Guida all'architettura moderna di Venezia e convegno

(Realizzazioni e progetti dal 1950)

▶ **di Clemens F. Kusch e Anabel Gelhaar**
Architetti in Venezia

Il tema dell'architettura moderna a Venezia (la città forse più concupita al mondo ma anche più "divorata") è molto controverso. L'articolo rende conto di quanto illustra una ricca guida uscita lo scorso giugno e di come ha discusso la questione un convegno, organizzato dall'Università Iuav presso l'Ateneo Veneto, svoltosi lo scorso maggio.

Presentazione

Se è vero che a Venezia varie architetture sono state realizzate (nascoste) nell'edilizia residenziale sociale è anche vero che nel pubblico (nel "monumentale") manca un'opera significativa dal secondo dopoguerra. E che tutti i grandi nomi che si sono cimentati – o sono stati rifiutati (basti citare Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, Louis Kahn, Enric Miralles,… , o quando hanno potuto costruire inspiegabilmente, sono stati assai più timidi che in altre città). Venezia è stata superata dalle altre due città più monumentali d'Italia: Roma, che ha avuto il coraggio di collocare davanti al Mausoleo di Augusto l'edificio che ospita l'"Ara Pacis", progettato da Richard Meyer (per non parlare, meno in centro delle importanti opere di Renzo Piano e Zaha Hadid); Firenze che ha costruito, come alto contraltare del Cupolone di Filippo Brunelleschi il palazzo di Giustizia di Leonardo Ricci e, più recentemente, il nuovo teatro del Maggio Musicale Fiorentino di Paolo Desideri. Perché questo blocco psicologico? Se ne rende conto accennando al convegno Iuav mentre si illustra quello che comunque c'è (e non è poco, anche se non di grande visibilità) presentando la Guida da poco disponibile.

Aldo Norsa, Professore di Tecnologia
dell'Architettura, Università Iuav di Venezia

L'architettura moderna a Venezia

Veramente esiste un'architettura moderna a Venezia? E dove si trova? È ancora possibile costruire a Venezia? Sono queste le domande che spesso vengono poste dagli architetti in visita alla città lagunare.

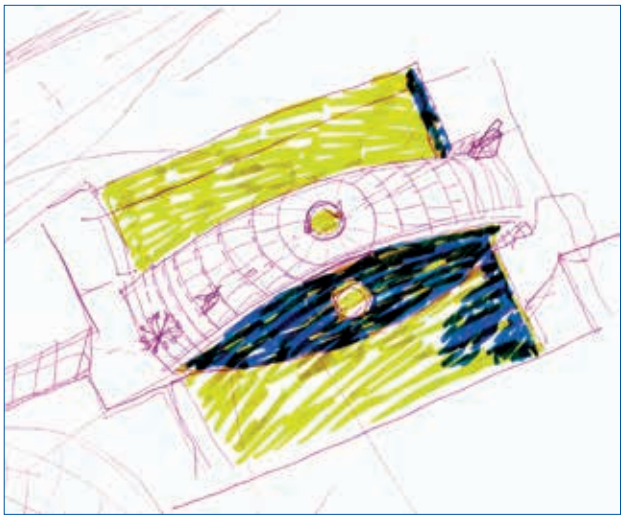
A Venezia infatti si costruisce ancora e negli anni scorsi si è costruito molto più di quanto sembrerebbe a prima vista. Anche se la maggior parte dei progetti prevede ristrutturazioni, restauri e ampliamenti di edifici esistenti, negli ultimi sessant'anni sono sorte diverse nuove costruzioni nel centro storico, sulle isole lagunari e, ovviamente, sulla terraferma circostante che hanno trasformato profondamente l'immagine e il funzionamento della città. E ancora molto di più è stato progettato, cosicché la storia dell'architettura moderna di Venezia è fatta tanto dai progetti costruiti quanto da quelli non realizzati. Perché costruire e progettare a Venezia è sicuramente più difficile che altrove.

Ogni nuovo progetto è sempre stato – ed è ancora oggi – accolto con cauta diffidenza, poiché la «nuova» architettura viene anzitutto percepita come un pericolo per il delicato equilibrio di questa straordinaria città. Il dibattito sull'architettura moderna di Venezia è caratterizzato sempre dalla domanda: quanta modernità può permettersi la città senza che venga messa in discussione o addirittura pregiudicata la sua peculiare identità? Le tesi a favore della semplice conservazione del patrimonio esistente si scontrano con quelle che reclamano una maggiore modernità per mantenere viva la città, non congelarla nella sua storia e adeguarla così alle nuove, mu-

L'interno del Teatrino Grassi progettato da Tadao Ando. Incontri con artisti, proiezioni cinematografiche, concerti e conferenze completano il programma espositivo di Palazzo Grassi e Punta della Dogana. Copyright: ORCH orsenigo_chemollo.

tate esigenze. Questa diffidenza nasce dal fatto che ogni nuovo progetto deve confrontarsi con le specificità di questa città:
l'eccezionale ricchezza del patrimonio edilizio delle epoche più diverse, le molteplici stratificazioni del suo tessuto urbano, la peculiare situazione urbanistica con vie d'acqua invece di vie carrabili – una separazione tra vie pedonali e vie di trasporto particolarmente apprezzata e ritenuta futuristica da Le Corbusier –, ma anche la particolarità tecnico-costruttiva di costruire nell'acqua e la netta separazione del centro storico dai quartieri periferici che a Venezia, a differenza di tutte le altre città dove la periferia si è sviluppata come una cintura tutt'intorno al centro urbano, sono collegati con la città storica solo attraverso un lungo ponte, sono aspetti che rendono del tutto particolare il compito di progettare e costruire a Venezia. Nell'ambito dei moderni piani di sviluppo urbano si è sempre cercato di «normalizzare » Venezia equiparandola ad altre città. Lo sviluppo del polo industriale a Marghera, agli inizi del XX secolo, la realizzazione di moderni edifici amministrativi nel secondo dopoguerra, la creazione di grandi quartieri residenziali negli anni Ottanta, nonché, più recentemente, l'ampliamento delle istituzioni museali per l'arte contemporanea (Biennale, Palazzo Grassi, Punta della Dogana, Guggenheim ecc.), sono stati concepiti per dare alla città una nuova identità o perlomeno aggiungerne una che non sia fondata unicamente sulla sua storia, nella convinzione che solo con il rinnovamento fosse possibile salvare la città dal declino. Ma la città ha sempre opposto una certa resistenza a questo tentativo di creare una nuova identità o semplicemente di segnare una nuova epoca: troppo importante è il suo trascorso storico, troppo grande la sua ricchezza di opere d'arte e monumenti, troppo particolare la sua situazione geografica, troppo copiosa e variegata la letteratura mitologica e romantica per non vederla ogni volta minacciata. Già in epoca rinascimentale l'architetto romano Jacopo Sansovino, chiamato a rinnovare l'architettura della città, fu accolto con diffidenza perché intendeva introdurre lo stile rinascimentale romano, del tutto estraneo al contesto veneziano, in una Venezia fino ad allora caratterizzata dal gotico.

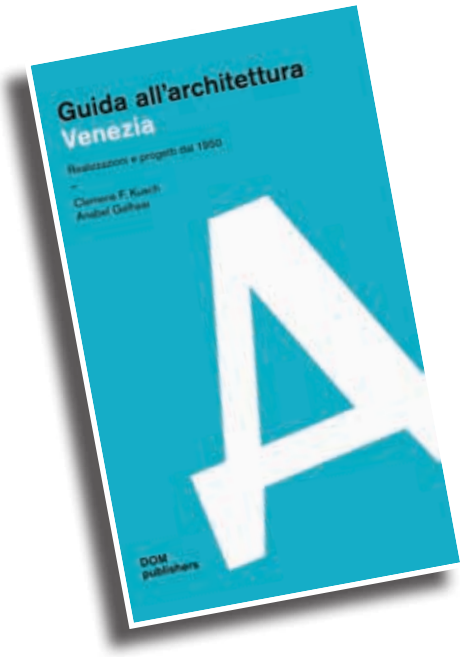
La questione sul futuro della città si pose anche dopo l'occupazione napoleonica e austriaca, quando Venezia, avendo ormai definitivamente perduto lo *status* di potenza mondiale, si trovò sull'orlo del declino politico ed economico. All'epoca il turismo non era visto come una potenziale fonte di guadagno. Piuttosto, si pensò di sfruttare la sua posizione favorevole sul porto per assicurarle un futuro con l'industrializzazione e la creazione di posti di lavoro. Agli inizi del XX secolo, nelle immediate vicinanze del centro storico fu realizzato l'insediamento industriale di Marghera, in terraferma – una decisione molto difficile da comprendere



Progetto per il Ponte dell'Accademia di Francesco Cellini. Copyright: Università Iuav di Venezia - Archivio Progetti, Fondo Bastiana e Francesco Dal Co.

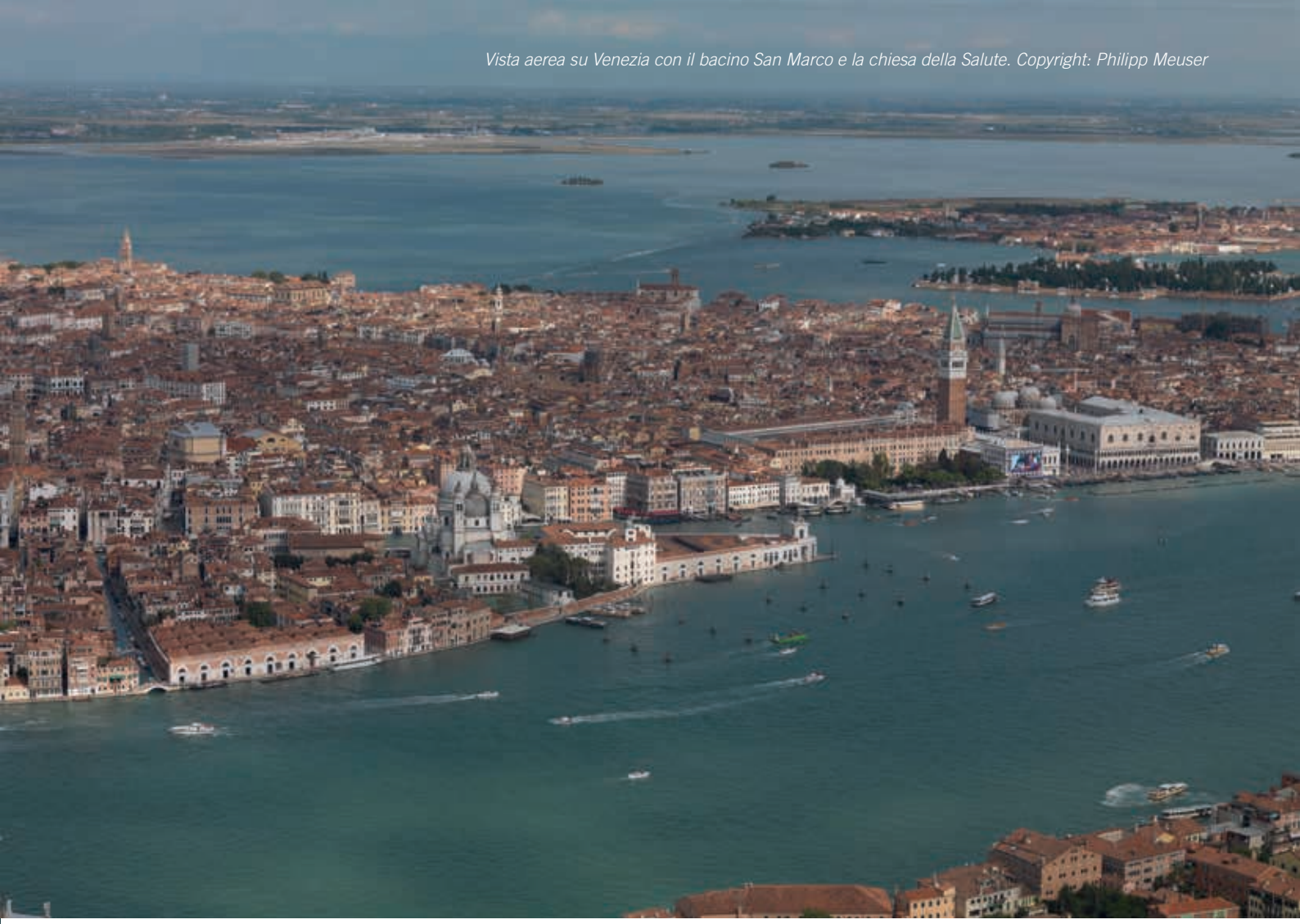
Il padiglione dei Paesi Nordici dell'architetto norvegese Sverre Fehn gioca con luci e ombre introducendo il tema della natura.
Copyright: Sandra Moretto

agli occhi di oggi. La storia moderna di Venezia può essere fatta coincidere con il 1846, quando il ponte ferroviario che collega Venezia alla terraferma strappò la città al suo isolamento. Trascorsero quasi 90 anni prima che, nel 1933, fosse realizzato il ponte automobilistico parallelo progettato dall'Ingegner Eugenio Miozzi, che diede finalmente un assetto moderno alla città di Venezia. Miozzi, che dal 1931 fu per vent'anni a capo della Direzione Lavori e Servizi Pubblici del Comune, introdusse non solo il linguaggio formale razionalista con la costruzione dell'autorimessa comunale a Piazzale Roma e del Casino al Lido ma attuò anche grandi modifiche urbanistiche, quali l'apertura del nuovo canale Rio Nuovo e l'isola artificiale del Tronchetto oltre a svariati altri interventi di riqualificazione e salvaguardia. I lavori della stazione ferroviaria e degli autobus proseguirono durante la Seconda guerra mondiale e, finito il conflitto, Venezia poté affermarsi come capoluogo della Regione Veneto, incrementando così il fabbisogno di edifici per l'amministrazione e altre istituzioni pubbliche. Alcune di queste istituzioni furono ospitate nei palazzi storici, mentre per altri si ritenne opportuno costruire edifici nuovi e moderni. Risalgono a quel periodo le sedi dell'INAIL e dell'INPS, nei pressi dei luoghi di congiunzione del centro storico con la terraferma, nonché la sede della Cassa di Risparmio nel cuore della città. Anche nell'edilizia privata, come nel caso della Casa alle Zattere, si cercò di sviluppare un linguaggio formale moderno, che sancisse la propria autonomia pur restando legato alla tradizione architettonica della città.



Accanto a quelli effettivamente realizzati, molti progetti frutto di esigenze concrete o di puri esercizi accademici sono invece rimasti sulla carta. Nel 1985 l'affascinante mostra «Le Venezie possibili» ha proposto una selezione di progetti irrealizzati più o meno fantasiosi: dal ponte di Rialto del Palladio al prolungamento della linea ferroviaria fino a San Giorgio Maggiore alla fine del XIX secolo, all'interramento dei canali, sino all'ospedale di Le Corbusier o al palazzo sul Canal Grande di Frank Lloyd Wright, testimoniano quale particolare palcoscenico ha rappresentato questa città per gli architetti ed ingegneri di tutti i tempi. A questo elenco si dovrebbero oggi aggiungere gli innumerevoli fantasiosi progetti nati nei 25 anni successivi, tali da poter oggi riproporre un'edizione aggiornata della stessa mostra. Tra que-

La realizzazione del quartiere residenziale Junghans, sull'isola della Giudecca, negli anni Novanta è stato un tentativo di arrestare l'incessante spopolamento della città. Il progetto urbanistico è di Cino Zucchi, i singoli edifici sono stati affidati a diversi architetti. Copyright: Philipp Meuser



Vista aerea su Venezia con il bacino San Marco e la chiesa della Salute. Copyright: Philipp Meuser

sti ad esempio, la Tour Lumiere dello stilista Pierre Cardin o la ancora oggi tanto discussa metropolitana sub-lagunare, nella speranza che anch'essi rimangano parte delle «Venezie possibili» e non di quella reale!

Se Miozzi è stato fondamentale per l'assetto urbano, l'architetto veneziano del periodo recente più celebre è senz'altro Carlo Scarpa, che svolse un ruolo fondamentale nel tentativo di coniugare tradizione e modernità. Come nessun altro, egli aggregò in una forma inedita la tradizione costruttiva veneziana, la varietà dei materiali, delle tecniche di costruzione e l'amore per il dettaglio, con elementi moderni elaborando un linguaggio formale indipendente e innovativo. I suoi progetti sono dislocati in vari punti della città e per individuarli si deve cercarli con attenzione. Non si tratta di nuovi edifici appariscenti o ingombranti, ma di interventi, aggiunte e ristrutturazioni, recuperi di interni o rifacimenti di situazioni preesistenti in cui è sempre riconoscibile il nuovo «strato» che Scarpa ha inserito con attenzione al contesto, ma al tempo stesso con l'affermazione del nuovo, sviluppando un inedito modo di relazionarsi con gli edifici storici. Al primo posto tra le meraviglie dei progetti di Scarpa va sicuramente citata la Fondazione Querini Stampalia, seguita dal negozio Olivetti in Piazza San Marco. Ma anche i progetti di dimensione più modesta come l'intervento a Ca' Foscari, l'Aula Manlio Capitolo o il monumento alla Partigiana meritano una visita.

Quello che era consentito a Scarpa non è riuscito ad altri architetti di fama. Nella quasi euforica convinzione che il Moderno potesse trovare posto a Venezia, negli anni Cinquanta e Sessanta del XX secolo furono elaborati numerosi progetti, quali l'edificio sul Canal Grande di Frank Lloyd Wright, l'ospedale di Le Corbusier o il palazzo dei congressi nei Giardini della Biennale di Louis Kahn, che per motivi diversi e dopo accesi dibattiti e scontri non furono mai realizzati. Visti questi insuccessi, per molto tempo nessuno si azzardò più a proporre architettura moderna per Venezia. Negli anni Ottanta fu quasi del tutto abbandonata l'idea di dover erigere edifici di rappresentanza in posizione preminente per affrontare invece con decisione il tema dell'edilizia residenziale. I primi interventi residenziali – costruiti in gran parte con sovvenzioni pubbliche – erano ubicati in aree periferiche del centro storico, come nel sestiere Cannaregio o sull'isola della Giudecca.

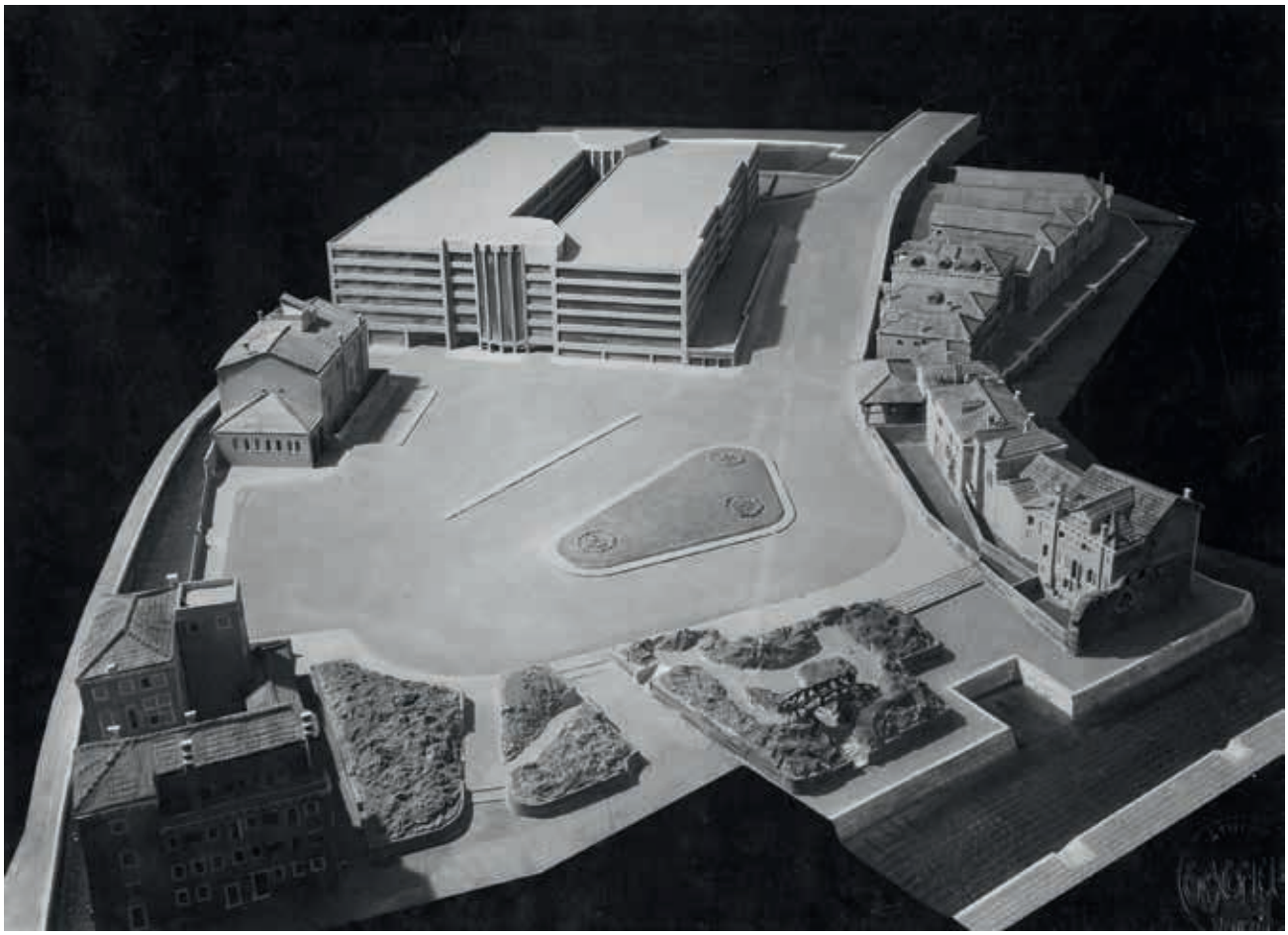
L'area della Biennale costituisce un vero e proprio campo di sperimentazione dell'architettura moderna. Dall'istituzione della Biennale molti architetti famosi si sono dedicati alla realizzazione dei padiglioni dei singoli paesi. A breve distanza dai padiglioni neoclas-

Vista aerea sulla stazione marittima con i nuovi terminal passeggeri. Copyright: Philipp Meuser

sici di Francia, Gran Bretagna e Germania, si ritrovano quindi i padiglioni moderni di Alvar Aalto, Josef Hoffmann e Sverre Fehn, trasformando l'area della Biennale in un caleidoscopio dell'architettura degli ultimi cento anni. Anche le mostre di architettura della Biennale hanno svolto un ruolo importante per il confronto della città con l'architettura moderna. La nuova architettura della città e dei dintorni ha fatto da filo conduttore soprattutto alle esposizioni del 1985, diretta da Aldo Rossi, e del 1991, diretta da Francesco Dal Co.

Aldo Rossi, che era già celebre a Venezia per la realizzazione del galleggiante Teatro del Mondo, per la Mostra di Architettura invitò gli architetti di tutto il mondo a presentare contributi progettuali su diversi temi legati a Venezia e alle zone circostanti. Gli oltre 1.500 progetti pervenuti furono esposti negli spazi della Biennale stimolando il dibattito sul confronto della città con la Modernità. Tra i diversi temi proposti, figurava un progetto per un nuovo ponte sopra il Canal Grande che sostituisse il provvisorio Ponte dell'Accademia e venivano richieste proposte per il completamento del Museo Guggenheim di cui, in base ai progetti originari, era stato realizzato solo il pian terreno. In tutti i casi si trattava però di lavori astratti cui non seguirono né un programma concreto né

Il progetto per la Torre di Porta Nuova di Map Studio è uno dei numerosi esempi di riconversione di spazi all'interno dell'Arsenale. Copyright: ORCH orsenigo_chemollo



Modello del progetto per Piazzale Roma con la Autorimessa Comunale firmato da Eugenio Miozzi. Copyright: Università Iuav di Venezia - Archivio Progetti, Fondo Eugenio Miozzi

un finanziamento. Con la Biennale del 1991 diretta da Francesco Dal Co venne ripresa l'idea dei concorsi per la città. Questa volta architetti di fama furono chiamati a prospettare delle soluzioni per interventi costruttivi concreti. Ne derivarono progetti straordinari, quali il nuovo padiglione centrale di Francesco Cellini e l'ampliamento del Palazzo del Cinema al Lido di Rafael Moneo, nonché la riqualificazione di Piazzale Roma. Pur trattandosi di interventi concreti, rispondenti alle esigenze reali della città, nessuno di questi progetti è stato attuato.

Il tentativo di ripensare sostanzialmente l'impianto urbanistico della città e realizzare nuovi progetti concreti fu intrapreso in particolare nel 1993. Con il filosofo e docente universitario Massimo Cacciari alla guida dell'amministrazione cittadina, l'architetto Roberto D'Agostino quale assessore all'Urbanistica riformulò integralmente il piano regolatore di Venezia. Per la prima volta l'intero territorio urbano con le sue diverse aree parziali, dal centro storico alla zona industriale, fu considerato come un unico territorio e in un'ottica urbanistica d'insieme ripensando i rapporti tra le diverse parti. Risalgono a questo periodo numerosi progetti, in buona parte realizzati, quali il ponte sul Canal Grande di Santiago Calatrava, il quartiere residenziale Junghans alla Giudecca di Cino Zucchi e altri, l'ampliamento del

cimitero sull'isola di San Michele firmato da David Chipperfield nonché diversi progetti di risanamento nel centro storico. In quel periodo l'urbanistica si adoperava soprattutto per innescare nuovi sviluppi anche nelle zone antistanti e in periferia. Furono realizzati il nuovo terminal aeroportuale, il Parco Scientifico Tecnologico VEGA, al confine settentrionale dell'area industriale di Marghera, nonché l'ampia zona verde del parco di San Giuliano, ai margini della laguna. Altri importanti progetti sono anche questa volta rimasti irrealizzati, soprattutto la nuova sede dell'Università di Architettura di EMBT e il Terminal Fusina di Alberto Cecchetto.

Negli ultimi tempi Venezia e diventata sempre di più un «luogo espositivo» di spicco per la scena artistica contemporanea portando ad una nuova contaminazione tra nuovo e antico. In questo caso Venezia serve più che altro da scenografia all'arte figurativa ma in tale contesto sono stati chiamati anche architetti celebri a misurarsi con il patrimonio edilizio storico: Tadao Ando ha progettato per conto della Fondazione Pinault la ristrutturazione di Palazzo Grassi e Punta della Dogana, Rem Koolhaas sta lavorando alla ristrutturazione del Fondaco dei Tedeschi, mentre per la Fondazione Prada è stato accuratamente restaurato Palazzo Ca' Corner della Regina sul Canal Grande.

Il sistema di dighe mobili denominato MOSE che in futuro dovrà proteggere Venezia dall'acqua alta dovrebbe essere completato nel 2016. Nel più largo dei tre varchi di collegamento tra laguna e mare, la Bocca di Lido, viene costruito un isola artificiale. Oltre agli impianti tecnici e una stazione per la supervisione dei lavori, l'isola accoglierà anche un parco pubblico. Copyright: Philipp Meuser

Il negozio Olivetti in Piazza San Marco, uno dei capolavori di Carlo Scarpa. Copyright: ORCH orsenigo_chemollo

Venezia possiede – come pochi altri luoghi al mondo – la capacita straordinaria di attirare persone da ogni parte del mondo, di ogni estrazione sociale e di ogni ambiente economico e culturale. Nel 2013 la Biennale Arte ha ospitato più di 470.000 visitatori e nello stesso anno oltre dieci milioni di ospiti hanno trascorso almeno una notte a Venezia. Se si includono i numerosissimi turisti giornalieri è realistico stimare che questo numero raddoppi. Affinché la citta non resti un mero monumento per turisti più o meno frettolosi affascinati dalla storia o solo dalla sua lontana evocazione, un'architettura moderna, che anche in futuro si inserisca nel contesto esistente con circospezione e rispetto, risulterà indispensabile per la sopravvivenza della città.

Il porto passeggeri

Il turismo crocieristico è letteralmente esploso negli ultimi vent'anni: nel 1996 a Venezia si contavano circa 260.000 passeggeri, che nel 2010 sono saliti a due milioni trasformando la città lagunare nel principale porto passeggeri del Mediterraneo. Questa crescita è stata possibile perché negli scorsi anni '90 si decise di spostare nel porto industriale in terraferma tutto il traffico merci, destinando quindi i grandi terminal, dove oggi approdano contemporaneamente fino a otto navi da crociera e diverse navi più piccole, alle crociere nel Mediterraneo in partenza da Venezia. Ormai, pero, il numero e le dimensioni delle navi da crociera hanno raggiunto proporzioni non più sostenibili per la città, e non solo a causa del consi-

Il progetto degli architetti londinesi Dixon e Jones per Piazzale Roma realizzato per un concorso in occasione della Biennale di Architettura del 1991 sotto la direzione di Francesco Dal Co. Copyright: Dixon and Jones

Il Palazzo di Rio Nuovo iniziato da Angelo Scattolin sull'omonimo canale voluto da Eugenio Miozzi per collegare velocemente Piazzale Roma con Piazza San Marco. Copyright: Clemens F. Kusch

Il parco scientifico Tecnologico VEGA è uno dei primi progetti di riconversione della zona industriale di Marghera. Su oltre 20 ettari di superfice il VEGA offre aree edificate con uffici e laboratori nonché parcheggi e zone verdi. Copyright: Studio Piva

Secondo Convegno "Venezia e l'architettura moderna" – Ateneo Veneto

Il 23 maggio 2014 si è svolta a Venezia la seconda edizione del Convegno "Venezia e l'Architettura moderna" organizzato dall'Università IUAV di Venezia e curato dai professori Aldo Norsa e Guido Zucconi

Il quadro del rapporto di Venezia con la modernità che è emerso dal convegno ha tinte contrastanti: da un lato nel contributo del Sopraintendente arch. Renato Codello si rivendica un ruolo di Venezia come città moderna per eccellenza dove molto di più che in altre città italiane sono stati realizzati importanti interventi di nuova architettura sia da parte di "grandi firme" sia da studi locali e architetti giovani. Interventi caratterizzati da un'elevata qualità e attenzione all'inserimento nel particolare contesto storico-artistico. Dall'altro lato il convegno ha presentato e cercato di comprendere le ragioni per alcuni progetti non realizzati, quali la nuova sede dello IUAV degli architetti Miralles/Tagliabue o il Nuovo Palazzo del Cinema al Lido dello studio 5+1AA con Rudy Ricciotti. In questi casi la mancata realizzazione non è dovuta ad un inadeguato percorso di progettazione o ad un mancato finanziamento, visto che i due progetti sono emersi da concorsi preparati con cura, ma piuttosto da un *iter* di appalto e avvio dei lavori (per entrambi i progetti erano già stati appaltati i lavori) che non ha tenuto sufficiente conto di condizioni a contorno dell'opera quali le caratteristiche dei terreni e ha portato a contrasti insanabili con le imprese appaltatrici.
Ma il rapporto tra Venezia e l'architettura moderna, come emerge anche dalla guida all'architettura moderna presentata nell'ambito del convegno è sempre stato contrassegnato, dal dopoguerra ad oggi, da momenti di ottimismo e apertura nei confronti dell'architettura moderna a periodi di ostinata diffidenza verso il nuovo, visto come minaccia alla storia e all'identità veneziana, come dimostra primo fra tutti il progetto non realizzato di Frank Lloyd Wright per la palazzina Masiero sul Canal Grande.
Diverso è lo sviluppo delle aree di "terraferma" dove non vi sono i vincoli storici e ambientali della Venezia "lagunare" che pur tuttavia estende la sua influenza "mitologica" anche sulle aree limitrofe. Cosi ogni progetto nelle aree di Mestre e Marghera viene guardato con particolare attenzione non solo per la vicinanza e incombenza fisica (come è stato per l'infelice progetto del Palais Lumière di Pierre Cardin) ma anche per lo spostamento delle funzioni dalla Venezia storica alla "terraferma". Già con la realizzazione dell'Ospedale all'Angelo su progetto dello studio Altieri con l'architetto Emilio Ambasz si è innescato un processo di duplicazione o trasferimento di funzioni pubbliche importanti dalla parte storica alle zone di più recente urbanizzazione. Processo che è proseguito con la realizzazione degli edifici dell'Università di Ca' Foscari (su progetto dello studio Mar) e in particolare con l'ambizioso progetto del museo M9 a Mestre che dovrebbe ridisegnare e riqualificare il nuovo centro di questa città ormai "bipolare". Ai progetti pubblici si aggiungono le iniziative private che vogliono sfruttare la vicinanza con la città storica non rinunciando ad una pretesa di accentuata modernità.
Ma Venezia è in questo periodo sulla ribalta delle cronache in particolare per il progetto del Mose, le dighe che dovrebbero proteggerla dall'acqua alta. Durante il convegno sono stati presentati i progetti di Alberto Cecchetto per le opere a contorno della bocca di porto di Malamocco e per il centro di controllo all'Arsenale. Progetti di qualità che però purtroppo non alleviano la gravità degli scandali nella realizzazione del progetto. Scandali che hanno fatto riemergere i dubbi avanzati dai "pochi" capeggiati dall'ex-sindaco Massimo Cacciari sull'utilità, il costo di realizzazione e gestione e l'impatto di quest'opera sul futuro della città.
Il convegno è stato concluso da Tomaso Montanari che ha fatto un interessante confronto della situazione di altre città italiane con la particolarità della situazione veneziana lasciandoci sul futuro di Venezia la riflessione di come sia importante non chiederci tanto "come Venezia possa essere adeguata alla Modernità, ma come la Modernità possa essere adeguata a Venezia".

Nell'ambito del convegno è stata presentata la Guida all'Architettura Moderna di Venezia a cura di Clemens F. Kusch e Anabel Gelhaar pubblicata in tedesco, francese, inglese e italiano per i tipi dell'editore DOM-Publishers di Berlino (www.dom-publishers.com).
Qui si riportano ampi stralci della parte introduttiva della guida.
Hanno aperto i lavori Anna Buzzacchi, Renzo Dubbini, Giovanni Salmistrari, Giuliano Segre, Andrea Ferrazzi e Angela Vettese.
Hanno illustrato casi di studio Flavio Albanese, Paolo Vimercati, Tommaso Santini, Manuel Cattani, Mario Po', Plinio Danieli, Oscar Girotto, Giancarlo Carnevale, Giovanna Mar, Valerio Paolo Mosco, Giuseppe Camporini e Sabina Lenoci.
Infine hanno commentato Federico Della Puppa, e gli studenti Michele Capotosto, Matteo Corazza, Alberto Dal Bò, Nicholas Erboso, Gianni Andrea Granzotto, Irene Marcuz, Alberto Oliviero, Francesco Orteschi, Alessandra Pagnussato, Francesco Palermo, Marta Pandolfo, Enrica Pavan, Matteo Rizzo, Elisa Secco, Andrea Verì, Niccolò Zennaro.

derevole inquinamento ambientale provocato da questi giganti del mare. Si levano sempre più forti le voci che avvertono che una di queste navi potrebbe perdere il controllo, con conseguenze catastrofiche. Che le navi rappresentino un pericolo è evidente già dalle loro proporzioni: le più grandi superano in altezza i campanili e quando attraversano il bacino di San Marco sembrano perpetrare un vero e proprio atto di violenza contro la città. Sono state prospettate diverse soluzioni alternative per i tragitti dal porto al mare aperto, ma le compagnie armatrici sono contrarie allo spostamento in terraferma dei terminal passeggeri e al raggiungimento del mare aperto attraverso la Bocca di Malamocco, nella parte meridionale della laguna, poiché non potrebbero più pubblicizzare il fascino della vista sulla città storica. Girare intorno a Venezia passando da sud sarebbe possibile solo scavando un nuovo canale, un'operazione dispendiosa e molto discutibile dal punto di vista ambientale. Gli oppositori ribattono a tutte queste proposte sostenendo che la laguna non è fatta per queste grandi navi e che bisogna trovare delle soluzioni affinché restino del tutto al largo, fuori dalla laguna. Nel frattempo, mentre si cercano soluzioni di principio, il porto passeggeri veneziano è cresciuto anche dal punto di vista costruttivo. E' stato necessario edificare terminal idonei ad accogliere il numero sempre maggiore di passeggeri, tali da soddisfare esigenze analoghe a quelle dei terminal aeroportuali. Negli anni scorsi sono stati realizzati diversi edifici quali il Terminal Passeggieri 103 e

il Terminal Isonzo I e II e parcheggi è sono state ampliate e ristrutturate le strade che conducono al porto. Inoltre, è stata costruita una linea di navetta sopraelevata, il cosiddetto People Mover, che collega con il centro storico i parcheggi del Tronchetto e il porto passeggeri passando per Piazzale Roma. Invece di un collegamento su acqua, che sarebbe stato fattibile e in linea con la tradizione della città, si optò per una soluzione «moderna»: una linea sopraelevata che si snoda al disopra dell'acqua e della terra. La linea del People Mover lunga quasi un chilometro e costata 18 milioni di euro è stata inaugurata nel 2010. Per le tre fermate sono stati concepiti dei tetti di vetro su una struttura di acciaio bianco. Queste pensiline rimandano agli elementi stilistici dell'architetto spagnolo Santiago Calatrava, autore del quarto ponte sul Canal Grande, senza però riuscire a evocarne la poetica «organica».

La Terraferma

Per un veneziano il mondo si divide in Venezia e la Terraferma. Tutto quello che non e circondato dall'acqua e si trova oltre il Ponte della Libertà, è semplicemente Terraferma. Il visitatore che arriva in aereo avrà un'impressione molto diversa della citta secondo il lato dove siede. Se è a destra – e se come di consueto il volo sopraggiunge da sud –, vedrà lo spettacolo straordinario delle cupole, dei campanili e dei tetti di tegole della città storica interrotta dai canali e circondata dalla laguna. Se, invece, è seduto a sinistra, avvisterà l'estesa zona industriale di Marghera, un'area che nacque alla fine del XIX secolo. Queste così diverse realtà, la città storica, le isole della laguna e i territori di Mestre e Marghera appartengono a un'unica amministrazione comunale. Ogni giorno, migliaia di pendolari arrivano a Venezia dalla terraferma per raggiungere il posto di lavoro. Per questa parte dei veneziani di «Terraferma» è diventata sempre più importante la creazione di un'identità urbana alternativa alla città storica ed è con queste intenzioni che negli anni scorsi sono stati realizzati e messi in cantiere diversi progetti. L'ultimo in ordine di tempo è il Museo M9, progettato su concorso dallo studio Sauerbruch Hutton è attualmente in corso di realizzazione. Quest'ambizioso progetto doterà Mestre del suo primo museo importante che, attrezzato con negozi, biblioteche e ristoranti, sarà il nuovo cuore pulsante della città. Ma il maggiore interesse per lo sviluppo della terraferma è iniziato negli anni '80 del secolo scorso con diversi piani urbani, concorsi e progetti. Il più vasto per estensione è il Parco San Giuliano a Mestre, su progetto dello studio americano Antonio Di Mambro, con il quale un grande appezzamento di terreno al margine della laguna è stato bonificato e trasformato in area verde a servizio dei veneziani ai due lati del Ponte della Libertà. Più
a nord sorge l'aeroporto Marco Polo, tra i principali aeroporti d'Italia, dal 2002 dotato di nuovo terminal. Diversi progetti, tra cui centri commerciali e un nuovo stadio di calcio, interessano la zona circostante l'aeroporto, ma finora non sono arrivati alla fase di realizzazione. Più a sud, direttamente sulla strada che conduce a Venezia, è in corso di realizzazione dal 1993 un vasto piano di risanamento e riconversione della zona industriale, il cui primo tassello è il Parco Scientifico Tecnologico VEGA, con uffici, laboratori per aziende ed enti pubblici e privati. Nuovi edifici per l'università, alberghi ed edifici per uffici sono sorti anche sul lato opposto dell'asse viario e ferroviario, in posizione ben collegata sia con Venezia che con Mestre e con la rete infrastrutturale. La mancanza di un vero e proprio masterplan urbanistico per quest'area rischia però di relegare all'isolamento i singoli edifici, impedendo lo sviluppo di un quartiere urbano veramente attrattivo. All'ulteriore modernizzazione e valorizzazione di Mestre ha contribuito poi la realizzazione dell'Ospedale dell'Angelo, ormai il principale ospedale della città. Inoltre, i diversi edifici alti di varia qualità sorti nei dintorni di Mestre prefigurano uno sviluppo dal carattere metropolitano della Terraferma veneziana.