assegnati per iniziare l'insediamento dell'Acque in provincia di Bologna; nella stessa provincia saranno sviluppati i lavori di bonifica di Grevaldine per un importo di 11 milioni di lire e di ripulimento di canali ed opere di irrigazione di circa lire 2.000.000 saranno impiegate in provincia di Modena per concessioni di contributi statali in opere stradali e 10 milioni per opere di bonifica in concessione al Consorzio di Soriana; 10 milioni sono assegnati per lavori vari in provincia di Forlì; Emilia; un milione per lavori di sterco sulla linea Fidenza-Salsomaggiore in provincia di Piacenza; 3 milioni prevalentemente per opere stradali del Po in provincia di Piacenza; lire 500.000 sono per opere per lavori in provincia di Pella.

Toscana e Marche

Sono destinati 2 milioni per l'acquisto dei lavori della galleria di Uffinaldo sulla linea ferroviaria Anfo-Lucca; 2 milioni per opere idrauliche e di ripulimento di canali protetti da sottosedi in provincia di Firenze.

Alcuni lavori stradali e stradali sono previsti per l'importo di un milione complessivamente nelle provincie di Ancona e Macerata; 2 milioni per consolidamento di abutti e lavori vari in provincia di Ancona Piacenza.

Abruzzi e Molise

Saranno eseguiti per lire 1.800.000 lavori di difesa idraulica lungo il corso dell'Aterno in provincia di Aquila; la costruzione del ponte sul Pescara con una spesa di 4 milioni, in provincia di Pescara; la continuazione della strada L'Aquila verso la Puglia, con la spesa di 1 milione, in provincia di Campobasso.

L'Ente per l'Acquedotto pugliese avvierà i lavori per approvvigionare di acqua potabile il Gargano (Provincia di Puglia); 20 milioni sono destinati per le nuove dotazioni; 4 milioni sono destinati quale contributo dallo Stato nella spesa per la costruzione del Villaggio Agricolo, che presso Adria tornerà a cura dell'Opera Nazionale dei Combattenti; lavori di bonifica per un importo di 5 milioni saranno eseguiti a Lecce, di lire 3.500.000 nella





L'ATTIVITÀ DELL'ACCADEMIA D'ITALIA IN UNA RASSEGNA  
DI GIOACCHINO VOLPE**L'attività dell'Accademia d'Italia  
in una rassegna di Giacchino Volpe**

Roma, 21 notte.

L'attività e i propositi della Reale Accademia d'Italia sono illustrati nella « Rassegna Italiana » dal Segretario generale della Accademia stessa, Giacchino Volpe. L'articolo, accennato al carattere ed agli scopi spesso circoscritti delle altre Accademie esistenti in Italia, spiega come con la guerra e col dopoguerra, nel nuovo clima e nei fermenti di vita nuova della Nazione, si sentisse l'esigenza di un organo che rappresentasse tutte, e non una parte soltanto, le attività intellettuali di questa.

« Si era creato, sul finire del 1923, scrive il Volpe, un Consiglio Nazionale delle Ricerche; poi si fondò la nuova Accademia d'Italia. E fu fondata con la piena coscienza, del Capo del Governo, che fosse necessario, in questo delicatissimo campo, conciliare autorità con libertà; disciplinare ma non asservire le più elevate attività dello spirito; dare — attraverso un alto consenso di scienziati, di letterati, di artisti — direttive alle forze spirituali della Nazione, senza mortificare le libere e buone iniziative degli studiosi e degli artisti singoli, anzi andando loro incontro; conservare puro il carattere nazionale e favorire l'espansione e l'influsso oltre i confini dello Stato; promuovere e stimolare nei privati un

intelligente mecenatismo. Questi gli scopi della nuova Accademia, a non contar l'altro scopo di prestare altamente e addirittura al pubblico esempio gli uomini più rappresentativi nel campo della cultura: che era poi, anche esso, un mezzo di promuovere la cultura stessa ».

Passando, poi, all'attività che l'Accademia d'Italia ha svolto e intende svolgere Giacchino Volpe osserva: « Due anni sono troppo breve spazio, perchè della nuova Accademia si possano già elencare le opere compiute. Essa deve acquistare, dall'interno, una propria fisionomia e il senso della propria unità, elaborare un suo piano organico di lavoro, creare i necessari nessi con gli altri organi della cultura nazionale, scegliere le vie per mezzo delle quali possa, senza tradire la scienza, e l'arte, giungere alla Nazione, agire con una certa immediatezza su di essa. Poichè questo, non c'è dubbio, è lo scopo primo e massimo della nuova Accademia; questo il suo specifico carattere nazionale. Non la scienza per la scienza o l'arte per l'arte; ma la scienza e l'arte, fatte, consapevolmente e volutamente e direttamente, mezzo di grandezza della Nazione. Tuttavia, il lavoro è già cominciato ».

« L'Accademia ha dato alle stampe una serie di memorie della Classe di scienze matematiche e fisiche e naturali, ora raccolte in volume; ha avuto una parte primissima nella celebrazio-

ne del millenario virgiliano; ha promosso e iniziato il lavoro per il riordinamento e la pubblicazione, in ordine cronologico, delle costituzioni imperiali romane; ha dato mezzi a lavoro di suoi membri alla nuova edizione delle opere del grande fisiologo Spallanzani; è intervenuto efficacemente nella questione assai dibattuta del nuovo ponte sulla Laguna e sul « Canal Piccolo » a Venezia; ha concorso, alle spese per un viaggio di esplorazione letteraria nel Tibet dell'accademico Tucci, riuscito assai fecondo; si è messa in stretta relazione col Consiglio Nazionale delle Ricerche e anche con le altre maggiori Accademie, in quanto collegate tutte nell'Unione Accademica Nazionale, ecc.

Si stanno preparando poi bibliografie ragionate, la prima delle quali, d'accordo col Comitato Nazionale per la Storia del Risorgimento, dedicata a Carlo Alberto, in occasione del centenario dell'assunzione al Trono che ricorre quest'anno; studi illustrativi di fondi archivistici importanti, italiani e stranieri, monografie storiche, intorno ad artisti o letterati o uomini di azione che abbiano operato all'estero, ecc. L'Accademia ha avuto anche dal Ministero dell'Educazione Nazionale, l'incarico di farsi giudice e distributrice di premi annuali di incoraggiamento che, nel 1930, hanno raggiunto la cifra di un milione. E la proclamazione fu fatta in una seduta solenne del giugno, onorata dalla presenza di S. M. il Re ».

# La casa galleggiante

VENEZIA, dicembre.

Una sera d'inverno Paolo Molmenti raccontava il suo incontro con Mussolini.

In casa di Luigi Luzzatti, in via Veneto.

Molmenti — era una sua occasione — non voleva saperne di un nuovo punto che collegasse Venezia alla terra ferma; il Capo del Governo, in materia, era della stessa opinione ma se il problema si fosse risolto senza danno al patrimonio prezioso della città.

Molmenti descriveva la scena pittoricamente a gran gesti secondo il suo costume, un po' di allora, forse perché il suo maestro, poco prima, gli aveva detto:

— Non lo avevi visto un'altra volta? — Parecchie volte ma, da vicino, mai.

— Era in una saletta di Palazzo Madama con qualche collega. Avevo detto alcune cose in seduta pubblica la mattina stessa e mi era sembrato di capire che il Capo del Governo non fosse contrario, tutt'altra. Avevo concluso così: «desidero esser sepolto non in una vecchia chiesa, ma benedetta la madre di quest'uomo che è il primo difensore della bellezza istintiva della città...». Poco dopo me n'ero ricordato. Ad un tratto è apparso il Capo del Governo, scigliato, insolito, nervoso. Oppure era una impressione soltanto mia. Quando mi ha visto in un angolo mi è venuto incontro a passi rapidi. Mi ha tenu la mano — lui è Mussolini? lo la conoscevo... — mi ha chiuso la mano nella sua così forte che per poco non scivolò. Conclusione: se nel provassi, non sarei più capace di cantar «Glorietta...».

Pa' questa sera stessa che Luigi Luzzatti volle parlarmi delle sue Memorie.

## Il grande amore

Io credo che nessun uomo di Stato — fino a quel tempo — abbia mai avuta una collaborazione più tenace, più assidua, più intelligente ed affettuosa di quella che ebbe Luigi Luzzatti nella signorina Elena Carli. Egli aveva già pubblicato alcuni libri che avevano avuto qualche successo. Molti capitoli erano noti ma non ancora legati assieme, in una specie di visione unitaria. Alcuni episodi lo strano. Qualche volta — per uno, sopra tutto, — Luzzatti faceva una eccezione e lo ripeteva, un tale che egli, se si ricordava giusto, aveva lanciato da un punto dell'acqua per parlarlo d'una villana ma alle prime grida di aiuto, senza per tempo in messa, s'era gettato nel canale e lo aveva salvato. In quei giorni raccoglieva le sue Memorie che non riuscì del tutto a metter assieme perché fu colto prima dalla morte, ma la sua fedele e preziosa collaboratrice che di Luzzatti conosceva tutta la vita e l'aveva regala con infinito affetto, seppe assolvere il compito che, idealmente e spiritualmente, le era stato commesso. Né di questo io voglio dire adesso.

— Le mie memorie? diceva Luzzatti. Sono un po' i ricordi della mia Patria. Vede: queste carte? Quante sono? Come si trovò qui? Ebbene, in queste carte che cerco di riordinare, di vedere, di selezionare, c'è la storia — e la cronaca politica — come vuol lei, di questi cinquant'anni.

Gli capitò fra le mani non so più quale appunto e, in cima ad un foglio, lo schizzo di una nave. Mi commosse come se avesse scoperto un documento più sentimentale della sua vita.

— Vede? Una vecchia nave radicata — che non serve più di chissà — «Scilla», ci ha servito il suo nome di battesimo. Ha solcato tutti i mari ed era assai vecchia, più vecchia di me che a talia dire. Vecchia ma buona. Adesso è una specie di casa. Non l'ha mai vista? La vidi a vedere quando tornai da Roma a Venezia.

Si affacciò ad una finestra del suo altissimo studio e guardò al di là dei cancelli di Villa Berghese, nel rombo avanzante della stupenda città. Ebbe la sensazione che, vista dall'alto, quella zona di Roma fosse uguale ad un mare e dovesse soffiarci, con le mani, la fantasia della nave, appena una signora senza forma, con tutti gli abiti scesi in fila: lampade eccellenti e fantasmi nel limpido cielo d'Italia.

— Credo che non troverò nelle memorie di Luzzatti — non morò prima? — quello che le dico. Che fra tante e tormenti, fra sogni e delusioni, fra clamore ed oblio, la casa galleggiante di Venezia è stata il mio più grande amore.

## Fra il Redentore e le Zattere

Questo capitolo — se dico giusto — non c'è nelle Memorie, ma è e resta la pagina più cara, più desiderata, più terrena e più umana della vita di un uomo che, se non peccava per eccesso di umiltà, tuttavia amava circondarsi di quei che, alle volte, rappresentava la sua fatica migliore.

Non so se le «case galleggianti» di Anzio e di Livorno abbiano la stessa origine. La «Scilla» di Venezia è la prima organizzazione marina di questo genere, secondo i disegni di Luigi

Luzzatti e di David Levi Morina che fu il direttore il condottiero l'animatore fervido e sagace di questo magico impiego: erare sul mare una specie di ospizio «su generia» per gli orfani del marina e dei pescatori ma, piuttosto che una scuola o un asilo o un ricovero, una vera casa che rannodasse stranamente a quelle altre che si protraggono sulle spiagge e sulle coste dell'Adriatico, per difendere i giovani dalle insidie della vita, accompagnarli per mano, indurirli nel travaglio del vento e dell'onda, crescerli secondo il loro destino e secondo la più naturale delle eredità, piuttosto che nel solo compianto dello scomparso, nel suo stesso metodo di vita. MARINA, annaffiati alle rianime, ai sugrilli, ai pericoli del mare: un mare immenso e profondo da amare e da temere, l'orgoglio legittimo di questa gente che ha nel salire un solo desiderio: staccarsi dalla Patria per tentare tutte le fortune delle rive e degli oceani; tornar più tardi, per lasciar la strada libera ai più giovani.

I figliuoli della nave Scilla sono, adesso, i più giovani. Arrivato a Venezia chi non ha visto, fino a ieri, la bella nave danzare sul fusto fra le Zattere e il Redentore, fra l'arco della Giudecca e la striscia dello Spigolo Santo, dalla Salute o da Sant'Agnese, da San Sebastiano o dalla Carità, lungo le fondamenta solitarie che serrano i canali nei muretti e nei cancelli, fra la lenta piovra dei giletti e delle più sciolte rose d'autunno?

Questa è la passeggiata di Fruskin. Qui era la casa di Ruskin. Adesso, anche d'inverno, vi trovi sempre qualche straniero — di quelli che non sanno lasciar la città o vi arrivano nel pomeriggio da Anzio che ha, come Fruskin, la sua colonia d'inglesi e di Americani nelle villette turche che chiamano Sant'Anna in un gran giardino senza fiori.

## I piccoli mariani

Qualcuno, di questi giorni, giungendo dalla punta della Salute o dal Calceonessi, per quelle vie solitarie e deliziosissime nelle quali l'occhio di ogni passo è spronato al palpitare di ogni cuore, fra croci e vele, fra cuspidi e trine, nella selva delle barine che vengono dall'Adria con i faggi e gli abeti, non ha più trovata la sua nave. Dopo vent'anni era partita. Aveva lasciato le boe logorate dal rimorchio e dalla marea, aveva «scitato» nel bacino di San Marco, fra il Palazzo Ducale e la Chiesa di San Giorgio, era passata di fronte al Monumento del Gran Re, dalla Riva degli Schiavoni alla Veneta Marina, aveva ripartito le ancora nel Canale del Porto, sulla riva di San Nicolò, verso San Lazzaro dei Padri Mendicanti, fra il poligono e il campo sportivo del R. Artiglieria da Costa, troppo lontano per qualche marinaio, che, ogni giorno, saliva il ponte della Carità o arrivava per il Rio Terrò di Sant'Agnese — alberi alti, stecchi, contorti, colonnati nelle bifore ruote della torre, lunghi concerti di campanelle, sinfonie speranze, alleanze, nell'acqua che tramana le reliquie alla deriva... — per veder il figliuolo suo o quello di un'altra — di un'altra che le aveva detto partendo — ricordati! — o di un'altra che era sparita per sempre e non era venuta più.

La vecchia nave radicata non ha più il suo colore quasi rugginoso, quasi terrazzo.

I «suoi figli» ne fanno un'altra più giusta, più vivace, più nuova, più promettente. Sono le sciffe del padre e le marstrane del canoro; lo dispongono a nuovo perché sia come il loro segno: freschissimo, dai dieci, dai dodici, dai sedici anni, piccoli vecchi mariani che incontrammo cento volte per le piazze e per le strade della città, drappetti e manopole inquieti, disciplinati ed obbedienti, sospesi dalla salute e dal desiderio a tutte le prove più ardue, a tutti gli esercizi più aspri, fra le natiche e le gonne, fra le tolde e le scale, addirittura a vivere di una casa che li allucina a tutte le soffersoni e a tutte le felicità, per una lampina più vasta e maggiore, la via di domani, su tutti i mari, soldati della Patria.

Secondo le regole dell'Istituto e secondo le direttive del Capo del Governo che secondava, mirabilmente, la bellissima iniziativa, questa non è una caserma o una palazzina, un ricovero o un collegio; è soltanto una famiglia radicata in una casa galleggiante, amata e curata dai suoi inquilini produttivi: gli orfani del mare che, nel mare, cercavano, tutte le loro fortune.

Forse per questo Forbani Morgan che arriva a Venezia ogni primavera col suo «Yacht», al Lion colorato nel quale passeggiò al tramonto la più bella donna d'Europa, alle Procuratie o ai lavoi del Caffè montani preferiva una punta moneta a Santa Maria del Giglio. Al di là del traghetto con qualche suo amico di «raid», per San Gregorio o per San Vio, raggiungeva le Zattere, piuttosto che per il color violetto del largo canale nel quale annegava il sole, per veder da vicino «la casa più bella della città».

La città di domani.

G. O. GALLO.





LA MORTE DI ARISTIDE SARTORIO

La morte di Aristide Sartorio

Nono, il notaio.
Giulio Aristide Sartorio è il figlio delle rivoluzioni di mezzo secolo...

Stasera del giovedì (1928). Giulio Aristide Sartorio, pittore, scultore, architetto, musicista, scrittore...

Il fatto è che il movimento parafascista, verso tutto l'aspetto politico e quello di fatto culturale...

che del Sartorio era scaturito dal gruppo degli artisti che si possono parlarne...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

Nono, il notaio.
Giulio Aristide Sartorio è il figlio delle rivoluzioni di mezzo secolo...

Stasera del giovedì (1928). Giulio Aristide Sartorio, pittore, scultore, architetto, musicista, scrittore...

Il fatto è che il movimento parafascista, verso tutto l'aspetto politico e quello di fatto culturale...

che del Sartorio era scaturito dal gruppo degli artisti che si possono parlarne...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

L'artista

Quando in questi ultimi anni entrato in una disposizione di sempre...

Tradizione romana
Nono, il notaio.
Giulio Aristide Sartorio è il figlio delle rivoluzioni di mezzo secolo...

Tradizione romana
Nono, il notaio.
Giulio Aristide Sartorio è il figlio delle rivoluzioni di mezzo secolo...

Tradizione romana
Nono, il notaio.
Giulio Aristide Sartorio è il figlio delle rivoluzioni di mezzo secolo...

Tradizione romana
Nono, il notaio.
Giulio Aristide Sartorio è il figlio delle rivoluzioni di mezzo secolo...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

mentre era nel periodo della sua vita politica, il momento di massima attività...

29 dicembre 1932

POSTA DI VENEZIA.  
LA CITTÀ QUALE È - ANDARE COI PROPRI  
PIEDI, MA COI SAGGI - BELLE COSE

POSTA DI VENEZIA

La città quale è - Andare coi propri piedi, ma coi saggi - Belle cose

VENEZIA, dicembre.  
«... in questi giorni tra vecchia e nuovo mare, tra Dalmata e l'Istria...»  
«... il giorno della distruzione come qui d'una città? Venezia — anche se un gran ostacolo la fanno — ricompare con il suo autentico volto che non è quello che le si ha ora vedendo, ma veramente il suo. La città giuliana — non saggiamente quale indovinato ed indovinato spillo la possa pensare o far pensare come una silenziosa — è in questi giorni tutta adunata a Fiume e nei paraggi e perché la città, d'una in mano, va sempre accomodando, lo vorrà vedere quale nel città d'Italia che sparisce di effere uno spettacolo di simile roba. Qui è lo standamento umano da un sentire affilato e perché per guiso e per natura gli individui sono tutt'altro che periti al punto stravaginato, ognuno grida anche fuori di ragione, perché si piacere è di girare anche tra due ragazzi che vogliono condurre una d'acqua. Tante che dai vecchi del Fiume — ancora sull'ultima, si ripete — agli occhi di Venezia è un pandemonio e non è vero che vi siano paraventi a soffrire la stanza — ormai esse non sono più che una matassa di ricorderi — ma piuttosto c'è gente stupida che ha sempre qualche cosa da dire e da presentarsi. I giudicanti o lo fuggire del caffè, ormai sono numero solito e non s'illudono che negli conservatori di Fiume, ormai quelli del Cuore. Fuggire sono ed erano i braveri che stavano in modo ad una stanza a domandare d'ordine, quindi questi struccioni: fuggire quindi è una sorta d'ostacolo avventori d'una bottega da caffè e anche che ordino un jule d'acqua, un strofante e un fagio — un bicchiere d'acqua, una scuzzolante e un giornale — con la quale scuzzolante hanno il diritto di scendere fino a nera scaldando al caffè ed affari. Questi del se se vanno. Né perde la pubblica cultura perché ogni tratto delle cattedre ed anche infanzia; una insomma se se vanno.

Il miglior modo d'intendere Venezia, è quello di non fionarsi mai la uno o due piedi e se possibile, anche quello d'andare contro corrente. Se una che viene — e come capita spesso — va in orra di un saggio, quegli è un uomo morto. Lo avvertiamo dovunque egli una dovrebbe andare e gli avvertiamo delle novità piacerli che sono sempre quelle. Se a più tempo di « Biennale », d'una sul Dandolo? Gli imbroglioni non sempre appartengono a quella volgare categoria, solo a tutti, e gli imbroglioni appartengono spesso alla classe dei più forti, degli intellettuali.

Il si comincia a capire Venezia così, avvertendo, dalle Maggiori e a presentarsi così, faticosa, stupida, vana. Venezia è invece città varia, multiforme, disuguale, decentrata come nessuna altra, veramente con spinti diversi, così come è diversa persino nella parata. Etre e male, è ancora città di compatibili dove lo spazio non lascia il proprio tutto per essere l'avvicinato di un'ombra di casa e perché sotto quel tetto se solo non pare a non pare gli, gli, che se solo se pare de sia non c'è nessuna ragione di doverlo abbandonare, anche se il tetto sta crollando. Le vedute di questo o quel scenario, di questa o quella prospettiva meglio andare, consumano così il sapere del loro luogo e sagano si danno a vicenda del se e continuano a darlo per tutta la vita e la vita di tutti è quella di uno e quella di uno è la vita di tutti. Se uno di Santa Maria, arriva a Castello e vicereame — sono due perle appese — guarda, indaga, ammira, scopre, commenta.

In questi giorni si è generale intenzionalmente sul Canal Nuovo e di cui lavori sono avanzati e sul nuovo ponte in legno di imminente inaugurazione sul Canal Grande all'Accademia, in sostituzione della vecchia gibbosa e rovinata in ferro, antico sistema Neville, di sinistra memoria. Il nuovo ponte in legno si presenta alto, agio, elegante, arioso, tanto che si si sapeva possa comparire a lungo, magnifica rivendicazione del legno — tutto il ponte è di borse nostrane — in molti casi preferibile alla stessa pietra, perché più silenziosa e viva ed intesa. Il nuovo ponte sarà aperto al pubblico tra non molti giorni e se ne potrà riparare. Fra a stessa vanno i lavori di quello della stazione di Santa Lucia, vecchio, rinnovato la stagionatura caligiosa, si va sempre avanti sul Rio Nuovo come si è detto e sul ponte sulla laguna di quale, prima dell'inscurazione, si avrà le immagini dei suoi distrutti a Tronchetto tutti i loro particolari decorativi. I bei vecchi boschi sono già sostituiti ed in via di evolversi. I metodi risistemati si si debbono ad un vecchio e mobile edificio veneziano e venezianissimo è il laboratorio dove si stanno risistemando. Il Podestà Alveoli non poteva meglio parlare.

Invece se la non pensata male quel aglio che hanno inscurato di cultura senza Venezia per espellere sul mare, sul mare, sul mare e si loro sostituiti dall'altissimo, rinnovando una deglioneve usanza di altri tempi che non ha mai fatto onore alla civiltà e alla decenza del nostro nome. A Venezia — come altrove — sono nobilitati i nomi di chiesa, di palazzi, di edifici pubblici che vanno rispettati. Un via l'aria in un botteghe che s'inscrive nel mare lo deturpa e lo scaccia, vuol dire il secondo.

Viva l'Italia! Viva la Dalmazia! si grida nel sole, non coi penicilli di cuscino. A che scopo? Contro questa mala tendenza che tende a placare, che e movimenti vespertini, un vespertino dei libri ve li dice varie patrie e la vigilanza inflessibile di chi deve vigilare, impedire e reprimere. Le stentate e rovinano le cause, anche le più nobili.





IL PONTE LITTORIO  
SULLA LAGUNA  
INAUGURATO DAI PRINCIPI  
DI PIEMONTE

**Il Ponte Littorio sulla Laguna  
inaugurato dai Principi di Piemonte**

Venezia, 23 aprile.  
Mestre era festante stamane. Piazza XXIV Ottobre era gremita di popolo. Ricorrono lungo le altre vie, sino alla ferrovia, si vedevano i reparti delle Piccole e Giovani Italiane, dei Balli e le bandiere delle associazioni combattentistiche di Mestre. Venezia ed altri centri: migliaia poi erano gli Avanguardisti.

**I Principi**

Alle 9,10 è giunto a Mestre il treno nel quale erano le LL. AA. RE. il Duca di Genova ed il Duca di Spoleto, con i loro aiutanti: essi hanno ricevuto gli onsegni delle LL. CC. il conte Ciano di Castelbarco, Ministro delle Comunicazioni, e del Ministro dei Lavori Pubblici Di Cristofano, nonché di tutte le altre autorità convenute, tra le quali si trovava il Ministro di Stato conte Volpi e, in rappresentanza del Senato e della Camera, il conte senatore Giuliano Marcellio e l'on. Dadda. Della autorità di Venezia si trovavano il Prefetto gen. uff. Bianchetti, il Podestà com. Mario Alverà ed il Segretario federale com. avv. Suppley, che rappresentava anche S. E. Starace.

Alle 9,18 è giunto il treno reale con i Principi di Piemonte; la Principessa è accolta per prima; il Principe, in alta tenuta, era fregiato del Collare dell'Annunziata.

Ricevuta l'omaglia delle autorità, la signora Alverà, consorte del Podestà, ha offerto alla Principessa un razzo di suo nome ornato dei colori di Venezia. Quindi il Principe ha passato in rivista la Compagnia d'onore della R. Marina, per avviarsi poi, con l'augusta comitiva, tra il Prefetto ed il Podestà, all'uscita.

Al loro apparire sul piazzale, i Principi sono stati accolti con una vibrante dimostrazione di affetto della popolazione; il Ballia Ottavio De Caroli, decorato al valor civile, e la Piccola Italiana Leda Cesario, hanno offerto loro dei magnifici mazzi di fiori. I Principi, con il Podestà, prendono posto su una automobile aperta, mentre su altre vetture seguono le autorità e il seguito. La lunga colonna si marcia, per via Pavia, fra i fragorosi applausi della folla stipata, ha imboccato la via Rossa, ed ha raggiunta la nuova via che immette al ponte translagunare. Questa nuova via, che è stata battezzata con il nome di « Principe di Piemonte », è lunga 2400 metri e larga 23.

**La cerimonia inaugurale**

L'automobile dei Principi ha poi varcato il cavalcavia, salinata da migliaia di persone ed è giunta presso l'ingresso del ponte, dove era stato eretto un palco, addebbato di velluto cremisi e d'oro. Accanto al palco erano grandi tribune, nelle quali avevano preso posto gli invitati venuti da Venezia e da altre città.

Sul palco erano già ad attendere gli augusti Ceppi S. E. il Cardinale Patriarca. Egli ha detto ai Principi il suo ossequio e, essendogli applausi, ha pronunciato brevi parole, ispirate alla solennità ed all'importanza dell'avvenimento. Quindi, indossati i paramenti sacri, si è portato presso i piloni, per il rito della benedizione. Al limite del ponte translagunare, sono infatti due grandi piloni in marmo sui quali sono scolpiti facciali dei Leoni di Traù ed Isidoro.

Ma presso questi la parola il podestà di Venezia dottor Alverà. Egli, dopo avere elevata un pensiero devoto alla Maestà del Re, e aver detto ai Principi di Piemonte l'omaggio deferente e grato di Venezia, ha illustrato tutta l'opportunità e la genialità della soluzione data, per la velocità bangimantico di S. E. il Capo del Governo, all'annoso problema del congiungimento, per via ordinaria, di Venezia con la terra ferma. L'oratore ha rilevato come con la nuova arteria che oggi si inaugura, si è avvicinato il porto di Venezia al suo retroterra naturale, per scorcicare la sua potenza marittima, per poter ancora e sempre cercare sul mare le sorgenti della sua ricchezza.

« Talora — ha soggiunto il podestà di Venezia — mi fu chiesto, con acrità, ma con malcelata ironia, se fosse vero che la automobile sarebbe giunta in piazza San Marco, ricevendo invariabilmente che anche nel 2040 si sollevava in stesso dubbio per la lontananza. La città rimane quello che era, perché i veneziani — e quando dico i veneziani, parlo di tutto il popolo — sono i primi e più gelosi custodi del loro superbo patrimonio di bellezza unico al mondo, e perciò fin dall'infanzia i loro spiriti si forgiarono con orgoglio, in una meravigliosa visione che attira la loro sensibilità artistica, che crea una severità di controllo per tutto ciò che può offendere o turbare la singolarità invariabile delle loro calli e dei loro canali. Ma essi sanno anche che non è nella contemplazione

passiva, e perciò negativa, di un passato glorioso che possono mantenere integra un tesoro stupendo d'arte e di magnificenza; ma che solo una forte volontà di rinnovamento può renderli degni del loro avo ».

Dopo avere citato date e cifre che testimoniano della celebrità con cui la grande opera è stata condotta, il dott. Alverà ha così concluso: « 21 Aprile - Natale di ROMA — 23 Aprile - Festa di San Marco. Ho pensato che non fosse senza significato, per l'inaugurazione solenne di un'opera di una nuova Italia, che è sintesi della potenza di Roma e della saggezza politica di Venezia, unire queste due date che vogliono segnare la grandezza di una stirpe, attraverso i secoli. Su i piloni del Ponte Littorio sono sollevati i Leoni di Traù. Ma scritto si legge il motto col quale Oratio volle esaltare la « gens Romanorum ». Mi è parso che al verso del poeta non sia ancora scorsato e che si adatti perfettamente, nel simbolo e nella realtà, a questi Leoni. Nei due troni aperti sono ripetute le parole che suonano Pace e Giustizia; sono i saggi e iusti ammonimenti, che oggi la grande voce di Roma ripete a tutto il mondo per la salvezza del mondo ».

**Sulla grande via**

La fine del discorso è coronata da vivaci applausi. Quindi il Podestà offre ai Principi di Piemonte, ai Duchi di Genova e di Spoleto e al Cardinale la medaglia d'oro commemorativa, che è stata conlata su modello dello scudiero Scarpa Bollo. Subito dopo, ai Principi vengono presentati i capi delle imprese edilizie, i capi delle maestranze e gli ingegneri che hanno costruito l'opera gigantesca; e poi gli Augusti Ceppi rimangono in automobile per raggiungere il limitare del ponte. All'imbocco del ponte stesso è un cordone di giovani fanciulli, i quali lasciano il varco alla macchina, affinché questa corra liberamente sulla grande via translagunare, sotto il sole, mentre la laguna scintilla inimitabilmente.

I Principi giungono sul piazzale Roma, affollatissimo, come sono affollati le Fondamenta, i balconi delle case, le alture. La vettura si avvia verso il grande sovrimonte, della quale, però, non è stata ancora costruita che il parte inferiore. Essa, come si sa, è attrezzata per contenere 2000 macchine, e particolarmente gli autobus e le corriere.

Sul piazzale prossimo alle autorimesse, si trovano tutti i reparti delle associazioni combattentistiche, degli Arditi, la legione « S. Marco » e la corteo universitaria. In un gruppo di signore sono la dote di palazzo di S. M. la Regina Elena, la marchesa Maria Giuseppina Imperiali di S. Angelo, e la contessa Rossana Marcellio.

I Principi entrano nella rimessa, ne visitano i locali, ricevono il saluto delle maestranze e degli impiegati schierati; poi tornano sul piazzale, per scendere nella lancia reale, la quale, seguita da molte altre imbarcazioni, che formano un grandioso corteo nautico, percorre tutto il Rio Nuovo, col inaugurandolo e va a sboccare a Ca' Foscari, cioè sul Canal Grande.

Nel pomeriggio, alle 16,30, i Principi si sono recati alla chiesa degli Scalzi, dove era stato accettato il soffitto dipinto da Eusebio Tito. In chiesa, i Principi, mentre ammiravano il bellissimo dipinto, sono stati accolti dall'orchestra, che ha eseguito la « Preghiera della Vergine », scritta da S. E. Eusebio Tito stesso.

La sera, alle 18, la popolazione ha fatto ai Principi, che erano a Palazzo Reale, una manifestazione grandiosa. La piazza era gremita di popolo. Ridotti a gran voce, i Principi hanno dovuto affacciarsi al balcone dell'ala napoletana per ben tre volte.

**Un telegramma al Duce**

Il podestà ha inviato un telegramma al Re, pregandolo di accogliere, in questo giorno consacrato alla celebrazione della grande impresa, i sentimenti di profonda devozione di Venezia. Al Duca ha telegrafato in questi termini: « Mestre inaugura il ponte del Littorio, sorta sulla Laguna di Venezia per volontà del Re. Come che nelle grandi opere della pace forgia la nostra anima del volto fascista della Nazione, invio il più fedele e devoto saluto riconoscente a V. E., creatore e ispiratore dell'impresa romana, che reca i segni indelebili dell'illuminato spirito, volto alle sicure fortune d'Italia ». Questa sera i Principi hanno assistito a uno spettacolo dato in loro onore alla Fenice; si è rappresentato il « Loengrin »; per quel il pubblico ha fatto loro una calorosa dimostrazione.



L'AUTOSTRADA VENEZIA-PADOVA  
INAUGURATA DAL MINISTRO  
DI CROLLALANZA

L'autostrada Venezia-Padova  
inaugurata dal Ministro Di Crollalanza

Padova, 15 mattina.

In nome del Re ed in rappresentanza del Governo fascista, S. E. Aristide Crollalanza, Ministro dei Lavori Pubblici, ha inaugurato ieri la nuova autostrada Venezia-Padova. Nella volontà di vita, di progresso e di potenza della alleanza del Duce e del Fascismo, si deve riconoscere l'origine di tutte le opere grandiose che sotto il Regno si sono compiute e con crescenti ritmi nel tempo e nella misura realizzate. E' fra queste opere l'autostrada Venezia-Padova, che le due maggiori città venete valsero per meglio stringere i loro legami di carattere industriale, commerciale, culturale, turistico e socio-economico una dei tronchi della più grande autostrada, la Torino-Trieste, della quale si sono compiuti il tratto Torino-Brescia e il tronco Padova-Venezia. Disse un giorno: «Le autostrade sono una grandiosa antipassione italiana, un segno certissimo della nostra costruttiva potenza, una indagine degli antichi sogni di Roma».

I due più importanti fattori della vita economica di Venezia sono, come è noto, il porto commerciale della quarantina e il porto industriale di Marghera; l'uno e l'altro sono scrosci di raccordi ferroviari partenti per il primo porto dalla stazione marittima. Sono scrosci mancati il traffico al meglio annuale lento e può essere continuato per mesi invernali e poverissimo. Il porto commerciale della Mastina ha un unico scroscio fra i porti d'Italia. Posta scoperta di tale scroscio è Padova, città che, fra l'altro, ha una importanza commerciale, industriale ed agricola di prim'ordine e che con i canali ad essa vicini ha il massimo interesse ed essere collegata ai due porti di Venezia. Da ciò la necessità di una comunicazione diretta fra le due città, alla soddisfazione delle esigenze di velocità e di economia nei trasporti; da ciò la necessità di stabilire la comunicazione diretta fra i due porti d'Italia. E' l'autostrada, il collegamento che come via unica sono le comodi da traffico l'azione di italiani e di stranieri che con automobili proprie e con trasporti affittati, sono a Venezia e a Padova in tutte le stagioni e, in particolare, nei mesi primaverili, estivi, autunnali, attratti dal duplice richiamo dell'incanto artistico e storico e delle bellezze naturali. Così, con l'approvazione del Capo del Governo, e nella l'autostrada Venezia-Padova. L'autostrada propriamente detta, come altre volte dissi, è costituita da un solo rettilineo, che ha inizio presso Padova e termina al quartiere urbano di Porto Marghera, che raggiunge una ampiezza curva delle svolte di circa 400 metri e con raggio di 900. All'inizio e alla fine sono sistemati il piazzale di ingresso in ciascuno dei quali sorge la stadiolina con un piazzale intermedio affinché i centri prossimi possano usufruire della autostrada.

Il grande rettilineo non è monotono in quanto il paesaggio laterale, qualunque sia, offre in grado della varietà delle culture e delle architetture vedute spesso attraverso il piano stradale, che ha una larghezza complessiva di dieci metri, dei quali otto servono esclusivamente al transito delle automobili e due, in due banchine laterali, avendo ciascuna la larghezza di un metro, servono per il transito di persone di sorveglianza e polizia. La lunghezza del percorso dal piazzale d'ingresso di Padova al piazzale Roma (Venezia) è di Km. 24,500. A percorrere detta distanza, transitando per l'autostrada, occorrono 25 minuti; cinquantina invece occorrono transitando per la statale.

Il Ministro dei Lavori Pubblici è giunto alla stazione di Padova alle ore 8 di mattina, ricevuto da tutte le autorità della provincia di Padova e Venezia; quindi, con al seguito tutte le autorità, con Di Crollalanza si è recato in Frate della Valle, ricevuto nella Loggia Amara da dove ha potuto assistere allo spettacolo insorto che presentava la più grande piazza del mondo, tutta reversa da un lato da parecchie centinaia di automobili. Alle ore 9 precise, il Ministro è salito su un'automobile, dietro alla quale si sono incolonnate tutte le macchine delle autorità, degli invitati e dei soci del RACI. Arrivate la lunghissima teoria di macchine sulla strada la macchina del ministro. L'onorevole corteo ha attraversato Padova fra le più vive curiosità ed ammirazione della cittadinanza. Una breve sosta e si giunge in località delle Grazie, ove è il piazzale d'ingresso e la stadiolina dell'autostrada. Sul piazzale Roma sorge il piazzale Roma con i suoi due scrosci e quali in doppia fila, ostruiscono l'imbocco dell'autostrada. L'arrivo di S. E. Di Crollalanza è stato salutato con potenti saluti e il corteo del Duce è seguito a gran voce. Dopo un saluto, il Ministro saluta raramente; poi, a un suo cenno, il simbolico teatro di gioventù si apre a ventaglio. I Giovani Fascisti si dispongono sui lati della strada e lanciano con lo sguardo dei presenti ogni lontano sul magnifico spettacolo.

Curiosità semplice e breve. Mons. Todeschini, del Capitolo di Padova, impartisce la benedizione. Di rinnovare gli saluti al Duce e al Ministro, che saluta raramente e poi ritorna in macchina.

Si torna in corso signorile, sul quale il corteo della città saluta i Giovani, dai cigli della strada e dal cavalcavia, si affolla la gente di campagna che saluta raramente. Giunto al ponte sul Brenta, S. E. Di Crollalanza

salta per visitare ed ammirare il grandioso manufatto. Sosta ancora brevemente il corteo sul piazzale intermedio prima di arrivare al quartiere di Porto Marghera, dove il Ministro si ferma in rassegna. Si rinnovano le ammirazioni al Duce. Altre brevi tratte di corsa e il corteo si avvicina alla stazione di Marghera, presso Marghera, dove il Ministro è salutato raramente dalla gioventù fascista e dal popolo veneziano. Qui si ripete il rito testè celebrato a Padova. Su apposito palco salgono il Ministro e il Patriarca di Venezia, S. Sen. Il cardinale Lefebvre, che impartisce egli pure la benedizione alla autostrada.

Si ricomincia il corteo autostradale con il quale percorre il ponte del Lido e giunge nel piazzale Roma, grande di folta di ammiratori. Il Ministro visita il grandioso apparato che può ospitare famiglie numerose. E con ciò ha terminato la cerimonia inaugurale dell'autostrada Venezia-Padova. Espone ancora una volta il suo compiacimento alle autorità delle due province alla veneta, il Ministro ha lasciato Venezia e rientrato.

LO SBOCCO INDUSTRIALE DI VENEZIA  
DI VENEZIA. MARGHERA  
E IL PONTE LITTORIO

Marghera e il Ponte del Littorio

VENEZIA, aprile.

L'immensa autunno, che sbocca alla testa del Ponte del Littorio è stata l'altro giorno inaugurata secondo il suo destino, una vasta azienda. Una prima inaugurazione di carattere turistico e passeggero era avvenuta nel giorno quasi tiepido con un affluo crescente di macchine di tutte le nazioni, principalmente tedesche e francesi. Quando sarà possibile fare una statistica vedremo che le prime automobili di primavera 1934 in Italia provenivano da Milano e da Torino, ciò che è avvenuto perfino nei mesi più freddi dell'inverno.

Centinaia di cemento armato, la sua

piena efficienza, i collegamenti con la rete stradale e con la navigazione interna pronti e facili, segue ad energia elettrica per ogni uso e abbondante come una zona del bello organizzato, una popolazione due volte preparata, agitata e attiva, intelligente e industriosa. Ed ecco che per tutto questo Marghera — segno e simbolo della nuova Italia che lavora — è da sola un centro potente di attrazione di tutti i nuovi impianti di produzione e di trasformazione industriale.

I numeri potrebbero essere anche questa volta una dimostrazione eloquente, per il risultato a quelli meno recenti che furono già notevolmente su-



Il porto di Marghera tre volte più grande di Venezia

mele grigie sembra una falda del cielo di Santa Chiara. Attraverso le rampe larghe e cosce le macchine salgono fino al terzo e al quarto piano occupando centinaia di celle disposte sul piazzale da una fila lunghissima di edifici. Se l'autostrada di Chicago può ospitare facilmente macchine, questa di Venezia è la più grande di Europa: davanti macchine si possono tenere poste senza tener conto di quelle — e sono macchine, anche per ragioni di economia — che possono andare nel vastissimo piazzale Roma e — se di non bisogno — al di là del rampo che va dritta alla Marittima.

Vista, di lontano, fuori dall'arco del ponte del Littorio, l'autostrada non è una scintilla: il suo colore è indistinto e intonato. Fuori del ponte, verso il più che reggiano i due leoni di Traù — simbolo della forza e della grandezza di Roma — Venezia turistica diventa commerciale ed industriale, diventa la città numero due, che i regni italiani e stranieri in questi giorni e giorni — incessantemente per mostrare alla folla il nuovo punto della divina città che, al di là della testata del canalino di Mestre — il grande quartiere urbano di terraferma — avvia la signora della sua zona più clamorosa, Marghera, porto industriale, enorme campo di ogni attività.

Le due città

Già chi arriva a Venezia dopo qualche anno è sostanzialmente attratto dalla visione di Marghera: una teoria infinita di hangars, di docks, di fabbriche che, nel panorama d'insieme, fondono i fumaioli con i trinebbi; la centrale termica più potente per la produzione della energia elettrica, la prima fabbrica italiana d'alluminio, la più grande fabbrica di vetri in Italia e di cristalli che mai sia esistita in Italia, che provvede da sola ai tre quarti del consumo del paese, i più vasti depositi di olio suntuoso del Mediterraneo e forse, d'Europa e ancora — come mi assicurava stamane l'ingegner Luigi Paganò che nel presidente del Porto Industriale senatore Vittorio Cini è l'animatore costante e fedele di questa impresa sostanzialmente e economicamente italiana — nuovi e moderni depositi di sali e di tabacchi, moderni impianti di macinazione del grano, di laminazione di acciai, di produzione di carbone di calcio, della calcinazione e di ferroleghie, della lavorazione delle leghe leggere, della lustratura del riso, della fabbricazione dell'acido solforico, e dei concimi fosforati, della depurazione delle ceneri e della pelle.

Per chi arriva dal nord più grande della città appare dalla stessa Granduca — l'Italia che fu luogo di delizie ed è cantiere e officina — Porto Marghera non sembra così vasto da superare tre volte i confini di Venezia.

I canali sembrano monotonici e taciturni come certi rivi, sebbene larghissimi e profondi. Nei dettagli di questo settore liquido si agita, improvvisamente, una vita di lavoro e di energie uguali che non ebbe mai l'uguale neppure negli anni più ferventi. Le aree sono di estensione senza limite, i terreni pianeggianti, dotati di ogni requisito desiderabile, i rimbombi forestali in-

perati: sessanta stabilimenti di tutte le industrie, in fumazione, cinque o sei mila persone — marittime e insulari — un movimento marittimo, ai soli scali di Marghera, indipendentemente dal traffico allo scalo commerciale di Venezia, di 825.000 tonnellate di merci sbarcate o imbarcate, un porto più tre anni o non si sono posti di una grandiosità generale, per la importanza del traffico, di tutti i porti italiani minori ad Ancona e Cagliari e Catania e Messina e Bari; 51.000 carri ferroviari con una media di quasi 500 per giornata lavorativa, con massimi quotidiani di 450 e 500 carri, 670.000 tonnellate di merci che, già or sono pochi anni, avevano procurato alle Ferrovie dello Stato fruttificazioni milioni di lire.

Un triplice problema

È lo stesso ingegner Vittorio Paganò che mi ha delineato il triplice problema che la creazione di Giuseppe Volpi ha affrontato notoriamente: provvedere alle indispensabili condizioni degli apposti commerciali per metterli in grado di far fronte agli accresciuti bisogni e all'incremento futuro del traffico marittimo; creare ex novo un vasto quartiere organicamente ordinato e dotato di propri apposti marittimi nei quali potessero sorgere e fiorire quelle nuove iniziative industriali che, per la estrema angustia dello spazio, per la mancanza di collegamenti terrestri col continente, per la deficienza dei pubblici servizi marittimi non avrebbero potuto affermarsi nella ristretta cerchia delle isole cittadine; creare infine la possibilità di questi nuovi centri di produzione e di lavoro come di espansione edilizia e demografica per accogliere l'eccesso di popolazione che, in seguito al rapidissimo sviluppo degli stabilimenti, sarà portata la sovraffollata malatai quartieri della vecchia città.

È il progetto di Cini Cagli del '17: un porto industriale, un porto commerciale, un quartiere urbano, una superficie di undicimila chilometri quadrati — fra la laguna e la terraferma — aumentati, fin dal '23, a ventimila chilometri quadrati, pari a tre volte e mezzo la superficie di Venezia e delle sue isole; verso settentrione sino alla sede della foresta Mestre-Venezia, verso mezzogiorno sino alla spiaggia del Naviglio Brenta: una distanza di cinque chilometri — una larghezza media fra riva di quattro chilometri.

Ora sarebbe prematuro dire quali potranno essere i vantaggi derivanti a Marghera dal Ponte del Littorio, e ciò riguarda di Venezia soltanto la più poderosa impresa dell'Egitto: così costituiscono le possibilità del più prossimo avvenire, la certezza più rosea di domani.

Strumento formidabile di produzione di ricchezza, Porto Marghera, imponente complesso di servizi con i suoi tredici chilometri di canali — scalo marittimo di prima grandezza con uno sbocco finale accessibile alle barche da trecento tonnellate — con i suoi bacini dei petroli, ha nel Ponte del Littorio un'arteria di eccezionale importanza.



12 settembre 1934

OPERE SUL CANAL GRANDE.  
IL PONTE DEGLI SCALZI  
È STATO DISARMATO PER  
COLLAUDARNE LA STABILITÀ

Opere sul Canal Grande

## Il ponte degli Scalzi è stato disarmato per collaudarne la stabilità

Venezia, 11. notte.  
S. G. G. — « Il ponte di Rialto può senza dubbio essere l'ultima meraviglia del mondo, imperochè non è soltanto e specialmente fardello, che vedendola, non resti affascinato, esultando la macchina, il modello, l'architettonica, ed in particolar modo il sito e le sue fondamenta, che riposano sul terreno molle di questo lagun: « così leggeri in Venezia, città solitamente di stupore, descritta già in XIII libri, da M. Francesco Sansovino, ed ora con tanta dignità corretta, ampliata e più di un terzo di cose nuove aggiunta dal M. R. Don Giovanni Strada, canonico della Chiesa Ducale di S. Marco » opera pubblicata nel 1664, ventisei anni dopo della ultimazione del Ponte di Rialto.

### Dal '500 al '900

Atterro a quest'opera, grandiosa per l'epoca della sua costruzione, hanno lavorato e studiato i più belli ingegneri del nostro Rinascimento: Fra Giovanni Giordano, Michelangelo, il Vignola, il Palladio, lo Scamozzi, Sansovino, il Du Troid, suscitando appassionante discussioni per un lungo periodo dal 1508 (il progetto di Fra Giordano era anteriore alla Irza di Cambray) al 1670, epoca del compimento dell'opera.

In due anni, in un'atmosfera squallidamente fascista nella quale il clima delle discussioni viene smantolato dalle affiliazioni immediate, Venezia ha visto sorgere tre ponti sul Canal Grande, ciascuno dei quali di ampiezza notevolmente superiore a quello di Rialto.

Nel gennaio del 1933 veniva posto in opera in ventisei giorni il ponte dell'Accademia, sostituendo così il vecchio « ponte aedilizio » in ghisa di poca felice memoria, con un magnifico arco in legno, gioiello di carpenteria architettonica, mentre nel febbraio del 1933 veniva ultimato il ponte all'estremo sbocco del Canal Grande verso S. Chiara: due archi in laterizio di 34 metri di corda che costituiscono l'ultimo anello del riaggiungimento di Venezia con la terra ferma.

Già una delle molteplici opere costruttive che sono state condotte a termine dal Podestà Maria Alverà — riconfermate dal Capo del Governo proprio in questi giorni al posto altissimo per altri quattro anni — con la direzione tecnica del prof. Eugenio Masci, uno fra i più eccellenti pontieri italiani: è stato disarmato il ponte degli Scalzi.

### Un mastro di pietra

Il disarmo del ponte corrisponde in un certo modo al varo di una nave, perchè è la prova della sua stabilità: si levano le entrate, queste massive i sostegni; con la nave, al varo, deve muoversi e il ponte invece deve... star fermo.

Il nuovissimo ponte, è un mastro di pietra che attraversa il Canal Grande, ed ebbe mastro perchè si richiede la spessore della volta è di suo ellittico centimetri, ma tra due Chiese monumentali, degli Scalzi e di S. Simone, non poteva farsi un'opera di massa: il nuovo ponte non doveva avere una imponenza tale da minacciare i monumenti vicini e questa sua quasi umiltà è da sola un privilegio.

L'aver saputo costruire architettonica e decorazione in questa umiltà, è senza dubbio uno dei migliori meriti dell'autore.

Altro pregio è d'essere tutto di pietra. I ponti in cemento armato, costano poco, ma a Venezia, sul Canal Grande, un ponte in cemento armato avrebbe dato l'impressione... di un varco di perle fatte sul rotto di una felice signora. Le fondazioni hanno fatto pensare

dal lato di S. Simone si è dovuto arrivare a piantar pali sino a venti metri di profondità, e non bastava ancora perché, data la natura molliccia del collaudo, si aveva dubbio che la spinta del vento — circa mille tonnellate — avrebbe potuto spostare la spalla sinistra, né si poteva anzitutto perché a imminente richiesta di trovare il palazzo Foscarini, edificio di pregio, che non doveva essere abbattuto. L'ing. Miani prese una risoluzione che ad alcuni sembrò folle: all'altezza del pavimento del primo piano pose delle incavallature in legno che sostenevano tutto l'edificio ed abbatté tutti i muri perimetrali ed interni del piano terra, per cui si vide il Palazzo Foscarini sorretto per aria dal primo piano in su senza muri sotto: nell'area così libera ciascun otto contrafforti a ruota della spalla e su questi contrafforti riceve i nuovi muri del piano terra.

Ora anche questo lavoro, che l'ingegner Miani affidò alle cure del suo collaboratore Ing. Marco Tassi, oggi è ultimato: le incavallature sono tolte e in luogo del piano terreno — già additato a magazzino — si erige un ampio porticato che corona e fa da sfondo all'accesso del ponte.

### Verso il 28 ottobre

Cltre le difficoltà di ordine costruttivo, fra le quali preminente l'aridità di una volta così esile, senza alcuna armatura metallica interna, non mancarono difficoltà di ordine esecutivo, perchè tutto il lavoro, compreso montaggio e smontaggio delle centina, si dovette fare senza occupare la posizione di canale coperto e senza interrompere continuamente il traffico dei barchini: di questo direttore esecutivo seppe aver ragione l'ing. Gio. Vittorio Nava, capo della Ditta ausiliaria dei lavori.

Compiuta l'opera, mancano i particolari: il 28 ottobre sarà inaugurata e il vecchio ponte in ghisa — come avvenne per quello dell'Accademia — messo tutto intero su una zatterone. Sarà il suo passaggio lungo il Canal Grande per finire nei forni della Accademia.

Seguiranno i commenti, pro e contra, ma è sempre stato così.

Anche Fra Giordano, il costruttore di Ponte Curvo e del Ponte di Notre Dame a Parigi, lo sapeva bene e su uno stiletto di una chiacchiera del Canal Venezia fece incidere: « Molti veda, pochi se letrede, da poi fatto, tutti val far le strade... ».

Le caratteristiche principali del Ponte degli Scalzi che è sollevato in una zona mazzifera del Canal Grande, dove scorgere è l'affluire dei forestieri, sono queste:

La sua luce, di 40 metri — la sua freccia di m. 6,75 — la spessore della volta di m. 6,80 — Le fondazioni sono risultate composte di 1925 metri di pali in cemento armato gettati in opera, di 496 metri di pali in cemento armato infissi a perforazione — di 6000 metri di pali in legno infissi a perforazione e a vite — di 2600 metri cubi di calcestruzzo. La centina in ferro pesava 90.000 chili e la porta d'attesa dell'attesa e delle sovrastrutture è di 600 metri cubi. Il ponte permette dalle balaustrate una doppia incantevole visione: da un lato i giardini di S. Chiara, i Giardini Papadopoli e lo sfondo del Palazzo Riva — le due Chiese secolari poste sulle due rive — e dall'altro lato il panorama stupendo del Canal Grande verso S. Marco e l'arco del Ponte di Rialto, nel lato dei palazzi e nella ricchezza milionaria delle pietre, del rifugio glorioso di Rinaldo Wagner allo scoglio gemmato della Ca' d'Oro.



Il ponte degli Scalzi sul Canal Grande per S. Maria di Nazaret e San Simone.

28 ottobre 1934

COLLAGE



**VENEZIA IN UNA ORIGINALE SINTESI FOTOGRAFICA CHE ACCOSTA LE OPERE PIU' BELLE E PIU' GRANDI REALIZZATE DAI SECOLI PASSATI AD OGGI: DALLA INIMITABILE PIAZZA SAN MARCO AI PITTORESCHI PONTI SUL CANAL GRANDE E AL SUPERBO PONTE LITTORIO, UNA DELLE MAGGIORI E PIU' RECENTI OPERE DEL REGIME**



