

Serie City Lab

Voci: echi: laguna

n.0

Il *n.0* della Serie City Lab è una raccolta di esplorazioni analitiche, vecchie e nuove conoscenze, riflessioni e idee intorno alla laguna di Venezia sviluppate nell'arco di un anno di ricerche all'Università Iuav di Venezia.

Questo progetto editoriale – a partire da una serie di testimonianze raccolte durante i seminari organizzati nell'ambito del Cluster di ricerca City Lab – ha l'obiettivo di circoscrivere alcuni ragionamenti, restituirli in una forma sufficientemente incisiva e porre le fondamenta per nuove sollecitazioni.

Voci: echi: laguna parla della storia della laguna di Venezia, della complessa progettualità sedimentata e dei suoi possibili futuri, attraverso la voce di chi la studia, la abita, la progetta.

Voci
Echi
Laguna

Colophon:

Voci: echi: laguna

N.0

Serie City Lab

Cluster City Lab

Università Iuav di Venezia

A CURA DI

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

Revisione e progetto grafico N.0

Marta De Marchi, Luca Iuorio

ISBN 979-12-5953-012-7

Editore

Anteferma Edizioni Srl

via Asolo 12, Conegliano, TV

edizioni@anteferma.it

Prima edizione: dicembre 2021

Copyright



Quest'opera è distribuita sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Contenuti:

Introduzione 007

ROBERTA ALBIERO
Il tempo sommerso 011

LUDOVICO CENTIS
Dove è Venezia 016

LORENZO FABIAN, LUCA IUORIO
Acqua e terra 021

**Una modernità che non ha bisogno
dell'architettura moderna** 028

Intervista a Guido Zucconi

GIANNANDREA MENCINI
La legislazione speciale 038

SILVIO TESTA
Una rondine non fa primavera 044

ANDREA GRIGOLETTO
Nuove espansioni 050

**La laguna è un sistema complesso
e interagente** 062

Intervista a Paolo Rosa Salva

Figure 072 > 127

LUCA VELO
Progettualità, governance e occasioni mancate 130

LORENZO FABIAN, GIACOMO MANTELLI
Venice Hyper-tourism 135

MATTEO BASSO
Il futuro delle isole minori 145

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

Una modernità che non ha bisogno dell'architettura moderna

Marta De Marchi, Luca Iuorio, Michela Pace

29 OTTOBRE, 2020

Nei secoli passati Venezia ha rappresentato la massima espressione della “modernità”: città innovativa, potenza economica che dominava il Mediterraneo, crocevia di scambi commerciali e culturali, terreno di sperimentazione per nuove forme di governance e innovazioni tecnologiche. Fino a quando Venezia è stata una “città moderna”?

Direi fino al momento in cui Venezia ha avuto un ruolo commerciale, quindi nel Cinquecento. Tuttavia, almeno fino al Settecento, è stata una città cosmopolita, anche se si trattava più che altro di un carattere legato alle grandi rotte commerciali. Poi è venuto il tempo di un cosmopolitismo fatto di viaggiatori e persone curiose, di gente che voleva recarsi in questa città. Venezia era gaia, direi gaiamente diversa da tutte le altre. Poi con la fine della Serenissima e con l'arrivo del Romanticismo, subentra un processo che attiene più alla rappresentazione: con i vari Lord Byron e John Ruskin giunge l'idea della morte di Venezia, secondo una tradizione che continua fino ad oggi; l'ultimo a parlarne è stato Salvatore Settis, che ci ha raccontato una sua possibile morte per asfissia. Questo concetto, poi, ha prevalso sulla tradizionale immagine di una città gaia e cosmopolita.

E oggi? Possiamo considerare Venezia una città al passo coi tempi?

Io andrei oltre l'idea di una Venezia al passo coi tempi. Osservando ciò che sta succedendo in relazione alla pandemia (ciò che un mio collega francese ha definito «emprisonnement collective»), penso che Venezia possa uscirne in una condizione di vantaggio. È stata la stessa presidente della Unione Europea, Ursula von der Leyen, in due riprese – la prima, a seguito della grande alluvione del novembre 2019, la seconda più di recente –, a dire che Venezia da tutto questo uscirà particolarmente privilegiata.

La questione della mobilità è un problema che ha afflitto Venezia per almeno duecento anni, nel tentativo di avere, nonostante la sua

diversità, una accessibilità e una mobilità che fossero adeguate ai tempi. Con questo possiamo giustificare l'arrivo della ferrovia, il ponte automobilistico translagunare, e tutta una serie di proposte, finalizzate ad omologare Venezia e immetterla nel flusso della modernità. Se la mobilità diventa un problema secondario, nel senso che non è più richiesta la presenza fisica per certi mestieri, se posso compiere lavoro a distanza, ecco che allora tutta una serie di luoghi che hanno avuto difficoltà ad immergersi nei flussi della modernità, vengono rivalutati, e anzi acquistano una straordinaria centralità.

Nel momento in cui noi usciremo da questa crisi, avremo di fronte un altro tipo di rapporto tra residenza e luogo di lavoro. Un conto è se io devo muovere una leva, o agire su una pressa, ma se devo fare un lavoro collocato nel settore dei servizi, la mobilità non è più un problema centrale. E allora perché devo abitare in una città congestionata, inquinata, dove gli affitti costano moltissimo? Piuttosto, mi conviene stare in un posto bello, salubre, ecocompatibile. Si apre un capitolo profondamente nuovo e particolarmente interessante, perché Venezia ha tutte le carte in regola per candidarsi a questo ruolo.

Parlando ancora di modernità... Nel Novecento, in laguna, sembra prendere corpo una certa retorica che mette in contrapposizione ambiente e sviluppo. Soprattutto dopo gli anni Sessanta, alcuni progetti (tra cui il quartiere residenziale a San Giuliano, l'ospedale di San Giobbe e il nucleo direzionale al Tronchetto) cadono nel vuoto. Nel libro La Grande Venezia, lei scrive «l'alluvione del 1966 esaspera i caratteri di alterità del centro insulare, isolandolo dal suo possibile contesto metropolitano». Che forme assumono la modernità e l'ambientalismo oggi in laguna?

Spesso quando parliamo di modernità facciamo riferimento all'idea di una modernità aggressiva, che occupa gli spazi, che cambia le relazioni, com'era un po' implicito nel piano regolatore del 1964 (quello che precedette la grande alluvione). Dopo un piano che prevedeva uno sviluppo indiscriminato e una terza zona industriale estesa da Marghera a Chioggia, Venezia ha avuto un problema a ricalibrarsi rispetto ad una prospettiva che non era più quella dello sviluppo a tutti i costi.

Dall'inaugurazione del ponte ferroviario nel 1846 fino all'alluvione del 1966, le voci contrarie al progetto di omologazione sono state isolate o di poco peso: cito tra tutti Pompeo Molmenti che, negli anni Ottanta dell'Ottocento, si oppose al Piano di Risanamento per protestare poi

davanti ad ogni progetto di modernizzazione. Allora la parola ecologia ancora non esisteva, né tantomeno espressioni come “compatibilità” o “sostenibilità”, almeno per come le intendiamo noi oggi. Dopo l’alluvione iniziano a sorgere voci che si opporranno ai grandi progetti di trasformazione.

Questo atteggiamento, di rifiuto nei confronti di qualsiasi ipotesi di trasformazione, è stato ben interpretato dalla sovrintendente Margherita Asso, che negli anni Ottanta pensava che il compito del sovrintendente consistesse nel dire no a qualsiasi proposta. Poi nel 1992-1993, si profila un rapporto di proficua collaborazione tra il sindaco Massimo Cacciari e il sovrintendente Roberto Cecchi – uomo di grandi vedute che concepiva il progresso non necessariamente incompatibile con Venezia, ma piuttosto ricercava lo spazio per una possibile conciliazione. Si aprono nuove possibilità di progettare anche se in termini limitati e non più in una dimensione faraonica, come al tempo del piano regolatore del 1964, dominato dall’idea di una crescita illimitata. Il simbolo di questo cambiamento è il ponte che dovrebbe chiamarsi della Costituzione e che invece tutti chiamiamo Calatrava. L’opera, fortemente voluto da Cacciari e approvata da Cecchi, rappresenta un nuovo modo di guardare il rapporto tra conservazione e sviluppo, tra Venezia e ipotesi di un suo rilancio.

Si veda anche la ricostruzione della Fenice, nei cui riguardi Cacciari mise sul piatto una credibilità culturale che altri sindaci non avevano; di fatto, mise a tacere una potenziale opposizione al progetto. Noi ora diamo per scontato che la Fenice sia là, ma se non ci fosse stato un sindaco come Cacciari – a scandire perentoriamente lo slogan «com’era, dov’era» – ci sarebbe stata una rivoluzione, a cominciare dagli architetti e dagli ordini professionali. Cacciari ebbe la capacità di imporre questa prospettiva senza la quale non si sarebbe venuti a capo di nulla.

Va anche precisato che esiste la difficoltà a confrontarsi con il nuovo, con ciò che Ernesto Nathan Rogers chiamava le “preesistenze ambientali”. A seguito all’alluvione del 1966 e dell’afasia progettuale si è insinuata una modernità che non ha bisogno dell’architettura moderna, smentendo che i due termini debbano essere necessariamente associati; una modernità che si infila nelle fessure, negli anfratti che la città e la società lasciano aperti come ben dimostra il caso di Venezia, a partire dagli anni Settanta. Se facessimo un’analisi attenta della trasformazione edilizia, molto è cambiato, anche in forza di una modernità che non ha voluto apparire aggressiva. Anche in un passato

più lontano, c'è stata una modernità insinuata tra le maglie della città, negli interni; anche se non visibile, questa ha prodotto però un mutamento profondo nel patrimonio edilizio.

Patrimonio edilizio... oggi abitare a Venezia entra in conflitto con le forme assunte dall'economia del turismo di massa degli ultimi anni...

Bisogna fare qualcosa per qualificare il turismo! Prendiamo ad esempio l'Arsenale di Venezia che potrebbe costituire un grande polo attrattivo per un turismo qualificato: pensiamo ai riflessi e alle ricadute se andasse in porto il progetto del Museo del Mare, come è avvenuto in tutte le città di tradizione marittima, da Amsterdam a Londra, a Lisbona. Creare poli alternativi è un fatto fondamentale, ma devono essere alternativi nel segno della storia e della complessità di Venezia. Il Comune, proprietario unico dell'Arsenale, fa finta che questo non esista, al contrario della Marina e della Biennale che fanno finta di esserlo. Oggi la parte rimanente viene gestita da una società commerciale, Vela, e come tale viene affittata per feste di oligarchi russi, addii al celibato di miliardari americani e così via. In questo modo non si differenzia l'offerta e il turista medio finisce per limitare la sua visita a Piazza San Marco e dintorni. Venezia non è presa d'assalto dai turisti, soltanto alcune sue parti lo sono, mentre altrove, a cominciare dal sestiere di Castello, vedete a stento un turista.

Saprebbe indicare qualche misura, anche in termini di governance, che potrebbe riavvicinare e minimamente conciliare i temi della residenzialità e della pressione turistica?

Ci sono dei meccanismi che sono del mercato. È inutile che ci raccontiamo le favole. Occorre fare in modo che certi tipi di attività si insedino nel centro storico, che la città non sia solo nelle mani di una monocultura turistica. Certo il turismo può essere una leva importante per dare valore anche ai luoghi meno frequentati. Dobbiamo cercare di istruire il turista che voglia andare oltre Piazza San Marco e piantare la bandierina per poi dire «sono stato a Venezia». Mi sono trovato a che fare con un progetto del corso di Progettazione diretto da Alberto Cecchetto [presso l'Università Iuav di Venezia] intitolato *Porta est*: nell'ipotesi della sublagunare intesa come una metropolitana da Tessera all'Arsenale, sarebbe nato un secondo accesso a Venezia, riservato soprattutto al turista colto. Immaginando quindi due accessi

corrispondenti a due flussi diversi: il “turista ordinario” accede dalla porta tradizionale, cioè Piazzale Roma, per arrivare nel modo più breve e meno costoso a Piazza San Marco; dall'altra parte il “turista consapevole” accede attraverso l'Arsenale. Il primo impatto avverrebbe attraverso il Museo del Mare, che potrebbe offrire un approfondimento sulla storia di Venezia, essenzialmente marinara, esattamente come a Lisbona il museo di Belem racconta la storia del Portogallo. Quella idea valorizzava aree poco utilizzate, creava un accesso alternativo e formava un turista consapevole. Io sono ottimista, spero in un futuro dove possano insediarsi centri di studi di eccellenza.

Parlando di sublagunare non possiamo fare a meno di ricordare l'ingegner Miozzi e i suoi progetti per la metropoli del futuro, grandi sogni naufragati a causa delle complessità ambientali del territorio. Dopo il 1966 si è capito che Venezia non era una città come tutte le altre, non era una città omologabile...

Infatti Venezia è diversissima! Per il suo patrimonio architettonico e storico, per le testimonianze di una storia straordinaria e assolutamente particolare. Consideriamo però alcuni elementi strutturali, quelli che determinano, o hanno determinato, fenomeni che nel Novecento hanno preso dimensioni colossali: lo svuotamento dei centri città, i nuovi sistemi di mobilità per rendere più vicini e di più facile accesso i luoghi del lavoro. Ecco a Venezia questo era più difficile. Miozzi voleva rendere accessibile Venezia “nonostante tutto”, nonostante le caratteristiche acquee e le sue discontinuità. Se prendete il sistema che Miozzi inventa nel 1933 – mentre stava costruendo il ponte translagunare – si tratta di un percorso anfibo che parte da Piazza Barche, attraversa la nuova via Principe di Piemonte (oggi Corso del Popolo) col filobus, s'innesta nell'arrivo dell'autostrada da Padova, infila il nuovo ponte translagunare, arriva a Piazzale Roma, lì c'è una rottura di carico, dal filobus si passa al nuovo mezzo, il motoscafo, che è stato inventato per l'occasione, si attraversa Rio Novo per arrivare infine al Lido. È un attraversamento completo di tutta la grande Venezia che si può leggere come il tentativo di rendere facilmente accessibile la neo-costituita agglomerazione, in tutta la sua complessità e articolazione, nonostante le discontinuità.

Distinguiamo però due Miozzi. Quando viene cacciato dal Comune, uno dei pochi epurati nella storia d'Italia, entra in questa dimensione un po' fantasiosa, quasi paranoica. Il suo progetto di sublagunare era una follia: si trattava di un'autostrada subacquea che avrebbe dovuto

fungere da circonvallazione a Venezia con tutta una serie di terminal. Diversa cosa era l'idea del Piano Regolatore del 1964 di costruire un secondo terminal a Sant'Elena dove far arrivare i flussi della mobilità dal Cavallino, nel neo-costituito Piazzale Trieste. Il secondo terminal avrebbe consentito di creare un sistema biunivoco, non univoco come è a tutt'oggi: al mattino il flusso in arrivo va in una direzione, alla sera nell'altra, con tutti gli squilibri e gli scompensi che questo comporta. Rispetto a questa idea, i docenti dello Iuav non furono capaci di prendere posizione netta, a cominciare da Samonà. Nello stesso tempo, al progetto del secondo terminal si oppose con forza la neonata Italia Nostra, che aveva già contribuito a bocciare i progetti di Wright e di Le Corbusier.

Quindi, Venezia è molto diversa, ma nonostante la sua diversità essa può essere comunque l'oggetto di un progetto di omologazione che però non ne comprometta l'assetto. È questo il compromesso che un architetto, un pianificatore, un progettista ha di fronte quando maneggia una materia delicata, quasi esplosiva come Venezia centro storico. L'unica eccezione è stata la costruzione di interventi di edilizia popolare, al margine della città, in luoghi non visibili: lungo il lato della Giudecca che guarda verso i lidi, all'interno o ai margini di Cannaregio. Questo nasceva dai piani particolareggiati che furono introdotti come variante al Piano Regolatore del 1964 quando emerse la consapevolezza che Venezia perdeva popolazione. Fu una scoperta improvvisa che ebbe luogo negli anni Sessanta. Prima Venezia era percepita come una città sovrappopolata, che doveva essere alleggerita del suo carico residenziale. I piani particolareggiati e i vari interventi di Gino Valle, Valeriano Pastor, Carlo Aymonino e via dicendo, hanno realizzato molto, però alla fine questo non ha certo invertito il trend generale.

Dopo l'inaugurazione del ponte automobilistico translagunare di Miozzi nel 1933, si esplicita una tendenza "verso la terraferma". Si costituisce addirittura una nuova entità metropolitana che obbliga a riflettere sul ruolo di Mestre: se questa dovesse essere immaginata e poi costruita come una periferia di Venezia o come un centro a sé stante. Oggi, quando ci riferiamo a Mestre, parliamo di una città o di un quartiere di Venezia?

Parliamo di una città contro il volere dei pianificatori e di chi aveva pensato il Piano di Venezia del 1937, e poi per Mestre del 1939. Venezia, intesa come *laguna city*, è una città policentrica formata da

almeno due città, che hanno in parte una vita autonoma e in parte vivono in sintonia. Però devo dire, con mia grande sorpresa, che sta nascendo un centro direzionale atipico, tra una parte di Mestre e una parte di Venezia centro storico. Via Torino è la nuova frontiera della città di Mestre, dove si vanno accumulando una serie di funzioni eccellenti: una parte importante di Ca' Foscari, la Camera di Commercio e via dicendo. Dall'altra parte, a Piazzale Roma, si sta formando un centro altrettanto importante: la Regione e il Palazzo di Giustizia. Quindi, fatta astrazione dell'acqua, abbiamo un centro direzionale atipico che funziona all'unisono nonostante sia tagliato in due brani distinti. Noi intendiamo sempre l'acqua come elemento che divide, ma per una volta pensiamola come elemento che unisce.

Elemento che divide, elemento che unisce...

Il Mose! Ecco anche lì, e non voglio pigliarmela sempre con Italia Nostra ma le associazioni ambientaliste si opposero al primo progetto di dighe, che erano due porte alla maniera olandese. Le porte sarebbero state sempre visibili, aperte o chiuse. Per rispondere a questa obiezione e per una serie di altre ragioni, si optò per la soluzione poi realizzata, che mi pare però destinata al fallimento: tenere degli ingranaggi e degli elementi mobili sott'acqua non giova al loro buon funzionamento quando sono chiamati a riemergere.

Dopo l'alluvione del 1966 l'espressione "salvare Venezia" entra nel dibattito locale, nazionale, internazionale. Non è stata la logica della salvaguardia a guidare questo progetto?

Non sono d'accordo con la parola "salvare". In realtà Venezia non è da salvare, è una città viva, forse troppo fragile per i compiti che deve svolgere. Non c'è mai stato il problema di doverla salvare, neanche in una situazione di crisi reale come lo fu nella prima metà dell'Ottocento. Non più capitale, non più dominante, non ancora centro industriale, non ancora centro turistico, mancava di una ragione di vita, lì sì che la crisi fu grave e dura! Poi però la costruzione di un sistema di relazioni – con il ponte translagunare, con l'allacciamento della rete ferroviaria, con l'apertura della marittima – rese Venezia il quarto porto del Mediterraneo nel giro di quindici anni. Quindi dimostrò una grande vitalità, ben lungi da una città sul punto di morire, eppure si continuano a formulare presagi funebri. A differenza dal passato, oggi

l'idea di una Venezia da salvare prende come parametro la *débaclé* demografica. Anche qui bisogna capire cosa intendiamo per Venezia: se si tratta di qualcosa di più grande dell'isola, come io credo che sia, allora Venezia ha subito – forse perfino in misura minore – lo stesso fenomeno di spopolamento che ha toccato tutte le città inserite nella modernità, da Milano a Bologna. Io sono di Modena, una città dove il centro storico è morto: un luogo fantasma, quasi tutto terziarizzato, se andassimo a calcolarne gli abitanti credo non sarebbero più di otto mila. E quindi di che cosa parliamo? Perché Venezia deve essere ritagliata con una sua totale specificità rispetto al resto del mondo? Basta l'acqua a rendere il caso di Venezia così eccezionale? Perché dobbiamo citare ogni volta dei termini biblici per evocare fenomeni che sono generalizzati? A Venezia si chiama “esodo”, quello che altrove ha preso il nome di “spopolamento”. Il problema di provvidenze per la parte storica della città assume il termine e la valenza del salvare. Salviamo Venezia?! Il termine, secondo me, andrebbe abolito per decreto!

Si chiede cosa intendiamo per Venezia...

Certo! Venezia piccola? Venezia insulare? O la grande Venezia? Esiste un problema terminologico. Non possiamo parlare di Venezia per indicare insieme la parte e il tutto, Venezia è il centro più antico di questa grande conurbazione e al tempo stesso la denomina per intero. Sarò pure un *foresto*, un campagnolo, ma vedere sul tram o sugli autobus “Venezia” indicata come capolinea mi sembra curioso. È come se a Milano ci fosse scritto “Milano” sull'autobus che arriva in Piazza Duomo. Quindi, o chiamiamo il centro storico con un altro nome, Isola o Serenissima, oppure chiamiamo il tutto con un altro nome ancora, Laguna City o Serenissima, forse il termine “laguna” potrebbe attagliarsi. E neanche “Venezia-Mestre” andrebbe bene, troppo lungo e poi non includerebbe la complessità della grande Venezia. Quando si è votato per il referendum per la separazione amministrativa tra Venezia e Mestre – fortunatamente sempre sconfitto – si tendeva ad eludere un grosso problema: cos'è Mestre. Bisognerebbe chiedersi però: tutta la terraferma è da considerarsi come Mestre? No! Perché Marghera ha una storia diversa, e per certi aspetti molto più vicina a quella del centro storico, sia per gli immigrati che sono arrivati sia per la classe dirigente che l'ha concepita. E Favaro Veneto? Il Lido? Quindi occorre ragionare nella grande dimensione, quando si prendono

fondamentali decisioni: questo vale per le scelte di piano, di mobilità, di condivisione dei servizi di scala metropolitana. Poi le singole municipalità sono libere di fare le loro scelte. Questo dovrebbe essere lo schema entro il quale lavorare, ben oltre l'idea che la Venezia insulare debba essere divisa da tutta la terraferma, generalmente chiamata "Mestre.

Laguna city sembra essere la versione contemporanea della Grande Venezia. Quando parliamo di laguna, isole, lidi, Venezia, gronda, possiamo quindi iniziare a parlare, intendere, immaginare, una città-laguna oppure no?

La questione è la mobilità purtroppo. Le isole vivono se l'Actv garantisce un servizio. Ho assistito alla nascita e crescita della Venice International University all'isola di San Servolo. All'inizio il collegamento era assicurato da un motoscafo per sei persone e adesso c'è un vaporetto. L'isola, nel frattempo è diventata un luogo vivo e pulsante anche perché è stato organizzato un servizio di trasporto efficiente. Al contrario San Clemente, che ha avuto illustri investitori, prima inglesi, adesso turchi, è languente perché l'Actv non garantisce un servizio di collegamento. Il Touring Club Italiano voleva fare un grande ostello della gioventù, nell'isola vicino a Poveglia, se non sbaglio. Lo stesso Brugnaro voleva fare un centro per i disturbi alimentari. Se parliamo delle isole sparse nella laguna, credo che sia indispensabile dare la priorità al tema della mobilità pubblica; molti progetti sono sfumati, perché non erano integrati con un programma di collegamento.

Per quanto riguarda invece la gronda lagunare, la sua estensione amministrativa dovrebbe essere ampliata. Credo debba comprendere dei comuni come Mogliano, Martellago, Spinea, che in realtà vivono in forma congiunta. Non penso all'inclusione di Padova, perché secondo me l'idea di Patreve [Padova-Treviso-Venezia] è un modo per eludere il problema, perché conosciamo il nostro Paese, i suoi radicati campanilismi e la contrapposizione tra padovani, veneziani, trevigiani... mai si arriverebbe ad una entità comune! Questi sono problemi veri, chi parla di Patreve tende ad affossare un progetto di allargamento reale del Comune di Venezia. La Città Metropolitana potrebbe essere una occasione importante, se gli si togliessero due aree che storicamente hanno avuto un'altra vicenda: da un lato c'è il Veneto Orientale (che vive di vita propria, pensiamo a San Donà); dall'altra parte c'è il Dogado, ovvero l'unico possedimento territoriale di Venezia

che si estendeva nella parte più bassa della laguna, comprendendo luoghi come Cavarzere e la stessa Chioggia. Ecco, quest'ultima parte potrebbe avere una sua diversità amministrativa rispetto ad una città metropolitana che dovrebbe comprendere la laguna per intero, l'estuario e i comuni alle spalle della laguna.

Molti veneziani credono che tutta una serie di temi siano monopolio, patrimonio esclusivo di Venezia. Non è vero; spesso alcuni problemi, che sono comuni a tutte le città, sono qui estremizzati. Come definire una più ampia entità amministrativa che sia al tempo stesso omogenea? Come risolvere il problema dei trasporti rispetto ad un sistema insediativo di tipo discontinuo? Per abbozzare qualche tipo di risposta, occorre rielaborare l'idea della città monocentrica – a cui siamo ancorati per pigrizia – per ragionare secondo altri schemi e altri sistemi relazionali (città arcipelago, città mosaico). Per questo il caso di Venezia si presenta come straordinario laboratorio.

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

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

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

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

ISBN 979-12-5953-012-7



9 791259 530127

20 euro