

La testa di Ponte

**Progetto di
Vittorio Gregotti
Carlo Magnani
Filippo Messina
Pierantonio Val**

1985

Affrontare il tema di ricerca sull'area ovest di Venezia ha significato trattare un triplice gruppo di questioni.

In primo luogo dare un giudizio su quest'area implica affrontare i problemi che riguardano il tema dell'accesso al centro storico, la formulazione di una serie di considerazioni sul sistema globale delle relazioni, sia interne alla città sia più generalmente tra Venezia e l'entroterra, cercando di misurare le potenzialità trasformatrici che questa parte può giocare rispetto al sistema urbano complessivo (in quanto punto strategico della trasformazione e quindi «luogo» privilegiato del progetto).

In secondo luogo ciò significa reinterpretare l'insieme delle attrezzature che si sono concentrate su questa parte di città: porto, stazione ferroviaria, attrezzature di servizio, le cui ragioni organizzative sono ora tutte interne a se stesse. La parte urbana si configura infatti in gran parte come la giustapposizione casuale di una serie di aree, recinti, estranee alla struttura urbana, in parte sottoutilizzate e prive di relazioni reciproche, prodotto evidente di quel processo di «modernizzazione» ottocentesco che ha trovato a Venezia nella riorganizzazione del sistema delle relazioni il principale motore della trasformazione.

Misurare quindi attraverso il progetto la validità di un'ipotesi trasformatrice su questa serie di attrezzature diventa non solo un problema di riorganizzazione funzionale dell'area e di precisazione dei ruoli intermodali delle sue parti costitutive: (stazione, Tronchetto, Piazzale Roma), ma, innanzitutto, deve diventare presupposto del progetto la necessità di mettere in relazione queste aree sia tra loro sia rispetto l'intera città.

Ciò vuol dire sviluppare il tema dell'intermodalità dei sistemi di trasporto e cogliere l'opportunità di ripensare la struttura di accesso al centro storico e le sue parti, come elementi di nuova Architettura della costruzione della città, come materiali dell'architettura privilegiati per la ridefinizione globale di questa parte urbana.

In tale prospettiva le attrezzature terminali vengono ad assumere funzioni, ruoli e valori aggiuntivi rispetto alle specifiche esigenze intermodali e di volta in volta gli elementi di relazione tra le parti diventano i principali caposaldi del progetto.

In terzo luogo affrontare il tema della progettazione nel confronto con questa parte della città significa fare riferimento ad un'idea di trasformazione come ricerca di un principio di identità della parte e contemporaneamente di «appartenenza» alla città stessa.

Ciò comporta nel caso dell'area ovest di Venezia (ma il caso può essere generalizzato ad altre aree urbane di «periferia interna») di misurarsi con la poliedricità della situazione contestuale: di confrontarsi con una realtà così composita in cui gli spazi disponibili si trovano strettamente legati, anche se in modo frammentario, a parti più strutturate, a luoghi e manufatti consolidati, ricercando un metodo di approccio, e

quindi un progetto, che continuamente stabilisca le proprie ragioni a partire, appunto, dalla discontinuità della situazione specifica.

Il progetto affronta con questo atteggiamento i quattro temi all'interno dell'area, che compongono nel loro insieme l'intero sistema di accesso al centro storico: stazione, Piazzale Roma, area portuale e area del Tronchetto e precisa rispetto a questi temi le principali scelte insediative.

Per quanto riguarda la stazione ferroviaria, valutata l'ipotesi di un progressivo incremento del servizio ferroviario nelle relazioni tra Mestre-Marghera e Venezia, il progetto cerca di dare risposta al nuovo, maggiore e articolato ruolo urbano che la stazione viene ad assumere.

A tal fine propone la riorganizzazione dell'intera testata ferroviaria, e sviluppando il tema del rapporto terra-acqua come fattore organizzativo del progetto, prevede uno sdoppiamento dei servizi lungo il fronte laguna, ed un loro aumento e razionalizzazione a fini metropolitani lungo il bordo del Canal Grande.

A Piazzale Roma e al Tronchetto il progetto opera verso una scomposizione integrata delle funzioni intermodali in un programma di una nuova razionalizzazione degli accessi su gomma.

Al Tronchetto viene affidato il ruolo di punto privilegiato di interscambio per i trasporti privati e per le merci e il tema del progetto diventa il disegno della nuova isola in rapporto alla città storica.

A Piazzale Roma invece, ridotto a punto intermodale essenzialmente per il trasporto pubblico e per il proseguimento pedonale nella città, l'ipotesi di progetto affronta il problema del ridimensionamento e dell'integrazione dell'attrezzatura nel tessuto urbano attraverso un consolidamento delle aree contermini.

Per l'attrezzatura portuale il tema assume implicazioni più complesse.

Cercare una maggiore integrazione tra porto e città come era storicamente e come oggi non è (parte estranea al sistema urbano caratteri, leggi, forma e ragioni), ha significato avanzare l'ipotesi di una complessiva reinterpretazione di questa attrezzatura e anche del suo assetto funzionale.

A partire dall'attuale stato di crisi del porto, che può trovare margini di ripresa solo attraverso una riorganizzazione complessiva nell'ambito lagunare oltre che nella ridefinizione degli aspetti gestionali, il progetto cerca di ripensare l'intera organizzazione tipologica del porto nel centro storico come una grande attrezzatura urbana concentrata nella zona dei moli.

In questa prospettiva anche il porto viene così ad assumere funzioni e ruoli aggiuntivi che esaltano, in un quadro più vasto, i caratteri intermodali dell'attrezzatura e le possibilità di relazione e di «appartenenza» con la città.

PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE DELLA TESTA DI
PONTE DEL CENTRO STORICO

12. Planivolumetrico complessivo dell'area

PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE DELLA TESTA DI
PONTE DEL CENTRO STORICO

13. Vista complessiva dell'area dal Canal Grande

14. L'area portuale, planimetria piano terra, soluzione di progetto













