



*Direttore*

Piero PEDROCCO  
Università degli Studi di Udine

*Comitato scientifico*

Pier Paolo BALBO  
Università di Roma La Sapienza

Margherita TING FA CHANG  
Università degli Studi di Udine

Sandro FABBRO  
Università degli Studi di Udine

Klaus R. KUNZMANN  
Technische Universität Dortmund

Francesco Domenico MOCCIA  
Università di Napoli Federico II

ENZO SIVIERO  
Università IUAV di Venezia

Maurizio TIRA  
Università degli Studi di Brescia

Dionisio VIANELLO  
Centro Nazionale di Studi Urbanistici

Micael JAKOB  
École Polytechnique Fédérale de Lausanne

## INFRASTRUTTURE URBANISTICA E PAESAGGIO



La collana si propone di pubblicare i contributi di coloro che si occupano dei temi relativi alle interazioni tra il paesaggio, inteso come prodotto delle civiltà umane e quindi, oltre che rappresentato da pittori, poeti e letterati, analizzato ed interpretato da studiosi e scienziati di molteplici discipline, le infrastrutture, a rete e puntuali, viste nel loro più ampio senso di componenti caratterizzanti la struttura di un territorio secondo le necessità umane e l'urbanistica, vista sia come progettazione dello spazio urbanizzato, sia come disciplina della pianificazione coerente delle modificazioni del territorio, in senso architettonico, economico, amministrativo e normativo.

La collana pone, pertanto, al centro della sua attenzione, il rapporto strutturale, in senso statico, sistemico e dinamico, tra le tre dimensioni citate. Essa è volta a colmare il vuoto culturale relativo all'interazione tra parti compositive di un tutto che non può essere disgiunto, tentando la messa in relazione di saperi, articolati e complessi, che hanno come esito la promozione di civiltà a partire dalle competenze tecniche, sociali, politiche e culturali necessarie.

Stampato con il contributo dell'Università degli Studi di Udine – Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura.

Piero Pedrocco, Elena Olivo, Giorgio Verri

# **Un quartiere sperimentale a Sant'Erasmus**

Studi per una progettazione integrata

Laboratorio integrato di Progettazione urbanistica  
Università degli Studi di Udine a.a. 2015-2016





Aracne editrice

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

Copyright © MMXVII  
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

[www.giacchinoonoratieditore.it](http://www.giacchinoonoratieditore.it)  
[info@giacchinoonoratieditore.it](mailto:info@giacchinoonoratieditore.it)

via Vittorio Veneto, 20  
00020 Canterano (RM)  
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-0152-0

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: marzo 2017

# Indice

- 11      Introduzione  
Problematiche spaziali, concezione architettonica e ragioni pedagogiche
- 23      Capitolo I  
Equilibri urbani e nuove centralità. La posizione e il ruolo ipotizzato per Sant'Erasmus nell'area veneziana
- 1.1. La Venezia del Novecento uscita dall'isola, 23 – 1.2. Motivi, obiettivi e ipotesi, 28.
- 39      Capitolo II  
Dai *Key Diagrams* al *Masterplan* alla progettazione omogenea. Un modello urbanistico semplificato per una progettazione urbana complessa
- 2.1. Dai *Key Diagrams* al *Masterplan*, 39 – 2.2. Le analisi per la redazione del *Masterplan*, 47 – 2.3. Il metodo usato nella tesi di Annalisa Ippoliti, 54 – 2.4. La fase di progetto del *Masterplan* e la individuazione degli ambiti territoriali omogenei, 64 – 2.5. Le Norme tecniche di attuazione, 75 – 2.6. La assegnazione degli ambiti territoriali, 80.
- 83      Capitolo III  
I progetti degli ambiti urbanistici: interazioni parallele
- 3.1. Planimetrie parallele, 83 – 3.2. L'ambito territoriale omogeneo 1, 84 – 3.3. L'ambito territoriale omogeneo 2, 89 – 3.4. L'ambito territoriale omogeneo 3, 95 – 3.5. L'ambito territoriale omogeneo 4, 100 – 3.6. L'ambito territoriale omogeneo 5, 105 – 3.7. L'ambito territoriale omogeneo 6, 113 – 3.8. L'ambito territoriale omogeneo 7, 117 – 3.9. L'ambito territoriale omogeneo 8, 124 – 3.10. L'ambito territoriale omogeneo 9, 131 – 3.11. L'ambito territoriale omogeneo 10, 138 – 3.12. L'ambito territoriale omogeneo 11, 145 – 3.13. L'ambito territoriale omogeneo 12, 151 – 3.14. L'ambito territoriale omogeneo 13, 158 – 3.15. L'ambito territoriale omogeneo 14, 162 – 3.16. L'ambito territoriale omogeneo 15, 167.

- 171      **Capitolo IV**  
**Immaginare città**
- 4.1. (Cenni di) Visioni del “Tutto”, 171 – 4.2. Ri-concettualizzazioni necessarie. Crisi disciplinare e opportunità: Ri-fondare, 173 – 4.3. Frammenti biografici: da Penteseleia a ... Zora. Progettare l'isola che (non) c'è, 175 – 4.4. Ri-attualizzare, 176 – 4.5. Scale, Metodi, Linguaggi, 177 – 4.6. Immaginare spazi, immaginare città, 178 – 4.7. La coscienza del vuoto, 179 – 4.8. La scala intermedia del Progetto urbano, 186 – 4.9. Il tracciato, 188 – 4.10. Visioni urbane, città latenti, 189.
- 193      **Capitolo V**  
**Paesaggi anfibi e geometrie mutevoli**
- 5.1. Il Progetto come Iper-Testo, 194 – 5.2. Percorsi tematici ed operativi, 194 – 5.3. Questioni di scala, questioni di metodo, questioni di linguaggio, 195 – 5.4. Paradigmi, temi e aspetti metodologici del progetto, 196 – 5.5. I paradigmi del Progetto, 202 – 5.6. La scala intermedia di intervento, 202 – 5.7. Trame, punti e contrappunti. Relazioni mutevoli, 203 – 5.8. Tessuti, tracciati ed emergenze architettoniche, 203 – 5.9. Spazi aperti. Parchi e “parchi”, 210 – 5.10. Questioni di metodo (didattico), 210 – 5.11. Azioni e intenzioni (*Step* metodologici, teorici e operativi), 211 – 5.12. Iter (metodologico) del Progetto, 212 – 5.13. Segni del Paesaggio e geomorfologia del suolo, 218 – 5.14. Tracciati e tessuti, 218 – 5.15. Spazi aperti, parchi e “pause” urbane, 218 – 5.16. Emergenze architettoniche, 219.
- 221      **Capitolo VI**  
**Le progettazioni idrauliche per il quartiere insulare**
- 6.1. La progettazione delle strutture idrauliche, 221 – 6.2. Acque e Urbanistica, 222 – 6.3. La rete interna dei canali, 232 – 6.4. Le reti di drenaggio delle acque, 233 – 6.5. Il sistema di acquedotto, 235.
- 239      **Capitolo VII**  
**Il progetto volumetrico del quartiere come esito delle progettazioni integrate**
- 7.1. L'isola ricomposta, 239 – 7.2. La Verifica del Dimensionamento, 251 – 7.3. L'Esperienza del Volume. Il grande *pachwork*, 255.



- 261      **Capitolo VIII**  
          **Studenti in cerca di un Titolo**
- 8.1. Contrappunto in punta di piedi: ruoli e metodi nell'apprendimento in architettura ed urbanistica, 261 – 8.2. Perplexità di studio, sopralluoghi, lavoro di gruppo e opportunità di trocinio, 268 – 8.3. Vicino-Lontano. Oltre l'isola felice, 273.
- 279      **Capitolo IX**  
          **Conclusioni, ... con sorprese**
- 291      **Bibliografia**
- 295      **I Gruppi di lavoro del Laboratorio Integrato di Progettazione Urbanistica**



# Introduzione\*

## Problematiche spaziali, concezione architettonica e ragioni pedagogiche

Questo libro non è rivolto ai soli studenti, e nemmeno ai soli docenti di urbanistica, ingegneria e architettura. Tanto meno ai pedagoghi, di cui pullula il mondo, ma dei quali vi è sicuramente un rilevante bisogno scientifico. Non pretendiamo sovrapporci a questi, ma lo faremo.

Del resto ci rivolgiamo a molti più di quanti il nostro sforzo mai potrà raggiungere, sia localmente che in generale, anche se la nostra piccola opera si limita ad un contesto ben definito.

Questo piccolo volume nasce dalla sperimentazione condotta da alcuni docenti, gli autori del volume, nell'ambito del Laboratorio integrato di progettazione urbanistica, che comprende moduli di insegnamento di Urbanistica, di Composizione architettonica e di Idraulica, del primo anno, secondo semestre, del Corso magistrale di Architettura dell'Università degli studi di Udine.

Da ormai troppi anni assolviamo compiti didattici per non aver commesso piccoli errori. Se ne fanno sempre, perché di anno in anno, di semestre in semestre le contingenze cambiano, specie in un Paese come l'Italia, in continua presunta riforma e in una Università piccina e periferica, come quella, degnissima, in cui operiamo, sempre attenta ad anticipare le trasformazioni di stato, per apparire e segnalarsi, in modo che le riforme qui subite risultano quasi il doppio del dovuto.

I discenti, l'aula, le assistenze reciproche e i rapporti tra colleghi, le *epoché*, quasi husserliane, determinano inoltre la trascendentalità dei comportamenti didattici: ineludibili. Basterebbero solo queste a segnare diversamente le generazioni di laureati e dottori, anche di ricerca (cosiddetti PhD per uniformarsi a un mondo estremamente variegato che non corrisponde quasi mai), che escono, sono usciti e Dio volendo, usciranno ancora dalle nostre università.

\* Piero Pedrocco, Elena Olivo e Giorgio Verri.

Gli errori, salvo gravi casi estremi, gravano statisticamente nel tempo più sul docente “responsabile catecumeno” che sul discente “energumeno”. Ma nulla toglie che si compiano in un contesto mobile, variabilissimo, che non consente rendite di posizione.

Ben inteso, l’università, specie come concepita in Italia, rappresenta un *refugium peccatorum* di rendite di posizione. Ma qui parliamo di “rendite” in altro senso: quelle che ti ritrovi in aula, il primo giorno di ogni inizio semestre, di ogni nuovo corso.

Di fronte alla coscienza di chi affronta il compito formativo di nuovi iniziati per la società, per la professione e, soprattutto, per la cultura, non dovrebbe esistere rendita di posizione alcuna, e di fatto, per quanto poc’anzi asserito, non può esistere. La sfida si rinnova sempre.

Naturalmente, con ciò, non vogliamo asserire che tutti i docenti abbiano né la stessa capacità didattica, né la stessa sensibilità sistemica ed individuale. Anche questo è un aspetto di grande variabilità. Né vogliamo togliere alcuna responsabilità ai discenti. Anche costoro portano fardelli diversificati per abilità, propensione e capacità di adattamento. Giocano inoltre fattori generazionali, contestuali e sociali che impongono la differenza: quella “differenza” che, come sosteneva il matematico, astronomo, filosofo e poeta persiano Ghiyāth ad-Dīn Abu’l-Fath Umar ibn Ibrāhīm al-Khayyām Nīshāpūrī (brevemente Omar Khayyam) già alcuni secoli or sono, “sta nella differenza”. E se “la differenza sta nella differenza”, tanto meno in pedagogia essa consente scorciatoie formulistiche predefinite.

Ma un aforisma ci sia consentito: “Una società che non boccia non promuove!” Un quasi ossimoro apparentemente ovvio. Ma spesso disatteso. Talora per ignavia, talaltra per convinzione ideologica, ... ed è il caso più grave.

Ebbene, anche promuovendo si può bocciare, e ciò, forse, incide di più. Ma naturalmente non è facile da attuare.

Nel Laboratorio da noi condotto, fortuna ha voluto che le condizioni di elettricità psichica tra docenti e tra docenti e studenti fossero tali da generare qualche entusiasmo. E non era scontato, poiché il tema era accattivante ma ostico sotto molteplici aspetti.

L’entusiasmo contamina. Si sente nell’aria. E pur con tutte le dovute differenze e fughe, anche con durate variabili nei vari soggetti, con percorsi parabolici personali, esso ci ha aiutati molto. Anche a bocciare promuovendo dolorosamente. Ma meno del previsto.



Figura 1: Rappresentazione quasi ideogrammatica di Venezia. Sec. XVI. Autore ignoto. A.S.Ve, S.E.A., Laguna, dis. 128. Sezione di fotocoproduzione dell'Archivio di Stato in Venezia, su Concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, n. 8/2017.



Figura 2: Particolare dell'isola di Sant'Erasmus tratto dalla mappa precedente. A.S.Ve, S.E.A., Laguna, dis. 128. (Conc. n. 8/2017, vedi Figura 1).



Figura 3: Cristoforo Sabbadino, Sant'Erasmus o *Lido de S. Rasmus*, con Venezia e le isole della Laguna nord, particolare della mappa della Laguna di Venezia del 1556, redatta in copia sulla base dell'originale da Angelo Minorelli nel 1695. A.S.Ve, S.E.A., Laguna, dis. 13. (Conc. n. 8/2017, vedi Figura 1).



Figura 4: Angelo Emo, particolare dalla mappa della Laguna di Venezia 1763 con il *Littoral di S. Erasmo*, il *P. di S. Niccolò*, il *P. di S. Erasmo* e il *Porto delli 3Pi.* A.S.Ve, S.E.A., Laguna, dis. 167. (Conc. n. 8/2017, vedi Figura 1).

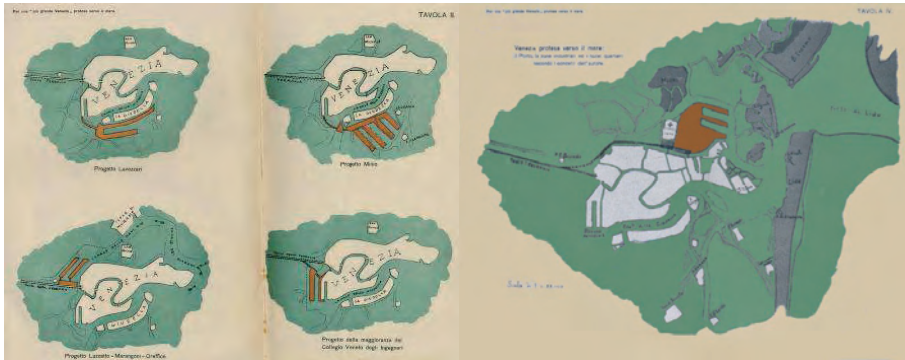


Figura 5: Soluzioni insulari per il Poro. Tratte da: Antonio Salvadori, *Per una più grande Venezia protesa verso il mare e contro il “Porto di Mestre”*, Premiate officine grafiche Carlo Ferrari, Venezia, 1917.

Il proponente, un curioso “ricercatore”, depresso per natura, ... quasi un intellettuale, ... ma non si vede, ... né si direbbe proprio, ... ebbe una visione, giusta o sbagliata che fosse, all’età di 14 anni, mentre in motonave tornava dal Lido di Venezia verso il quartiere gotico-bizantino di questa tormentata “città”. Perché non espanderla dove si sarebbe naturalmente espansa nei secoli gloriosi della Serenissima. Verso le isole, verso il mare, anziché solamente verso Terra Ferma, ove ormai si era consolidato un vasto insediamento industriale? Ovviamente nulla all’epoca egli sapeva di Filippo Grimani e Piero Foscari, sindaco del Comune di Venezia e Presidente della locale Camera di Commercio di fine Ottocento, né di Giuseppe Volpi, amico del Foscari appoggiato dalla Banca Commerciale Italiana, i quali riprendendo le idee del capitano Luciano Petit, al motto di “uscir fuori dell’sola”<sup>1</sup> avrebbero portato alla realizzazione di Porto Marghera.

A ciò e per ciò avrebbero fatto seguito le scelte metropolitane della Venezia del Primo Novecento e quindi, del Ventennio fascista, su una strada ormai tracciata.<sup>2</sup> Senza queste scelte, con la ripartizione razional-comprensiva e funzionalista di Turismo, Cultura (Biennale)

1. Giannantonio Paladini, “Politica e società a Venezia nel ’900. Una sintesi”, [www.insula.it/images/pdf/resource/quadernipdf/Q04-03.pdf](http://www.insula.it/images/pdf/resource/quadernipdf/Q04-03.pdf). Giovanni Distefano, Giannantonio Paladini, *Storia di Venezia: 1797-1997. 3. Dalla Monarchia alla Repubblica*, Supernova, Grafiche Biesse, 1997.

2. Si veda il recentissimo: Carlo Rubini, *La Grande Venezia nel Secolo Breve. Guida alla topografia di una metropoli incompiuta (1917-1993)*, Cierre Edizioni, Caselle di Sommacampagna (VR), 2016.

e Industria (Porto Marghera), non sappiamo quali condizioni si sarebbero prodotte localmente. Certo a costoro, nel volgere del secolo, si deve molto in termini di possibilità future affinché Venezia non finisse banalizzata nel largo compendio di città che furono dell'Italia peninsulare, grande cimitero di medie e piccole "città" oggi ormai addirittura immemori delle d'annunziane "città del silenzio". Anche se non è detto che l'abbandono non possa ancora avvenire nonostante gli sforzi secolarizzati e in atto.

Nè all'epoca nulla costui sapeva dell'aspro dibattito tra Giovani e Vecchi, e poi tra Neo-Insularisti, volti a realizzare le nuove portualità industriali verso il mare e Progressisti, tentati dallo sbarco fuori dalle sacre acque, sulla terraferma delle barene e della malaria, nel "retrobottega",<sup>3</sup> anche se percepiva già allora, come chiunque in questo stratificato Paese, il delicato contrasto tra Passatisti e Futuristi.

La consapevolezza della conservazione dinamica, in opposizione alla preservazione statica, verrà dopo molti anni di riflessioni e condizionamenti psicologici e culturali.

Ma sulle ragioni urbanistiche relative alla scelta dell'isola di Sant'Erasmus per svolgere la nostra esercitazione, ormai lido interno nella Laguna di Venezia,<sup>4</sup> ci esprimeremo più innanzi. Essa viene vista come possibile equilibratore di masse scomposte tra terra e mare che, assieme al Lido, restituisca alla città antica, e alle isole della Laguna Nord, una certa centralità, perduta nella madrepora metropolitana veneta.

In questa introduzione conta di più sottolineare alcune opportunità legate a questa scelta ai fini dell'insegnamento condotto e della necessità di far lavorare gli studenti su simili spazi ed in simili contesti.

Andiamo per gradi.

1. La condizione insulare riduce le possibilità di fuga verso l'infinito e l'indefinito, queste si possono comunque ottenere con le acque ma non con le prospettive edilizie e il verde pubblico e privato, spesso utili, in molti scadenti progetti, a mistificare l'incompiutezza delle relazioni spaziali ai limiti della città; nello spazio insulare, ciò è meno probabile, stante la conclusione imposta allo spazio dai confini acquei che costringono la soluzione progettuale a misurarsi con essi e con le loro riflessioni e attese al di là del bacino o del canale, oltre lo spazio

3. Piero Pedrocchi, *Venete Lagune. Un passato e un futuro da non dimenticare*, Aracne editrice, Roma, 2016. ("Capitolo X Effetti sulla portualità e sull'economia dell'area").

4. P. Pedrocchi, *Venete Lagune ...*, *op.cit.*



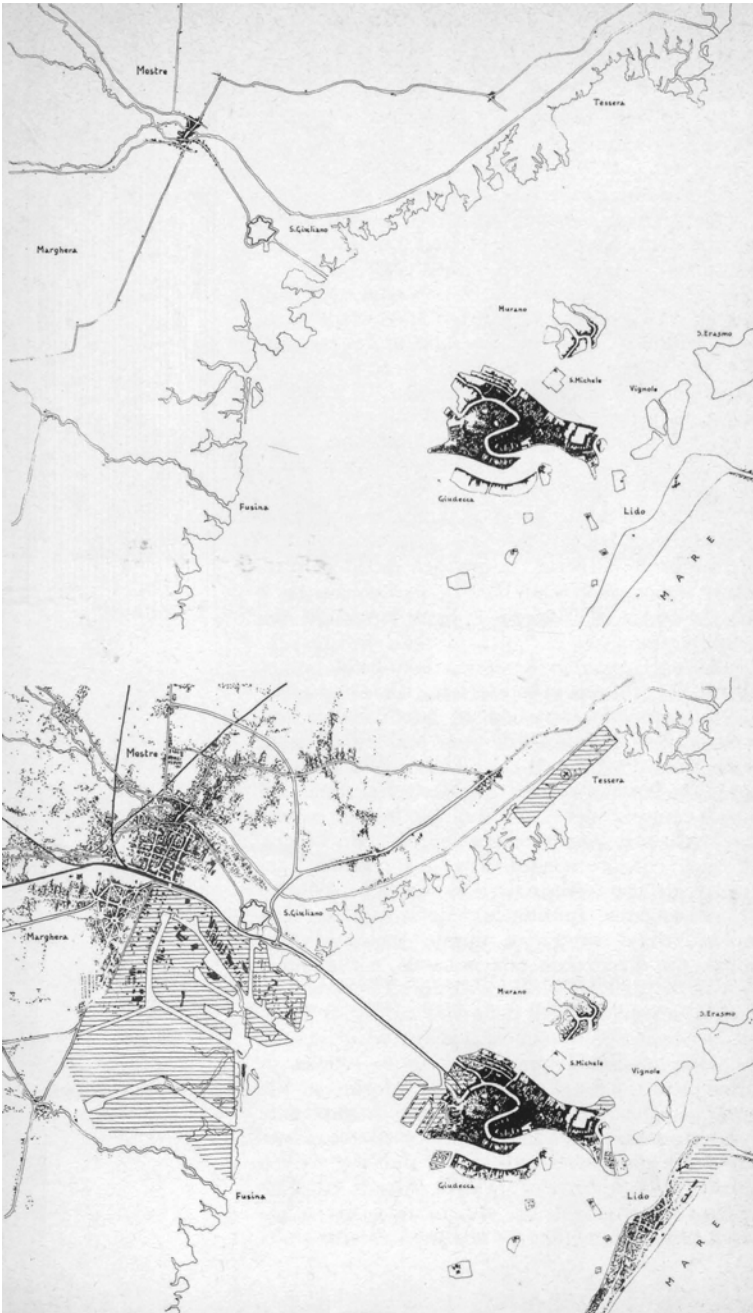


Figura 6: Venezia all'inizio del XVIII secolo (sopra) e a metà del XX secolo (sotto).  
 Tratte da: Paolo Maretto, *Architettura del XX Secolo in Italia. Venezia*, Vitali e  
 Ghianda, Genova, 1969.

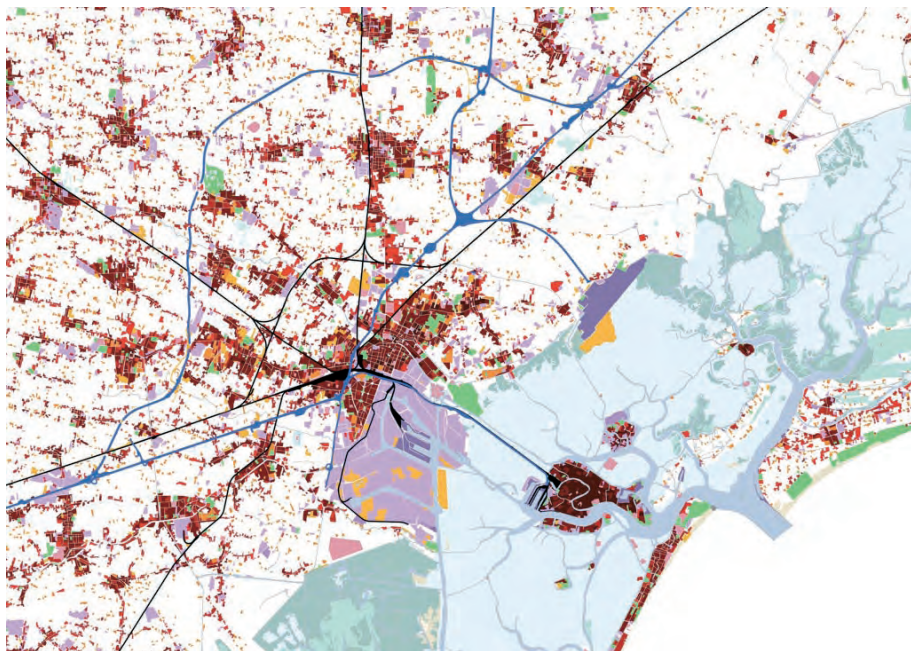


Figura 7: L'area veneziana oggi, come tipico esempio di deformazione e dispersione della forma urbana. Evidente come lo spostamento del Porto e la conformazione delle reti di trasporto abbiano aiutato il fenomeno, spingendolo verso Terra Ferma, senza che il processo di conformazione urbana sia nemmeno qui concluso. P. Pedrocco, elaborazione dati Infrastruttura dei Dati Territoriali, Regione del Veneto – Catalogo dei Dati, 2013.<sup>5</sup>

acquico medesimo, nei paesaggi della descrizione letteraria, poetica pittorica e finanche tecnica: il “vedutismo” di questa condizione, storicamente talvolta magniloquente, è del resto ben noto.

2. La limitata dimensione dell'isola, comunque più grande di molti centri storici di medie e grandi città italiane, che conta 3,26 km<sup>2</sup>, con circa 4 km come maggiore estensione in lunghezza da Sud-ovest verso Nord-est e una larghezza variabile tra 1,25 e 0,6 km, rappresenta un banco di prova ideale per allenare gruppi di studenti a interagire tra loro per la formazione di un quartiere concluso e quasi autosufficiente, nel quale concentrarsi sulle reciproche funzioni e integrazioni spaziali,

5. Si veda: Aa Vv., *Venezia e il Veneto. Problemi metropolitani e trasformazioni urbane*, Piero Pedrocco (a cura di), Centro Regionale Studi Urbanistici del Veneto, Aracne Editrice, Roma, 2014.

senza che ciò offra la possibilità di agire da soli su un contesto che per un gruppo di lavoro di 3-6 unità risulterebbe eccessivo, essendo l'isola capace, come vedremo, di ospitare un quartiere di 40000-50000 abitanti da progettare con un certo dettaglio, e senza dover scomodare necessariamente tutte le elucubrazioni dell'inizio del Secolo scorso sulle unità di vicinato, le città satellite e i quartieri modello, poiché qui la relatività a Venezia storica e agli altri insediamenti lagunari e di Terra Ferma, si presenta spontaneamente e senza forzature ideologiche per la naturale conformazione dei luoghi.

3. Il dover agire all'interno di un ambiente artificiale-naturale come quello della Laguna di Venezia, conservata dall'uomo grazie a grandi opere idrauliche realizzate per secoli, e intriso di caratteri paesaggistici di grande valore culturale, dotati pur con le varianti stilistiche secolari che li caratterizzano di una certa omogeneità formale in relazione allo spazio che li ospita, costringe il discente ad operare su scale di valori formali meno ampie e dispersive rispetto ad un campo generico di applicazione, evidenziando, attraverso i vincoli imposti dallo spazio e dalla natura dei luoghi, ancor prima che attraverso leggi e normative, opportunità e problemi dell'architettura.

4. La dimensione ridotta degli ambiti assegnati a ciascun gruppo e la richiesta di progettare spazi pubblici e collettivi compatti, innescata anche con opportune norme studiate ad *hoc*, attraverso la preliminare redazione di un piano guida (*masterplan*) che orientasse la progettazione urbanistica generale secondo i modelli propri dell'area lagunare veneta, senza necessariamente mistificare la storia con inopportuni falsi stilistici e morfologici, ha costretto ulteriormente gli spazi della progettazione urbanistica ed architettonica a confrontarsi con limitate porzioni spaziali, per lo più derivanti dall'analisi delle campiture agricole e dei canali di scolo, di piscicoltura e lagunari preesistenti, portando così gli studenti ad un doveroso gioco di incastri di forme e strutture che ricordano gli spazi plastici della città storica, con tutte le peculiarità che in questa si sono prodotte grazie alle stratificazioni culturali e che qui assumono invece il connotato di ricerca propositiva di un modello insediativo umanamente ispirato alla storia, senza volerlo necessariamente copiare. Ciò ha rivelato non poche sorprese, anche per gli stessi discenti, accortisi di non essere affatto abituati a progettare in spazi ridotti e costrittivi, nei quali veniva oltretutto avversato l'uso banale del verde e del giardinetto attorno all'edificio per risolvere

consecuzioni problematiche tra edifici e spazi pubblici o produttivi.

5. Dal lato opposto, sulla grande scala urbana, la scelta di collocare un “quartiere”-isola-“sestiere”-“città satellite” di discrete dimensioni ad est del centro storico antico di Venezia, ha posto problemi di riflessione metropolitana non scontati. Primo fra tutti quello che affligge la stessa popolazione e le stesse istituzioni in una realtà urbana che non sembra essere ancora stabile dopo le innovazioni del Primo Novecento, al pari dell’ambiente di filtro tra terra e acque che la ospita tra la terraferma e il mare: cosa dobbiamo intendere oggi per Venezia? Come dobbiamo interpretare i “quartieri-città” novecenteschi di Lido, Marghera, Mestre? Che ruolo ha ed ha avuto il Porto industriale di Venezia, nell’area delle Barene tra Marghera e Fusina, in tutto l’odierno assetto insediativo di questa “città” policentrica? E che ruolo avrà? Che significato politico, economico e strutturale assume in questo la dispersione urbana degli insediamenti della Terra Ferma nei comuni di cintura, che appare ancora in evoluzione, contro la concentrazione obbligata dall’insularità degli insediamenti in Laguna? E quale sarà il significato da attribuire alla cosiddetta “città metropolitana”, a prescindere dalla banalizzazione fattane dalla legge in carenza di ulteriore riforma del titolo V della Costituzione repubblicana del 1948? Porsi queste domande significa già mettere in discussione, secondo una logica non banale, il concetto stesso di “città”, abusato nel nostro tempo e nel nostro Paese, dove gli stessi Antichi Romani ben distinguevano tra *urbe*, ovvero lo spazio solido del costruito, dentro le mura, e *civitas*, come struttura immateriale dei cittadini componenti una certa comunità coesa. Un dubbio non da poco e non solo per i nostri studenti.

6. La grande e pervasiva presenza delle acque obbliga a porsi interrogativi idraulici, a cominciare dalle altezze da attribuire al selciato sul livello medio del mare, per continuare con i problemi di realizzazione del sistema fognario, di eventuale raccolta delle acque meteoriche e di circolazione delle acque nei canali e nei bacini previsti all’interno dell’isola. Essa però rappresenta anche una grande opportunità per i trasporti, e su questi pone dubbi importantissimi per il discente, sia sul piano locale, di quartiere, che dell’intero assetto urbano e lagunare. Come servire i rapporti tra 40000 persone e il resto della città metropolitana, come arrivare a Venezia, Mestre, Marghera, Lido, alle altre isole della Laguna, alla terraferma della penisola del Cavallino e quindi a Jesolo e all’aeroporto Marco Polo sulla gronda lagunare Ovest?

Come si vede l'aver scelto un simile tema pone problemi interpretativi di interesse sia per lo studente che per la ricerca, in materie articolate e complesse, sicuramente di per sé non sufficienti a spiegare tutte le opportunità e discrepanze che un tale "quartiere" potrebbe produrre sugli assetti generali della "città" e della Laguna, ma comunque foriere di riflessioni indispensabili sia per chi sta producendo sforzi di apprendimento e applicazione tesi a costruirsi un retroterra culturale e operativo di rilievo, sia per chi volesse approfondire tematiche articolate e complesse come quelle del costruire in Laguna ad un livello di ricerca epistemologico più avanzato.

Non vanno infine taciute le opportunità di dibattito che una simile ricerca offre su una delle città più controverse del panorama urbanistico nazionale italiano. Su cui recentemente si tace troppo. Sicuramente anche in tal senso ci siamo spesi, pur nella consapevolezza che la ricerca e l'insegnamento stavano alla radice più profonda dei nostri sforzi.

Del resto, in Italia, ci siamo dimenticati che la città è più rara e forse più bella della campagna, perché abbiamo riempito la campagna dei più brutti oggetti di città, riducendola ad una non città sconclusionata, spesso un retrobottega per le cose scomode o per quelle che non siamo più riusciti ad agglomerare, perdendo il controllo della forma sia degli insediamenti che del loro contraltare nello spazio aperto.

Abbandonando da un lato l'idea della bellezza della città, e della sua struttura compatta, che in Europa soprattutto, ne era parte integrante, si è talvolta rincorsa dall'altro lato un'ipotesi bucolica, mai realizzata e solo talvolta male attuata, per una campagna che non c'è quasi più. Ma l'una senza l'altra sono ben poca cosa. E anche su questo è necessario tornare concettualmente a riflettere e, soprattutto, a lavorare, ricucendo gli strappi del recente disperdersi degli insediamenti nel territorio anche alla grande scala urbana, e costruendo, laddove sia necessario, brani di città che le restituiscano un senso compiuto anche attraverso nuove conformazioni strutturanti.

Ogni nuova conformazione urbana dovrebbe allora avere il fine di rendere la città, qui intesa come l'*urbe* della *civitas*, nuovamente e prioritariamente attrattiva per insediamenti residenziali e produttivi stabili, resilienti, e comunque sufficientemente flessibili per poter affrontare le incertezze del futuro.

Proprio nei termini di attrattività, concetto economico e sociale ancora poco sperimentato nei suoi caratteri prossemici, culturali ed

architettonici legati al contesto e all'economia nel lungo periodo, di resilienza, come capacità di un sistema di adattarsi al cambiamento riproducendosi in modo autopoietico, sempre che glielo si lasci fare, e di flessibilità d'uso e di gestione, anche e soprattutto urbanistica, dello spazio urbano, sta una serie di risposte che si vogliono qui ricercare, senza la pretesa di avere le soluzioni in tasca e di voler chiudere assertivamente lo spazio, tanto meno quello della Laguna veneta, in una formula preconfigurata e idilliaca, come si è tentato di fare col centro storico di Venezia. Per ora rovinandolo e di fatto non riuscendovi. Uno spazio unico e predefinito, come vedremo, in assoluto non c'è, perché potrebbe esprimersi in molte forme, quasi come in un caleidoscopio di rappresentazioni urbane sovrapposte e di progetti sognati che si rincorrono in uno scorrere di personaggi e dimensioni spaziali e temporali parallele e susseguenti.