

TRASPORTI

& cultura

48-49

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**FERROVIE TRANSALPINE: COLLEGAMENTI
INTERNAZIONALI E MOBILITÀ LOCALE**



Rivista quadrimestrale
maggio-dicembre 2017
anno XVII, numero 48-49

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 - 30121 Venezia

e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Scientifico

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti
Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2017 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2017

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI**5 FERROVIE TRANSALPINE:
COLLEGAMENTI INTERNAZIONALI
E MOBILITÀ LOCALE**

di Laura Facchinelli

**7 EVOLUZIONE DEI SISTEMI DI
TRASPORTO ATTRAVERSO I
VALICHI ALPINI**

di Marco Pasetto

**13 LE SFIDE DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE IN UNA MONTAGNA
DIVERSA**

di Michelangelo Savino

**21 IL CORRIDOIO DEL BRENNERO:
CONNETTERE L'ITALIA, CONNET-
TERE LE CITTÀ**

di Ezio Facchin

**29 IL RUOLO ECONOMICO DELLE RETI
FERROVIARIE TRANSALPINE VIA
SVIZZERA NEGLI INTERSCAMBI
EUROPEI. IL CASO DELL'ASSE DEL
SEMPIONE-LÖTSCHBERG**

di Oliviero Baccelli

**35 COLLEGAMENTI TRANSALPINI
NELLA REGIONE LIGURIA: IL
TERZO VALICO DEI GIOVI E IL
NODO DI GENOVA**

di Giovanni Giacomello

**43 FERROVIE TRANSALPINE: IL TRAFOR-
RO DEL FRÉJUS E IL CASO DELL'AU-
TOSTRADA FERROVIARIA ALPINA**

di Danilo Marigo

**51 I COLLEGAMENTI FERROVIARI
ITALIANI CON I PAESI CONFINANTI
A EST, AUSTRIA E SLOVENIA**

di Emiliano Pasquini e Giovanni Giacomello

**59 LE FERROVIE DEI PAESI CONFINAN-
TI AL DI LÀ DELLE ALPI: I TRENI
PRIVATI TURISTICI IN SVIZZERA**

di Andrea Baliello

**65 ATTRAVERSO IL PAESAGGIO.
UN VIAGGIO LUNGO LE RETI
FERROVIARIE SECONDARIE
IN TRENINO ALTO-ADIGE**

di Sara Favargiotti

**73 RIUTILIZZO DI TRACCIATI
FERROVIARI ALPINI DISMESSI.
LA SOSTENIBILITÀ TECNICA,
ECONOMICA E SOCIALE DEL
PROLUNGAMENTO DELLA LINEA
FERROVIARIA DEL CADORE**

di Marco Pasetto, Emiliano Pasquini, Giovanni
Giacomello e Andrea Baliello

**81 POSSIBILI EVOLUZIONI DEI COL-
LEGAMENTI FERROVIARI NAZIO-
NALI E INTERNAZIONALI ATTRA-
VERSO LE ALPI RETICHE E ATESENE**

di Giovanni Saccà

**89 VALUTAZIONE AMBIENTALE
DELLA RICONVERSIONE DI
FERROVIE DISMESSE IN AMBITO
ALPINO**

di Giovanni Campeol, Sandra Carollo, Nicola
Masotto ed Elisa Maria Vittoria Bertolini

**95 LA FERROVIA DEL PONENTE
LIGURE, DALLA DISMISSIONE AL
PARCO COSTIERO DELLA RIVIERA
DEI FIORI**

di Oriana Giovinazzi

**103 I PONTI DELLA FERROVIA PONTEB-
BANA IN FRIULI: IL RIUTILIZZO
DELLE INFRASTRUTTURE STORI-
CHE E IL LORO SIGNIFICATO**

di Giorgio Croatto, Angelo Bertolazzi e
Umberto Turrini

*cultura***111 I 150 ANNI DELLA FERROVIA
DEL BRENNERO. LA TECNICA
COME STORIA E CULTURA DEL
TERRITORIO**

di Wittfrida Mitterer

**117 I PAESAGGI FERROVIARI
TRA ABBANDONO E
RIQUALIFICAZIONE**

di Francesco Viola

**123 I TRE FUTURI DI VENEZIA. TRE
CONVEGNI E UN LIBRO**

di Laura Facchinelli

Ferrovie transalpine: collegamenti internazionali e mobilità locale

di Laura Facchinelli

Le Alpi sono il territorio di separazione-collegamento dell'Italia rispetto ai quattro Paesi confinanti. Separazione originaria: a causa delle obiettive difficoltà incontrate nel superamento della catena montuosa, che per secoli fu possibile solo affidando alla trazione animale. Collegamento: a partire dall'800 inoltrato, quando per la prima volta fu possibile compiere l'attraversamento con il treno: era il 1867, anno di apertura all'esercizio della ferrovia Bolzano-Innsbruck, quando il primo convoglio transitò sul valico del Brennero. Seguirono le gallerie di valico: Frejus, San Gottardo, Sempione.

Il treno è stato pertanto il primo, e per alcuni decenni l'unico, mezzo di trasporto meccanico a disposizione per attraversare le Alpi.

Ma il treno ha avuto un altro ruolo importante, nei territori di montagna: quello di collegare le vallate montane con le linee principali, nel fondovalle, portando anche in alta quota modernità e sviluppo. Un servizio per le piccole comunità, con costi inevitabilmente molto elevati in rapporto al numero dei viaggiatori trasportati. Ed ecco che dagli anni Sessanta del '900, mentre il numero degli autoveicoli in circolazione cresceva vorticosamente e le politiche nazionali puntavano senza esitazioni su un prevalente sviluppo delle strade, parve logico chiudere molte linee ferroviarie locali (ormai definite "rami secchi") e sostituire i collegamenti prima effettuati con il treno, con servizi di autobus, molto più economici, flessibili, "moderni". Ai quali si sarebbero affiancate, sempre più numerose, le autovetture private.

Oggi quella scelta a senso unico appare dissennata. La nostra sensibilità ecologica vorrebbe infatti mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente e (almeno a parole) servizi pubblici in sostituzione dell'invasiva mobilità con veicoli privati. Il mezzo in assoluto meno inquinante e invasivo è il treno. Così, lungo certi percorsi, da tempo si accarezza l'idea di ripristinare la ferrovia non più esistente o, meglio, di costruirne una tutta nuova: con costi che – volendo passare dagli attuali studi preliminari alla concreta realizzazione - si annunciano rilevanti, sia per la costruzione che per il futuro esercizio. In certi casi, addirittura, si rispolverano proposte di collegamenti ferroviari depositate da decenni negli archivi locali, e si sogna di realizzarle, così da creare nuove relazioni internazionali su percorsi montani finora segnati solo dall'asfalto.

Questi sono i temi affrontati nel presente numero della nostra rivista: da un lato i grandi collegamenti ferroviari internazionali sulle direttrici principali, dall'altro i servizi ferroviari locali.

Per i primi, in tempi recenti sono da registrare importanti opere di potenziamento sull'asse del San Gottardo e su quello del Sempione-Lötschberg; attualmente procedono i lavori per la galleria di base del Brennero e le linee afferenti. Altrettanto importanti sono gli accordi internazionali per l'effettuazione di treni che mettano concretamente in relazione l'Italia con i Paesi confinanti, dalla Francia alla Slovenia, sia per i viaggiatori che per le merci.

I servizi locali (a parte i citati slanci visionari) richiedono ammodernamenti e capacità organizzativa tali da renderli affidabili, e quindi appetibili per le comunità servite. E, possibilmente, anche per i turisti (traendo un po' ispirazione dai suggestivi treni turistici gelosamente conservati nella vicina Svizzera).

Il tema delle ferrovie alpine attraversa varie discipline: dall'ingegneria (si pensi al sempre difficile superamento dei dislivelli, con costruzione di ponti e gallerie), all'architettura (stazioni, che in passato richiamavano, per forme e materiali, le valli attraversate), alla progettazione nel paesaggio: in passato le stesse opere di ingegneria, diventavano paesaggio, mentre per le nuove opere l'innovazione dei materiali e del disegno pone, oggi, un problema di armonia con l'ambiente naturale. Ovviamente non può prescindere, il tema delle ferrovie alpine, da valutazioni economiche (previsioni di traffico, sostenibilità degli investimenti, tenendo anche conto dei benefici in termini di benessere per le popolazioni locali). Sul piano culturale richiama un racconto storico emozionante (si pensi ai 150 anni dell'importante ferrovia Brennero), che appartiene alla grande storia delle nazioni. E con le reti dei binari, i treni circolanti, la frequenza, i tempi di percorrenza, condiziona i ritmi e i luoghi di vita, investendo aspetti sociali e psicologici delle popolazioni. E quindi appartiene anche alla piccola storia quotidiana, in continuo divenire.



I TRE FUTURI DI VENEZIA

MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



TRASPORTI & cultura

I tre futuri di Venezia. Tre convegni e un libro

di Laura Facchinelli

Nel mese di giugno 2017 è stato pubblicato il libro *I tre futuri di Venezia. Marghera, Mestre e Centro Storico: pensieri sulle trasformazioni*. Si tratta di un supplemento della nostra rivista. Si apre così un capitolo nuovo, che vede protagonista anche il gruppo di studio Paesaggi Futuri, in un impegno nel quale le elaborazioni accademiche, in gran parte teoriche, vengono orientate ai problemi concreti della città nella quale rivista e gruppo di studio hanno la loro sede: Venezia.

Nell'arco di sei mesi, da fine settembre 2016 ad aprile 2017 sono state organizzate tre giornate di studio dedicate al territorio veneziano. La scrivente ha programmato queste tre giornate come impegno del proprio anno di presidenza del Rotary Club Venezia Mestre, e tutti i componenti del gruppo Paesaggi Futuri hanno partecipato alla realizzazione di questa impresa: in prima linea l'arch. Oriana Giovinazzi e l'arch. Viviana Martini, che con la scrivente hanno poi curato il libro. Hanno contribuito a vario titolo istituzioni come VEGA, AVM, Porto di Venezia, l'Ateneo Veneto e, in particolare, gli Ordini degli Ingegneri e degli Architetti di Venezia, che hanno riconosciuto le tre giornate come iniziative formative, con riconoscimento dei crediti per gli iscritti.

Il punto centrale della riflessione nelle tre giornate e nel libro è la multiformità di Venezia. Il nome "Venezia" evoca immediatamente, ovunque nel mondo, l'immagine della città d'acqua unica e magnifica, intessuta di storia, d'arte e bellezza. Ma Venezia ha anche un'anima di terraferma, anzi, due anime: Marghera e Mestre.

C'è Marghera che, scelta nei primi decenni del '900 per insediamenti produttivi, con realizzazione di infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali, ha poi subito la dismissione di gran parte delle produzioni e, in mancanza di decisioni da parte degli amministratori, è rimasta sospesa, in attesa di interventi efficaci di riconversione.

E poi c'è Mestre, che negli anni del dopoguerra ha segnato una crescita rapidissima della popolazione e quindi delle costruzioni, purtroppo senza un progetto urbanistico, con attenzione solo all'aspetto funzionale e al contenimento dei costi.

Quanto alla città storica, c'è l'eterno dilemma fra conservazione e rinnovamento. Intanto la città viene sfruttata, purtroppo, in tutti i modi possibili, con una presenza sempre più massiccia e invadente di turisti e un costante, inarrestabile esodo dei residenti.

Venezia è queste tre realtà insieme, e proprio per la sua molteplicità costituisce un'esperienza ricca e interessante. Protagonisti dei tre appuntamenti non sono stati i pubblici amministratori che "comunicano le decisioni", quanto i docenti, gli esper-

The three futures of Venice. Three conferences and a book

by Laura Facchinelli

The book titled *The three futures of Venice. Marghera, Mestre and Historic City: Thoughts on the Transformations* was published in June 2017 as a supplement to our magazine. The book gathers and expands the talks given during the three-day conference organized by the Paesaggi Futuri study group with the Rotary Club Venezia Mestre, dedicated to the Venetian territory, and focused as the central issue on the many forms of Venice.

In addition to the unique city on water, faced with the eternal dilemma between preservation and renewal, there is Marghera: developed since the early decades of the twentieth century as a major industrial site, it was later abandoned and remains in limbo, awaiting effective reconversion projects. And then there is Mestre: after World War II its population grew rapidly, as did construction, unfortunately without a city plan, and it could now change its fate with significant architectural projects. The protagonists of the three events and the book are teachers, experts and intellectuals who analyze and debate the issues taking the discussion to the international level.

The book intends to send a message: "Venice, with its three souls held together by the lagoon, has three different possible futures. Only if all three are implemented, in a brilliant comprehensive plan, can she become great again in the centuries to come".

Nella pagina a fianco: la copertina del libro *I tre futuri di Venezia*.



1 - Momenti delle giornate di studio, nella sede VEGA (in alto) e nell'Aula Magna dell'Ateneo Veneto.

ti, gli intellettuali, che analizzano e discutono. Gli incontri sono stati aperti al confronto oltre i confini, sullo scenario internazionale.

Prima Giornata di studio. *Marghera: riconversione, progetto, paesaggio*

La prima idea era stata quella di intitolare questo convegno *Marghera, potenzialità di una periferia*, perché il tema delle aree produttive dismesse è assai diffuso, interessa i margini di molte nostre città, nelle quali si determinano situazioni di degrado, che creano malessere e senso di insicurezza. In tempi recenti si sono moltiplicate iniziative sul tema delle periferie. È intervenuto anche l'architetto Renzo Piano, che col suo stipendio di senatore ha creato un gruppo di ricercatori, i quali studiano modalità per ricucire e rivitalizzare luoghi oggi

sopraffatti dalla bruttezza. "Siamo in un paese straordinario e bellissimo – scrive l'architetto - ma allo stesso tempo molto fragile. È fragile il paesaggio e sono fragili le città, in particolare le periferie dove nessuno ha speso tempo e denaro per far manutenzione. Ma sono proprio le periferie la città del futuro, quella dove si concentra l'energia umana. C'è bisogno di una gigantesca opera di rammenando e ci vogliono delle idee...Le periferie sono la grande scommessa urbana dei prossimi decenni". Il tema "periferie" si allaccia anche all'edizione 2016 della Biennale di Architettura, che in particolare con la mostra *Reporting from the front*, allestita a Mestre, aveva concentrato l'attenzione sulle trasformazioni dei waterfront e sulle attese di Marghera e Bagnoli.

Per progettare il futuro di Marghera occorre anzitutto guardare oltre i confini, e quindi viaggiare, ascoltare. Ed ecco che il convegno ha preso avvio con cinque "Casi studio" – due italiani: Genova e Bagnoli, e tre europei: Amburgo, Londra, Lione – per far conoscere altre situazioni. Per presentare modi di pensare e di agire diversi da quelli che a Venezia hanno portato alla mancata risoluzione del "Problema Marghera". Per illustrare i casi internazionali sono intervenuti Oriana Giovinnazzi, architetto (sul tema del waterfront di Genova), Massimo Pica Ciarrarra, architetto (caso Bagnoli), Chiara Mazzoleni, luav (riqualificazione ad Amburgo), Gianmichele Melis, ARUP (trasformazioni a Londra), Paolo Alberti, Artelia Italia (progetto Lione), coordinati dal prof. Aldo Norsa (luav).

In chiusura della mattinata Carlo De Vito, FS Sistemi Urbani, ha illustrato un progetto per la rigenerazione urbana della vasta area attorno alla stazione ferroviaria di Mestre.

Nel pomeriggio, è intervenuto Andreas Kipar, Studio Land, che aveva già lavorato sul caso Marghera, ma anche in altre realtà: ancora esperienze a confronto.

Importante è stata la tavola rotonda - coordinata dal giornalista Bruno Rizzotti di Adnkronos - alla quale sono intervenuti alcuni protagonisti sul tema di Marghera: dalle istituzioni, Regione e Comune, all'Autorità Portuale, da AVM alle due Università veneziane, luav e Ca' Foscari. Per concludere con Tommaso Santini di VEGA, Parco Scientifico Tecnologico di Venezia, che ospitava l'evento.

Seconda Giornata di studio. *Mestre: la ferrovia e la città*

Anche questa iniziativa, sempre ospitata da VEGA, è stata suddivisa in due sessioni. La prima (mattina) è stata dedicata a casi studio internazionali in tema di rigenerazione architettonica e urbana: sono intervenuti Matteo Tabasso, Siti, Politecnico di Torino (sul caso Torino), Oriana Giovinnazzi, architetto (Milano Porta Nuova), Zeila Tesoriere, Università di Palermo (sul tema di Barcellona), Giulia Melilli, architetto (Berlino). Alcuni esperti – Massimiliano De Martin del Comune, Giovanni Seno di AVM e Gianfranco Bettin della Municipalità di Marghera - hanno analizzato l'area della stazione di Mestre. La sessione pomeridiana ha visto un altro caso studio: Carlo De Vito ha presentato infatti i progetti di recupero degli scali ferroviari di Milano. Momento centrale è stata la Tavola Rotonda, dedicata al nodo ferroviario di Mestre: esigenze FS, aspettative della città e visione delle istituzioni, col coordinamento del giornalista Francesco Bottazzo del Corriere del Veneto.

Terza Giornata di studio. *Venezia: paesaggio urbano nel contemporaneo*

Questa giornata, come le precedenti, è stata riconosciuta come evento formativo dall'Ordine degli Ingegneri e dall'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori della provincia di Venezia.

Nei lavori della mattinata – dopo la relazione introduttiva di Guido Vittorio Zucconi – sono stati presentati alcuni interventi realizzati nel '900. Hanno parlato Riccardo Domenichini, architetto luav (trasformazioni di Miozzi negli anni '30), Orietta Lanzarini, Università di Udine (interventi di Carlo Scarpa alla Fondazione Querini Stampalia, anni '60), Sergio Pratali Maffei, Università di Trieste (ricostruzione del Teatro La Fenice, anni '90), Federica Bosello, anche a nome di Nicola Torricella, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (riqualificazione area portuale a Venezia, anni 2000), Vittorio Spigai, Ingegnere e Architetto (Campus di San Giobbe, sempre anni 2000).

Nel pomeriggio, è stato affrontato il tema della tutela del patrimonio esistente, che si confronta con la modernità, con gli interventi di Enzo Siviero, Università ECampus, Mario Piana, luav, e Viviana Martini, architetto.

In chiusura, si è svolta una tavola rotonda coordinata dal direttore del Gazzettino Roberto Papetti: confronto di idee sul futuro di Venezia. Hanno partecipato Renata Codello, Segretariato Regionale Beni Culturali Veneto, Paolo Costa, Consigliere Fondazione Venezia, Clemens Kusch, architetto, e Giorgio Nubar Gianighian, Venice International University.

Il libro *I tre futuri di Venezia*

Le finalità di questo libro, che riprende i contributi presentati nelle tre giornate di studio, sono spiegate dalle curatrici nell'introduzione...

Venezia, con la sua storia e la sua bellezza, è nata e si è sviluppata, nei secoli, per una serie di felici coincidenze. Di condizioni fisiche: i veneziani hanno affrontato la formidabile impresa del costruire sull'acqua. Di carattere, per l'ambizione e l'impegno e l'audacia di tanti uomini che hanno creato la sua fortuna nel Mediterraneo. Di aperture della mente ad altri luoghi e civiltà (a partire dagli incontri di Marco Polo alla corte del Gran Khan). Così si è dotata, Venezia, di un'organizzazione politica e amministrativa che l'ha fatta crescere forte e vitale. Con un rigore esigente e duro nei confronti di chi non operasse nell'interesse della Repubblica. Compiendo opere di ingegneria che hanno modificato persino il corso dei fiumi, pur di difendere l'equilibrio e l'esistenza stessa della laguna. Così Venezia, dominante ma ricettiva e proiettata al futuro, ha attratto, nei secoli, grandi personalità delle scienze, della tecnica, dell'architettura, delle arti, dei mestieri, delle quali ritroviamo oggi le opere nelle biblioteche e nei musei e nei palazzi lungo le vie d'acqua della nostra magnifica città. Ma anche nelle ville e nei parchi pensati come rifugio del corpo e della mente, nei luoghi che, un tempo, erano i più piacevoli dell'entroterra.

Poi le condizioni politiche, sociali, culturali sono cambiate. Venezia, memore della propria grandezza, ha espresso momenti significativi anche dopo

la fine della Repubblica. Ma probabilmente, da molto tempo ormai, la parabola si è conclusa e difficilmente verrà un'altra era luminosa come quella del passato.

Oggi a noi sembra che il compito da assolvere sia quello di custodire quella grande storia, diffondendone la conoscenza, in certo senso mantenendone le radici nel grande inconscio collettivo. Naturalmente si rendono necessari aggiornamenti dell'esistente, per offrire comodità e tecnologie: la saggezza, l'inventiva, il rigore degli antenati potrebbe guidarci per compiere le scelte nell'assoluto rispetto di ogni elemento della nostra città. La direzione è quella ispirata da una cultura alta e al di sopra delle parti.

Significa, questo, un rifiuto del contemporaneo? No. Venezia già è. Venezia non ha bisogno di sperimentazioni che - in linea con l'attuale gusto del protagonismo e della provocazione, - porterebbe a costruire un'altra Venezia. Probabilmente disturbante. Comunque superflua.

Ricordiamo che, oltre alle 118 isole della città storica, al di là del lungo ponte translagunare, ci sono le altre dimensioni di Venezia. C'è Mestre che, a differenza della città storica, non si è ancora espressa compiutamente. Mestre potrebbe realizzarsi proprio attraverso le forme e i materiali dell'architettura contemporanea. Potrebbe aderire ai criteri più evoluti dell'urbanistica, costruendo edifici, creando piazze, passeggiate, luoghi di incontro che non siano finalizzati solo all'acquisto di merci, ma rispondano alle molteplici aspirazioni degli umani. A Mestre sarebbe possibile - con intelligenza e lungimiranza - creare una realtà urbana interessante, esemplare, bella. La possibilità di realizzarla dipende solo dalla nostra capacità di confrontarci con altre realtà urbane del pianeta; dipende dalla nostra volontà di chiamare i migliori. Dipende, anche, dalla capacità di sognare.

Un processo analogo potrebbe verificarsi a Marghera, la quale, metabolizzata la perdita delle grandi imprese produttive del passato recente, potrebbe conservarne le vestigia più belle (testimonianze di archeologia industriale, memorie del lavoro) e farle vivere in un contesto che, nei programmi annunciati, potrebbe acquistare dinamismo attraverso l'innovazione. Anche nel caso di Marghera si impone un confronto con le trasformazioni attuate altrove, per prendere idee oppure cambiare direzione.

Vogliamo che Venezia sia di nuovo grande. Questo può accadere valorizzando le sue tre anime: Città storica, Mestre, Marghera con progetti che tengano conto della storia e della personalità di ciascuna e con un'apertura decisa al contemporaneo là dove quest'apertura può acquistare significato. Senza dimenticare che tutt'e tre le anime di Venezia si affacciano sulla laguna. E proprio l'acqua, elemento unificante di questo ambiente, costituisce anche la sua unicità. Un progetto d'insieme potrebbe puntare proprio su questa unicità. Venezia, nelle sue tre anime tenute insieme dalla laguna, ha tre possibili futuri differenti. Solo se tutti e tre verranno attuati, con un geniale progetto d'insieme, lei potrà essere, nei secoli a venire, di nuovo grande.

© Riproduzione riservata

Nella pagina seguente: treno merci con la chiesa sullo sfondo di Matri am Brenner. La foto, di Anton Amort, è tratta dal volume di Wittfrida Mitterer "150 anni ferrovia del Brennero", Curatorium Beni Tecnici, Athesia 2017.