

Ottagono

DESIGN
ARCHITETTURA
IDEE

233 Settembre/September 2010
Full text in English
€ 7,50 (ITALY ONLY)

DESIGN E MUSEI D'IMPRESA

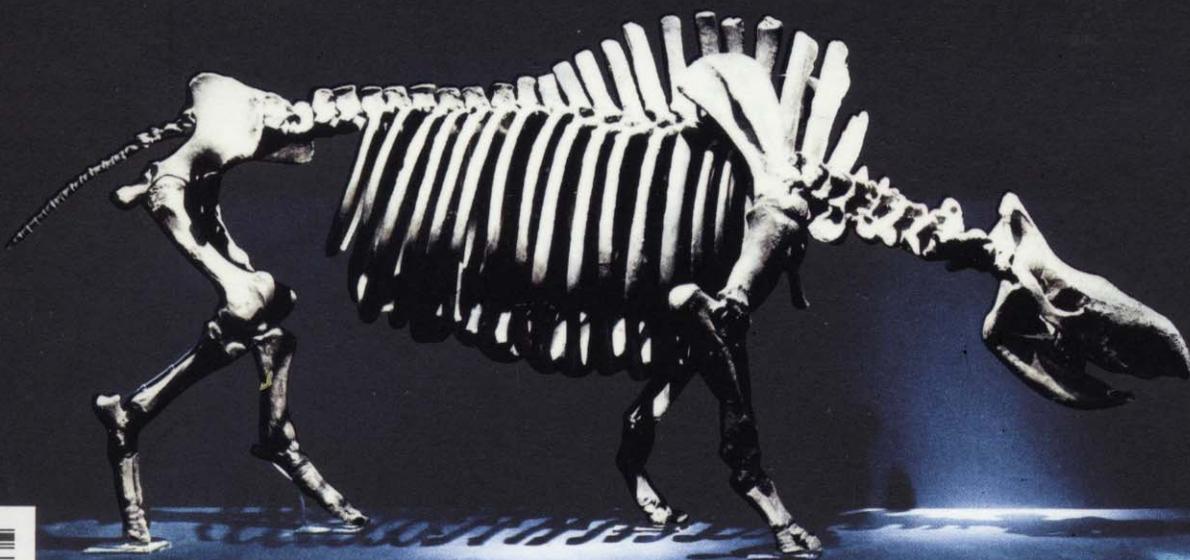
l'evoluzione della specie

PRODUZIONE

arredare con la luce

GIRO D'ITALIA DELL'ARCHITETTURA

veneto



DESIGN AND ENTERPRISE MUSEUMS
evolution of the species

PRODUCTION
decorating
with light

THE ARCHITECTURAL
TOUR OF ITALY
veneto



SOMMARIOCONTENTS

233 Settembre-September 2010

editorialeeditorial

- 21 Il museo di impresa non è una enclava
The company museum is not an enclave Aldo Colonetti

ottagonale

- 24 Nella macchina del tempo
Into the time machine Alessandra Bergamini

focus on

- 34 Perché costituire un museo d'impresa?
Why set up a company museum? Marco Montemaggi
- 40 Luoghi del divenire
Places in evolution Claudio Gambardella
- 48 Ode alla plastica
Ode to plastic Elena Franzoia

design encyclopaedia

- 58 La cucina bella con l'anima
The beautiful kitchen with soul Valentina Croci

ABITARELIVING

interniinteriors

- 94 Dietro le quinte, domestiche illusioni
Behind the scenes: domestic illusions Elena Vai

prodottiproducts

- 110 Eureka! Tutti sotto una nuova luce
Eureka! Putting it all in a new light A. B.
- 118 Alta tecnologia a basso consumo
Low consumption/high technology Valentina Fini, Erica Marson

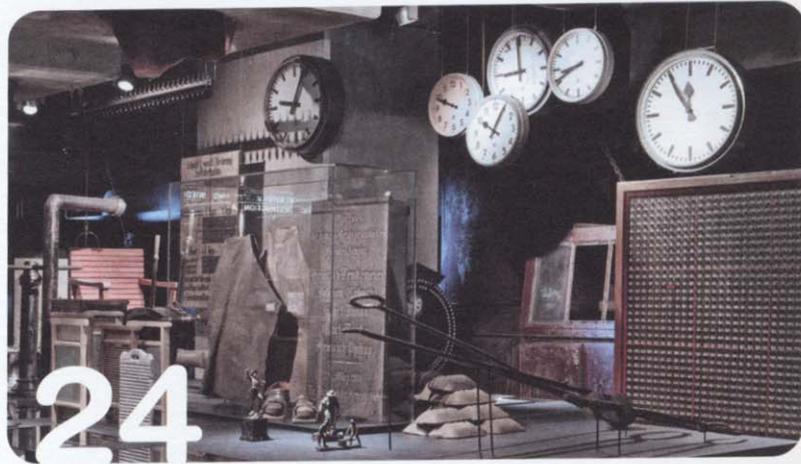
retail

- 136 Showroom Fontana E. V.

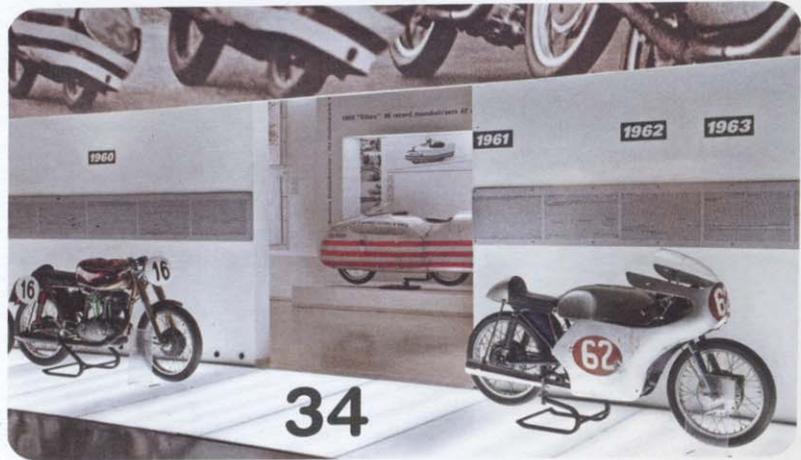
ARCHITETTURA

viaggio in italiaitalian journey

- 140 8. Veneto a cura di/edited by Elena Franzoia, Elisa Montalti
- 142 Il Ptrc come risposta alla complessità
The PTRC as a response to complexity Romeo Toffano
- 146 Lo sprawl in salsa veneta
Sprawl, Veneto style Paolo Feltrin
- 150 Contraddizioni della modernità
The contradictions of modernity E. F.



24



34



94



140

VIAGGIO IN ITALIA

ITALIAN JOURNEY

A cura di/Edited by Elena Franzoia, Elisa Montalti





©ALESSANDRO BELO



©ALESSANDRO BELO

colare interpretazione proposta dal digitale. Organizziamo inoltre ormai famosi workshop con i più noti progettisti internazionali: una realtà in costante crescita nonostante la drammatica carenza di fondi, acuita dalla crisi e dalle scelte politiche, che ci impedisce di valorizzare non solo i nostri collaboratori, ma anche importanti risorse come l'Archivio Progetti. Ciò che soprattutto ci manca sono però fiducia e legame con il territorio. Molti nostri validi professori, collaboratori e allievi non riescono infatti a inserirsi nel contesto costruttivo locale che, dominato dalle imprese, invece di privilegiare modernità e

AILATI, selezione curata da Luca Molinari per il Padiglione Italiano della Biennale di Venezia 2010, include la scuola elementare di Ponzano Veneto, terminata da C+S nel 2009 (sopra), e il parco pubblico di San Donà di Piave di Cino Zucchi (sotto), realizzato tra 2004 e 2007 su un'area di 20mila m² rileggendo elementi del paesaggio fluviale, come lievi movimenti di terra, ghiaia, salici e pioppi.

AILATI, a selection curated by Luca Molinari for the Italian Pavilion of the Venice Biennale 2010, includes a primary school in Ponzano Veneto, completed by C+S in 2009 (above) and a public park in San Donà di Piave by Cino Zucchi (below), built between 2004 and 2007 on a 20,000 m² area, giving new expression to parts of the river landscape, like the subtle flow of earth, gravel, willows and poplars.



©CINO ZUCCHI



© FEDERICA BOTTOI



© FEDERICA BOTTOI

Dal 1996 il Premio di Architettura Città di Oderzo indaga la qualità progettuale nel Triveneto. Tra le opere del 2005, la giuria ha segnalato Casa C a Vicenza di Longheu, De Biasi, Durante e Roman per "la ricerca colta e sensibile (...), la cui definizione formale riconduce al grande stile dell'architettura occidentale". Started in 1996, the City of Oderzo Architecture Prize surveys design quality in the Triveneto region. In 2005, among the designs recognized by the jury was Casa C in Vicenza by Longheu, De Biasi, Durante and Roman for its "refined, sensitive study ... whose formal definition harks to the grand style of Western architecture."

sperimentazione si attarda in un obsoleto post-modern tuttora gradito al mercato. Anche gli enti pubblici tendono a favorire team di professionisti ormai fidelizzati, costringendo la fascia dei 40-50enni a piegarsi alle leggi del mercato o a collaborare con le imprese per lo più per le fasi esecutive. Ci stiamo impegnando ad attivare tavoli di coordinamento con gli enti locali, al fine di legare didattica e ricerca applicata. Lottiamo però contro le perplessità derivanti dal presunto rischio di affidare incarichi a un'università che, al contrario, ha tutti i requisiti – oltre al dovere – di assumersi concrete responsabilità nei confronti del territorio”.

- A place that has worked hard to win its front-line position among the most modern and advanced regions in Europe, Veneto is reflecting on its development over the last 30 years and the contradictions of its fast rise. Amidst local nostalgia and international aspirations in a special mix that has been termed 'glocal', Veneto mixes its 5 UNESCO sites (with the very recent addition of the Dolomites) and the 'K factor' (omnipresence of warehouses), extremely international institutions and attachment to its rural roots. The most important Italian inland port, in Padua, the third largest national airport system and the second largest port in the Mediterranean for passenger traffic, on one hand, is set against an infrastructure saturation that can no longer tolerate the massive flow of goods across the region on roadways from and to the east, placing Verona at the intersection of strategic European corridors 1 and 5. In this situation, which has often been described as having a polycentric structure and lacking a true capital, the absence of a national law adds to passing responsibility for the issue of architectural quality to education and some opportunities for improving its quality. While Luca Molinari's selection for the Italian Pavilion at the Biennale 2010 includes three designs from Veneto (Nuova Manica Lunga at Fondazione Cini, School in Ponzano, and Public Gardens in S. Donà di Piave), and Aldo Cibic is one of the four Italian architects chosen by Sejima for its curated exhibition, also at the Biennale, the Venice Pavilion since 2007 – supported by the Regional, Provincial and Municipal government – for his role in promoting local culture. After many-faceted events of 2006 paid tribute to the fundamental lesson of Carlo Scarpa,

the L.R. 4 / 2006 law gave us the chance to highlight other key figures of the contemporary scene, such as Egle Trincanato and Edoardo Gellner. Veneto is also a center of important awards, including the Dedalo Minosse and Barbara Cappochin, though it may be the Oderzo Award, focused on the Tre Venezie area that is the best chance for comparison, given the ample financial resources given to these neighboring regions by the Special Statute. As for education, in the words of Giancarlo Carnevale, Dean of the Faculty of Architecture IUAV: "In the overgrown situation of 21 Italian faculties that give similar degrees, which favors small institutions, this year again IUAV managed to win third place for teaching quality. Though having 600 enrolled students makes it difficult to implement unified strategies, over the last 6-7 years, we have directed our education towards the culture of material and construction, supported on deep critical foundations. This 'Iberian' nuance design is a return to the Vitruvian triad, in contrast to the dematerialized, spectacular interpretation offered by digital technology. We also organize workshops that have become famous with eminent international designers. These are still thriving events, despite a severe shortage of funds, exacerbated by the recession and political choices, which prevent us from maximizing the value, both of our employees and important resources like the Design Archive. What we are missing most is trust and a connection with the local area. Many of our best professors, partners and students can't manage to find space in the local construction situation, which is dominated by contractors stuck in an obsolete post-modernism that the market still favors rather than modernity and innovation. Public institutions also tend to prefer teams of professionals that are already long-time favorites, forcing the 40-50 year old group to bow to the laws of the market or work with contractors mainly in the implementation phases. We are working on setting up coordination boards with local institutions with the goal of connecting teaching and applied research. But we have to fight against the doubt that arises from the perceived risk in giving assignments to a university, though it actually has all the requirements, above and beyond those needed, to take on real responsibilities in relationship to the local area.

Infrastrutture territoriali e servizi per la collettività come occasioni di gestione e sviluppo del patrimonio esistente Local infrastructure and services for the community as opportunities to manage and develop historic heritage

In uno dei più forti distretti produttivi d'Italia, efficiente, tenace e ambizioso, il rapido sviluppo economico degli ultimi decenni è stato accompagnato da una crescita insediativa spesso caotica e da una elevata urbanizzazione del suolo agricolo. La ricchezza ha così consentito il comfort insediativo dei singoli spesso a discapito della qualità ambientale per la collettività. In un secolo in cui però energia e mobilità diventano le sfide fondanti della nostra società, questa urbanizzazione diffusa comincia a mostrare dei limiti, vista l'inevitabile dispersione delle risorse, il consumo di suolo permeabile, il dominio della mobilità privata (a cui si lega un pesante traffico e un inquinamento diffuso). Oggi però, con l'apertura dei mercati a est e con il riconoscimento di una posizione geografica ed economica nodale sul cosiddetto Corridoio V, questo sistema insediativo si sta evolvendo grazie a una politica della mobilità basata principalmente su 'grandi opere' che si configurano come potenziali direttrici di sviluppo, occasioni per sperimentare nuove forme di riorganizzazione del territorio. Per questi assi si stanno cercando inoltre misure di compensazione ambientale-paesaggistica (come nel caso del Passante Verde), finalizzate alla valorizzazione del territorio contiguo e alla fruibilità da parte dei cittadini. Rispetto invece all'elemento-mare, la Regione ha predisposto, per contrastare l'aumento di frequenza e intensità dell'acqua alta, un Piano Generale di Interventi per la salvaguardia di Venezia e della Laguna di cui fa parte anche il Sistema Mose, da lungo al centro di dibattiti per gli alti costi di realizzazione e gestione e per i dubbi che riguardano la sua efficacia. Il controverso rapporto tra tecnologia/modernizzazione e ambiente/tutela manifesta quindi in Veneto, più che in altre regioni, tutta la sua complessità. Nonostante questo, la relazione con la cultura e con l'eredità architettonica rimane molto forte nei centri storici delle province, dove numerosi sono eventi e premi, e attivi gli enti e le associazioni per la salvaguardia e la promozione della propria identità. A livello architettonico, questa sensibilità è testimoniata da importanti operazioni di restauro conservativo e ri-funzionalizzazione di splendidi contenitori in luoghi aperti alla vita della collettività.

In one of Italy's strongest industrial districts, efficient, enduring and ambitious, rapid economic development in recent decades has been accompanied by an often chaotic housing development and high urbanization of agricultural land. Wealth has provided comfortable housing for individuals, though often at the expense of environmental quality for the community. However, in an era in which energy and mobility are becoming the fundamental challenges of our society, this urban sprawl is starting to show its limits, given the inevitable dispersion of resources, the consumption of permeable land and the dominance of private mobility (all connected to heavy traffic and widespread pollution). However, today, with the opening of markets to the east and the recognition of a key geographic and economic hub position on the Corridor V, this development system is changing through a mobility policy based mainly on 'large works', which constitute potential lines of growth for development and chances to experiment with new forms of re-organizing local land use. For these thoroughfares, environmental/landscape compensatory measures are also being sought (for example, the Passante Verde), aiming to improve adjacent land and its use by the public. In terms of the sea factor, to combat the increase in frequency and intensity of high waters, the Region has drafted a General Plan of Action for the Protection of Venice Lagoon System, which includes the Mose System, a project that has long been the focus of controversy because of high costs of construction and management and doubts about its effectiveness. In the Veneto region, more than any other, the controversial relationship between technology/modernization and environment/protection shows itself in all its complexity. Nonetheless, the relationship with its culture and architectural heritage is very strong in the historic centers of small towns, where there are many events and awards, and institutions and associations are active in safeguarding and promoting their identities. Architecturally, this mindset is evidenced by major restoration projects and the conversion of beautiful buildings into places open to the community. Elisa Montalti



Si ringraziano per la cortese collaborazione/We wish to thank for their collaboration: Regione Veneto, Magistrato alle Acque di Venezia, Consorzio Venezia Nuova, Nuova CO.ED.MAR. S.r.l., La Biennale di Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Fuoribiennale, Tolomeo Studi e Ricerche, Urban Center di Vicenza, Ordini Architetti P.P.C. di Padova, Verona e Vicenza, Associazione Architettando. Foto/Photo: Difesa dalle acque alte. Sistema Mose_Bocca di porto di Chioggia. ©Archivio immagini Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Magistrato alle Acque di Venezia, concessionario Consorzio Venezia Nuova.



Il Sistema Mose per la difesa dalle acque alte alla Bocca di porto di Chioggia. Il Mose è costituito da dighe mobili – formate da schiere di paratoie posizionate alle bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia – che separano temporaneamente la laguna dal mare. A fianco, la pianura vicentina dai Monti Berici verso i Colli Euganei.

The MOSE System for flood protection from high waters at the mouth of the port of Chioggia. The MOSE System consists of mobile dams – made up of rows of gates positioned at the inlets of Lido, Chioggia and Malamocco – which temporarily isolate the lagoon from the sea. To the side, the plains of Vicenza go from the Berici Mountains to the Euganei Hills.

risultano distribuite in più centri di dimensione e importanza equilibrate. Questo pluralismo di città ha costituito uno dei principali assi del piano. In particolare l'attenzione è stata indirizzata ai "fattori della qualità urbana", puntando anche su un uso strategico delle nuove forme di mobilità. A questo proposito, l'aver precisato, con un dettato normativo e un apposito progetto strategico, l'assetto dei nuovi caselli e delle aree a questi afferenti, deriva dalla volontà di intendere l'asse del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (S.F.M.R.) come una struttura tecnica per vincere il tempo e un segno urbanistico per definire il rango della città, riordinando complessi edilizi cresciuti spesso senza progetto né qualità. La nuova forma urbis è generata anche da questi tracciati, insieme agli altri luoghi complessi della modernità, ai capisaldi urbani storici della nostra regione e alle sue aree rurali. In questo senso, non va dimenticato che la sfida della competitività odierna si gioca più tra territori che tra singole imprese. Per questo il PTRC adotta una logica di marketing territoriale che è in grado di favorire l'attrazione di capitali e di investimenti e di trasformare l'identità locale in un significato che abbia valore anche per l'esterno. Molti sono stati i dubbi sollevati in merito al disegno della rete ecologica regionale senza però soffermarsi sull'elemento di novità introdotto dal PTRC:

per la prima volta i territori ad alta naturalità non sono solo extra moenia, ovvero lontano dalle aree dedicate allo sviluppo urbano e produttivo, ma anche intra moenia, ovvero all'interno delle città. Così operando, si trasforma il modo stesso di progettare, imponendo una riflessione sul rapporto tra natura e cultura e intrecciando saperi finora rimasti separati. Avere chiamato "Terra" la prima cartografia del PTRC e "Acqua" la seconda è stato un atto volutamente simbolico: Terra e Acqua sono gli elementi basilari da cui questo piano vuole ripartire. Si tratta di materie già fortemente regolate da appositi apparati legislativi che non si è ritenuto di appesantire ulteriormente per evitare di renderle ingovernabili. Però questi due elementi naturali, spesso marginalizzati dai disegni pianificatori, ritrovano qui quella centralità che sempre hanno avuto nella vita delle popolazioni venete. Così pure la valenza paesaggistica attribuita al piano impone di assumere nel disegno regionale una definizione organica e integrata delle politiche per il governo del territorio, utile ad attivare processi di congrua considerazione delle qualità del paesaggio rispetto alla complessa articolazione delle istanze sociali ed economiche.

► In the face of rapid urban transformation and the ever-new and multiple ways of organizing the territory, Veneto's Regional Territorial Coordination Plan (PTRC), cur-

IL PTRC COME RISPOSTA ALLA COMPLESSITÀ

THE PTRC AS A RESPONSE TO COMPLEXITY

Romeo Toffano*

Di fronte alla rapidità delle trasformazioni urbane e alle sempre nuove e molteplici modalità di organizzazione del territorio, il Piano Territoriale di Coordinamento del Veneto (PTRC), attualmente in Consiglio Regionale per l'approvazione, si è posto fin da principio il problema di orientare la complessità dei rapporti sul territorio, confrontandosi con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, urbana e di settore. Appurato che non è più possibile affidare il governo del territorio a un'anacronistica gerarchia di livelli, si è verificata l'efficacia di un sistema di pianificazione flessibile dove anche ai piani comunali e provinciali sono riservati obiettivi e scelte di assetto del territorio. In questo senso, il nuovo PTRC è inteso come strumento di riferimento per sviluppare un metodo di confronto e concertazione e per decidere obiettivi e regole del governo territoriale, sulla base delle specifiche competenze di ciascuno. Il piano è costruito non come un atto

unico e definitivo ma come uno strumento-processo continuamente integrabile, aperto alle richieste e alle esigenze della società civile, in grado di prevedere ipotesi alternative e di sviluppare le componenti operative gestionali del processo di pianificazione da intraprendere. Questa interpretazione va di pari passo con l'evoluzione della disciplina di pianificazione territoriale che aggiunge alle proprie funzioni di ordinare e razionalizzare il già costruito quella di interpretare l'immaginario collettivo, ripercorrendo i motivi che hanno spinto gli uomini ad abitare un dato territorio, creare quelle città, scambiare quelle merci, quelle parole, quelle emozioni. Per come è stato pensato, il PTRC tiene in debita considerazione il fatto che, come individuato anche dal progetto ESPON 2000-2007, il Veneto rappresenta una realtà di tipo policentrico, dove le funzioni direzionali ed economiche tipiche della grande città non sono concentrate in un unico agglomerato urbano ma





rently before the Regional Council for approval, immediately addressed the problem of orienting the complexity of territorial relations, engaging with other instruments of territorial, urban and sectoral planning. Given that it is no longer possible to entrust territorial government to an anachronistic hierarchy of levels, the effectiveness of a flexible planning system was investigated, one in which municipal and provincial plans are also given objectives and choices in the structure of the territory. In this sense, the new PTRC is understood as a reference instrument for developing a method of comparison and dialogue, and deciding on the objectives and rules of territorial government, based on the specific responsibilities of each one. The plan has been devised not as a single and definitive action, but as an instrument-process that can continuously be integrated, is open to the requests and needs of civil society, and is able to foresee alternative hypotheses and develop the operating components needed to manage the planning process to be undertaken. This interpretation goes hand in hand with the evolution of the field of territorial planning, which in

addition to its functions of organizing and streamlining what has already been built, also strives to interpret the collective consciousness, reflecting the reasons that inspired people to live in a given territory, create those cities, and exchange those goods, those words, those emotions. As it has been conceived, the PTRC gives due consideration to the fact that, as also identified by the ESPON 2000–2007 project, the Veneto region represents a polycentric concept, in which the executive and economic functions of the metropolis are not concentrated in a single urban area, but are scattered in several centres that are balanced in size and importance. This pluralism of cities has constituted one of the underpinnings of the plan. In particular, attention has been placed on the “factors of urban quality”, also focusing on a strategic use of new forms of mobility. Along these lines, the fact that the structure of the new toll stations and the areas they serve have been defined through regulatory action and a specific strategic project stems from the desire to view the line of the Regional Metropolitan Railway System (SFMR) as a technical structure to overcome

Nei secoli scorsi vera 'autostrada d'acqua' per il trasporto di uomini e merci, il Piave scorre interamente in Veneto, dalla sorgente sulle Dolomiti alla foce nel Golfo di Venezia. Innervato da numerosi corsi d'acqua, il Veneto ha una superficie di 18.370 m² e 5 milioni di abitanti. A fianco, il complesso ospedaliero di Mestre-Zelarino. Historically, the River Piave was a 'water highway' for the transport of people and goods. Its entire course is in the Veneto, from its source in the Dolomites to its mouth in the Gulf of Venice. Crossed by numerous rivers, Veneto has an area of 18,370 m² and a population of 5 million. To the side, the hospital complex of Mestre-Zelarino.

time itself and an urbanistic sign to define the status of the city, reorganizing building complexes that developed without a cogent plan or quality. The new forma urbis is also generated by these routes, along with the other complex places of modernity, our region's historic urban strongholds, and our rural areas. In this sense, we must not forget that the challenge of today's competitiveness is played out more among territories than individual undertakings. Consequently, the PTRC has adopted the concept of territorial marketing that can attract capital and investments, and transform the local identity into a meaning that also has value for the outside. Many doubts have been raised regarding the design of the regional ecological network, but without examining the innovative element introduced by the PTRC: for the first time, natural settings are not only extramural, i.e. far from the areas of urban and industrial development, but are also intramural, i.e. within cities. By working this way, the very method of planning is transformed, imposing a reflection on the relationship between nature and culture, and interweaving know-how

that has been separate until now. Calling the first cartographic project of the PTRC “Earth” and the second “Water” was intentionally symbolic: Earth and Water are the fundamental elements from which this plan intends to start. They are elements that are already highly regulated by specific legislative apparatuses and it was deemed best not to burden them even further, as that would make them ungovernable. Here, however, these two natural elements, which are often sidelined by planning, have gained the centrality that they have always had in the life of the populations of the Veneto. Likewise, the focus on the landscape that has been attributed to the plan means that the regional design must acquire an organic and integrated definition of policies for governing the territory, which can help activate processes that appropriately consider the quality of the landscape with respect to the complex articulation of social and economic needs.

*Architetto, Dirigente Pianificazione Territoriale e Parchi della Regione del Veneto/Architect, Director of Territorial Planning and Parks for the Veneto Region.



Nella zona industriale di Padova sono in corso diversi progetti promossi dal Consorzio ZIP, tra cui una nuova circonvallazione, un articolato piano di sviluppo, un polo di ricerca, un progetto di riqualificazione urbanistico ambientale per l'area fluviale Roncagette, il Parco delle Energie Rinnovabili Fenice e il centro di infanzia progettato da Luisa Fontana.

In Padua's industrial area, several projects by Consorzio ZIP are underway, including a new bypass, a complex development plan, a research center, an urban and environmental regeneration project for the Roncagette river area, the Fenice Renewable Energy Park and a children's center designed by Luisa Fontana.

guenza non voluta della somma dei comportamenti individuali delle classi dirigenti e dei cittadini – un caso molto particolare di azione collettiva priva di coordinamento e di consapevolezza. Poi, a eventi accaduti, dalla seconda metà degli anni '90 per la prima volta viene posto a livello di opinione pubblica il problema: e adesso, che fare? Invece di pensare la nuova struttura urbana che in modi del tutto casuali ci si era ritrovati tra le mani; invece di riconoscerla, accettarla, di conseguenza darle un nome, un disegno, un'organizzazione in forma di città – no, niente da fare, si è preferito rincorrere l'illusione di un ritorno indietro, per sognare un futuro ricalcato sulle distese verdi, puntinate di contrade rurali, che fecero la fortuna dei vedutisti ottocenteschi. Anziché accettare questo destino, rielaborandolo attraverso un senso comune coerente e politiche pubbliche adeguate, lo sprawl è stato demonizzato: se ne è visto solo l'utilizzo irrazionale del suolo, il disordine insediativo, la rottura delle unità paesaggistiche e ambientali. Il 'troppo' (traffico, gente, case, capannoni) ha stimolato, in una comunità sorpresa dalle conseguenze del proprio successo, un ripiegamento verso un passato idealizzato, testimoniato dalla quantità delle pubblicazioni dedicate al 'Veneto di ieri'. Di qui l'impasse tra la nostalgia del paesaggio rurale, che non esiste più da oltre mezzo secolo, e l'incapacità di apprezzare gli aspetti positivi del particolarissimo paesaggio urbano-rurale che nel frattempo ne ha preso il posto. In fin dei conti, la città diffusa ha anche molti pregi: piace a chi ci vive, rappresenta un modello non disprezzabile di democrazia insediativa, indica una "terza via" popolare al dilemma tra l'elitismo avanguardistico degli architetti e

il populismo nostalgico dei geometri. Il punto sta tutto qui: lo sprawl può essere buono o cattivo, migliore o peggiore, a seconda delle capacità organizzative e delle scelte strategiche che le amministrazioni pubbliche sono in grado di perseguire o meno. Una prima indicazione sul come costruire politiche territoriali capaci di coniugare tutela del paesaggio e sviluppo demografico ed economico viene direttamente dalla storia di questi decenni: senza poteri e competenze distintive a scala sovramunicipale, nessun disegno gerarchico del territorio può dispiegare le proprie potenzialità. La preconditione per un diverso sviluppo è la ripresa di una pianificazione di area vasta e degli ambiti sub-provinciali come 'unità di progetto'. Senza questa svolta 'autoritaria', se si lasciano le competenze urbanistiche fondamentali in mano ai 581 comuni veneti, è inutile scandalizzarsi perché non si riesce a bloccare l'ulteriore espansione dello sprawl, anzi esso accelererà la sua corsa in barba a tutte le lacrime di cocodrillo dei troppi cantori del buon tempo antico. In secondo luogo, la realizzazione di nuovi tracciati stradali, il Passante di Mestre in primis, offre l'opportunità di addensare alcuni punti della 'città infinita' del Veneto centrale, composto da alcune parti delle province di Padova, Venezia e Treviso, dando loro la dignità di poli su cui riorganizzare i flussi di persone e merci. I nodi infrastrutturali alle intersezioni tra le grandi vie di comunicazione (svincoli, caselli, stazioni) fungono da magneti per l'addensamento di funzioni direzionali e commerciali. Non sono i non luoghi della retorica apocalittica contro la contemporaneità, ma un modo realistico di organizzare gli addensamenti dello sprawl, compreso quel-

LO SPRAWL IN SALSA VENETA

SPRAWL, VENETO STYLE

Paolo Feltrin*

In questi decenni il Veneto ha sperimentato come poche altre aree europee cosa significhi lo sviluppo metropolitano. Nel corridoio centrale della regione, lungo l'asse Verona-Venezia, è venuto fuori un territorio di taglia 'extra/extra large', come conseguenza dell'impetuosa crescita economica e demografica iniziata a metà anni '60. Oggi il Veneto conta quasi 5 milioni di abitanti contro i 3.800.000 circa del 1961: un incremento di oltre un milione di abitanti, fenomeno unico nelle regioni del Centro-Nord. Le variabili economiche e demografiche non spiegano tutto. Determinante è stato il venire meno del ruolo ordinatore dei centri urbani di medie dimensioni, che non hanno saputo intercettare gli incrementi di popolazione attraverso i tradizionali processi di densificazione urbana. Negli ultimi tre decenni, i nuovi residenti, anziché concentrarsi in un numero (anche consistente) di poli intermedi, si sono insediati a macchia d'olio sul-

l'intero territorio del Veneto centrale, seguendo la logica incrementale della crescita proporzionale di ogni frazione e piccolo comune. Sotto la pressione delle preferenze individuali per la casa singola o bifamiliare, la dispersione non ha incontrato freni di sorta e il Veneto è arrivato dove non voleva assolutamente: allo sprawl statunitense, o meglio a una variante dello sprawl statunitense in salsa veneta. Questo esito preterintenzionale ha molte scusanti: nessuno poteva immaginare una crescita così tumultuosa e concentrata nel corridoio centrale quando tutte le previsioni erano di segno opposto; le classi dirigenti locali facevano fatica a opporsi a elettori che premevano per ampliare l'edificabilità dei suoli; la programmazione urbanistica regionale degli anni '70 e '80 era mille anni luce distante dall'immaginare cosa stesse capitando. Insomma: le città infinite non nascono sotto i cavoli né dal destino cinico e baro, ma sono la conse-

Immagine emblematica della dispersione insediativa nella pianura centro-veneta dovuta, in parte, al decentramento suburbano della popolazione rispetto ai centri maggiori della pianura, e in parte alla forte crescita economica e demografica registrata nel corso degli ultimi decenni nelle aree dei distretti industriali. An emblematic image of urban sprawl in the central Veneto plain due in part to the suburban decentralization of the population away from the plain's larger cities, and partly to strong economic growth and demographic changes in recent decades in its industrial districts.





Il cosiddetto Passante di Mestre è il tratto autostradale dell'A4, lungo 32,3 km, che permette di evitare l'attraversamento dell'ex tratto urbano dell'A4 (ora ridenominato A57 Tangenziale di Mestre) e che rappresenta oggi un'occasione per nuove politiche di assetto e riorganizzazione del territorio. Con lavori iniziati nel 2004 dopo una lunga gestazione progettuale, il Passante è entrato in esercizio agli inizi del 2008 con innegabili vantaggi per la viabilità.

The Passante di Mestre link road is part of the A4 highway, 32.3 km long, used to avoid crossing the former city section of the A4 (now renamed the A57 Mestre ring road). It presents an opportunity for new planning policies and reorganization of the local area. With construction started in 2004 after a long gestational period for its design, the Passante opened in early 2008, clearly improving traffic.

lo veneto. Attenzione: chi non li vuole da nessuna parte ha il dovere di indicare una realistica alternativa, altrimenti sta solo predicando (ancora una volta in modo preterintenzionale) una terza, ancora più grande, ondata di sparpagliamento insediativo ad altissimo consumo di territorio rurale.

Over the past few decades, the Veneto has experienced the meaning of metropolitan development in a way that few other European areas have. What has emerged in the central corridor of the region, along the Verona-Venice line, is a territory that can be defined as 'XXL' in size, as a result of the enormous economic and demographic growth that commenced in the mid-Sixties. Today the Veneto region has nearly 5 million inhabitants versus a population of about 3.8 million in 1961: an increase of over one million inhabitants, and a unique phenomenon in Italy's north-central regions. Economic and demographic variables alone cannot account for all this. The loss of the regulatory role played by medium-sized urban centres was decisive, as they were unable to intercept population growth through the traditional processes of urban densification. In the past three decades, rather than forming concentrated settlements in a substantial number of intermediate hubs, new residents have spread in every direction throughout central Veneto, following the incremental logic of the proportional growth of each village and small municipality. Under the pressure of individual preferences for single- or two-family homes, this dispersion went unchecked and the Veneto region arrived at precisely where it did not want to be: American sprawl or, rather, a Veneto-style version of American sprawl. Many excuses can be cited for this unintentional outcome: no one could have imagined such enormous and concentrated growth in the central corridor, given that precisely the opposite had been forecast; the local ruling classes found it hard to go against voters, who pressed to expand the amount of buildable

land; the regional urban planning of the Seventies and Eighties was light-years away from imagining what was happening. In short: infinite cities are not born under cabbage leaves, nor are they the result of a cynical and devious twist of fate. Rather, they are the unwanted consequence of the sum of the individual behaviours of ruling classes and citizens alike, a very particular case of collective action devoid of any coordination or awareness. Once things had already happened, starting in the mid-Nineties the problem was finally posed in terms of public opinion for the very first time. At this point, what was to be done? Conceiving the new urban structure that had arisen entirely randomly, and recognizing, it accepting it and thus giving it a name, a design, an organization in the form of a city would have been a solution. But, no, instead people preferred to pursue the illusion of a return to the past, to dream of a future along the green expanses dotted with rural districts that made the vedutisti of the 19th century so popular. Rather than accepting this fate and reworking it through a cogent common concept and appropriate public policies, sprawl was demonized: all that was noticed was the irrational use of the land, the disorderly settlement patterns, the breakdown of landscape and environmental units. This 'excess' (traffic, people, houses, industrial buildings) stimulated – in a community surprised by the consequences of its own success – the retreat towards an idealized past, testified by the number of publications devoted to 'the Veneto of yesteryear'. This, in turn, led to the impasse between nostalgia for the rural landscape, which has not existed for over half a century, and the inability to appreciate the positive aspects of the unique urban-rural landscape that has taken its place in the meantime. After all, urban sprawl also has many merits: those who live in it like it, it represents a model – not inconsiderable – of residential democracy, it indicates a 'third path' – of the people – between the avant-garde elitism of architects and the nostalgic pop-

Il Passante ha rilevanti benefici sull'assetto infrastrutturale ma l'impatto su comunità locali e territorio agricolo ha stimolato un progetto di compensazione ambientale, promosso nel 2003 da Coldiretti Venezia e chiamato Passante Verde, un parco lineare che va da Vetrego all'innesto dell'A4 sul fiume Sile a Quarto d'Altino. I lavori sono partiti a novembre 2009.

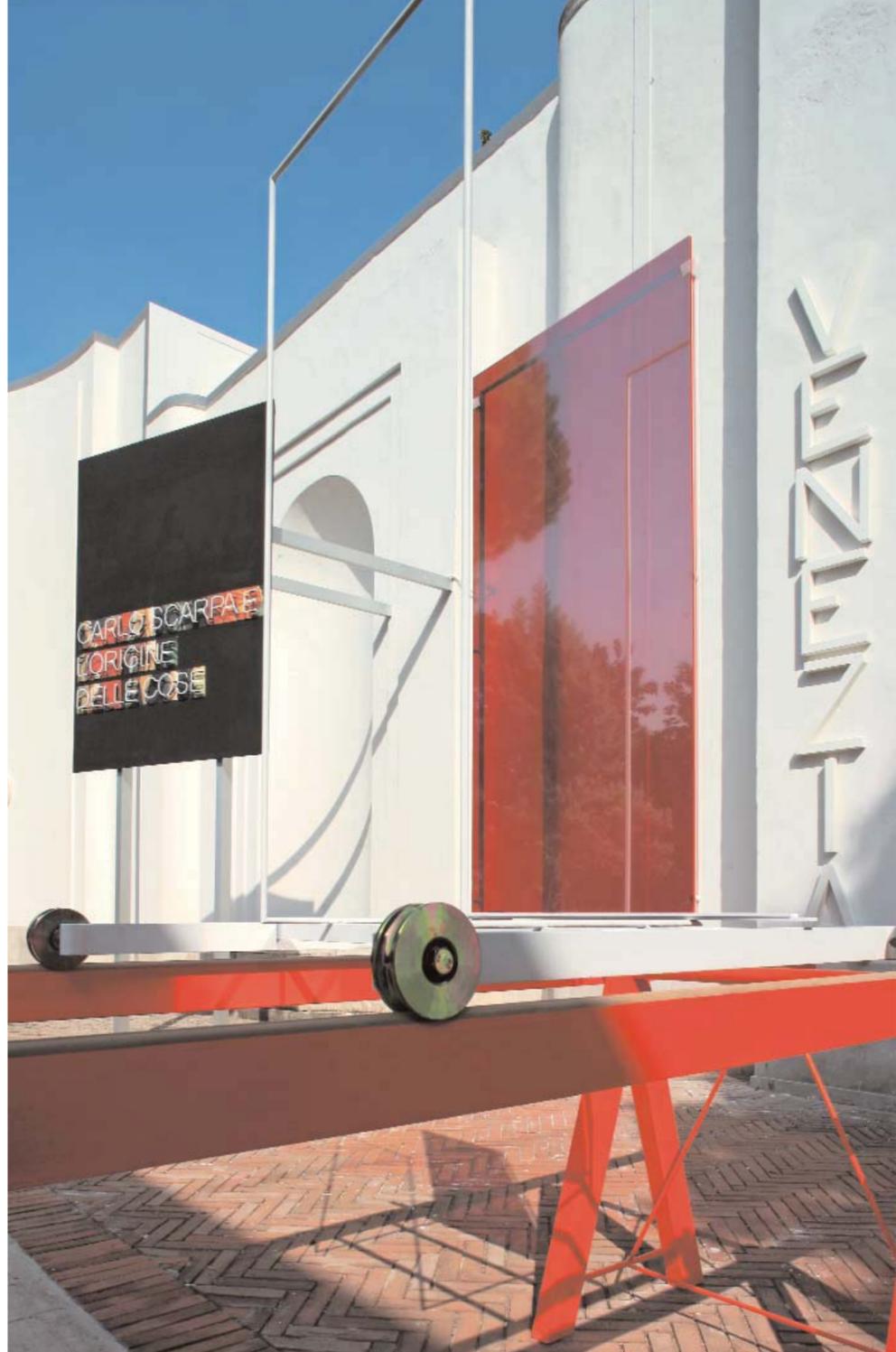
Though the Passante has major benefits in terms of the larger area's infrastructural organization, its considerable impact on local communities and surrounding rural land gave rise to an environmental compensation project by Coldiretti Venezia in 2003, called the Passante Verde, a straight line of a park that goes from Vetrego to the junction of the A4 over the River Sile in Quarto d'Altino. Construction started in November 2009.

ulism of chartered surveyors. This is precisely the point: sprawl can be good or bad, better or worse, depending on the organizational capacities and strategic choices that public administrations choose to pursue (or not to pursue). One of the first indications on how to build territorial policies that can combine protection of the landscape with demographic and economic development comes straight from the history of these decades: without powers and distinctive skills on a supramunicipal level, no hierarchical plan for the territory can show its true potential. The precondition for different development is the revival of planning over a broad area and of sub-provincial areas as 'project units'. Without this 'authoritarian' change of tack, if we leave fundamental urban-planning responsibilities in the hands of the Veneto's 581 municipalities, then we shouldn't be shocked when we find that we are unable to halt further sprawl. If anything, it will be accelerated, despite all the crocodile tears shed by all those singing the praises of the good old days. Secondly, the construction of new thoroughfares, notably the Mestre

link road, offers the opportunity to build up several points of the 'infinite city' of central Veneto, composed of parts of the provinces of Padua, Venice and Treviso, giving them the dignity of hubs around which to reorganize the flow of people and goods. Infrastructural nodes at the intersections of major arteries (junctions, tollgates, stations) serve as magnets for building up executive and commercial functions. This is not about the non-places of the apocalyptic rhetoric against contemporaneity, but a realistic way of organizing the accumulations of sprawl – including those of the Veneto region. A proviso: those who do not want them anywhere must accept the responsibility of offering a realistic alternative. Otherwise, they are merely preaching – unintentionally, once more – a third and even bigger wave of urban sprawl that will eat up enormous amounts of rural territory.

*Docente di Scienze dell'Amministrazione presso l'Università di Trieste. Ha collaborato con la Regione Veneto tra il 2000 e il 2010./Professor of Administrative Sciences at the University of Trieste. He worked with the Region of Veneto from 2000 to 2010.





In occasione della Biennale di Architettura 2008 il Padiglione Venezia ha ospitato 'Carlo Scarpa e l'origine delle cose', mostra curata da Guido Beltramini/CISA Palladio e allestita da scandurrastudio. Al centenario della nascita del maestro, nel 2006, sono stati dedicati articolati eventi con regia di Regione e PARC. For the 2008 Biennale of Architecture, the Venice Pavilion hosted the 'Carlo Scarpa and the origin of things', an exhibition curated by Guido Beltramini/CISA Palladio with exhibition design by scandurrastudio. For the 2006 centenary of Scarpa's birth, diverse events were put on by the Region and PARC.

CONTRADDIZIONI DELLA MODERNITÀ

THE CONTRADICTIONS OF MODERNITY

Elena Franzoia



©EDOARDO GELLNER

I 100 anni di Edoardo Gellner (sotto con Carlo Scarpa) sono stati ricordati nel 2009 con la mostra 'Interiors' alla Alexander Girardi Hall di Cortina - a cura di Michele Merlo e Rossella Meucci Reale - e una guida-mappatura dell'opera, concentrata nella provincia di Belluno, tra cui spicca il Villaggio ENI di Borca (a sinistra). I fondi documentari gellneriani sono conservati presso l'Archivio Progetti IUAV.

Eduardo Gellner's hundred years (below with Carlo Scarpa) were celebrated in 2009 with the 'Interiors' exhibition at Alexander Girardi Hall in Cortina - curated by Michele Merlo and Rossella Meucci Reale - and a map/guide to his work, focused in the province of Belluno, noteworthy among which is the ENI Village in Borca (left). Gellner's papers are kept in the Archivio Progetti at IUAV.



©ARCHIVO STUDIOGELLNER

Nel 2009 'Migropolis. Atlante di una situazione globale' è stata curata da Wolfgang Scheppe alla Fondazione Bevilacqua La Masa. Nata all'interno del Corso di Comunicazione Visiva dello IUAV, la mostra ha analizzato con criteri statistico-situazionisti i flussi di migranti (tra cui i turisti) che convergono su Venezia. In 2009 'Migropolis. Atlante di una situazione globale' (Migropolis: Map of a global situation) was curated by Wolfgang Scheppe at the Fondazione Bevilacqua La Masa. The exhibition came out of the visual communication course at IUAV. It used statistical and situational criteria to analyze flows of migrants (including tourists) that converge on Venice.

Terra che si è conquistata con tenace lavoro una posizione di primo piano tra le regioni più moderne e avanzate d'Europa, il Veneto riflette oggi sullo sviluppo maturato negli ultimi 30 anni e sulle contraddizioni della sua rapida corsa. Tra nostalgie localistiche e aspirazioni internazionali, in un particolare mix che è stato definito 'glocale', convivono 5 siti UNESCO (recentissima l'annessione delle Dolomiti) e 'fattore k' (onnipresenza dei capannoni), istituzioni di assoluta internazionalità e attaccamento alle radici rurali. Al più importante interporto italiano, quello di Padova, al terzo sistema aeroportuale nazionale e al secondo porto del Mediterraneo per traffico passeggeri si contrappone una saturazione infrastrutturale che non riesce più a tollerare l'imponente flusso di merci che attraversa la regione, via gomma, da e verso Est, ponendo Verona all'intersezione degli strategici corridoi europei I e V. In questo contesto, di cui sono state più volte sottolineate struttura policentrica e assenza di un vero capoluogo, anche la mancanza di una legge nazionale

le contribuisce a demandare il tema della qualità dell'architettura alla formazione e ad alcune occasioni di valorizzazione. Così, se alla selezione di Luca Molinari per il Padiglione Italiano della Biennale 2010 appartengono 3 progetti veneti (Nuova Manica Lunga alla Fondazione Cini di De Lucchi, Scuola di Ponzano di C+S, Giardino Pubblico a S. Donà di Piave di Cino Zucchi) e Aldo Cibic figura tra i 4 progettisti italiani scelti da Sejima per la sua mostra curatoriale, sempre in Biennale il Padiglione Venezia ha riacquisito dal 2007 - grazie a Regione, Provincia e Comune - il suo ruolo di promozione della cultura locale. Dopo gli articolati eventi che nel 2006 hanno reso omaggio alla fondamentale lezione scarpiana, la L.R. 4/2006 ha consentito di valorizzare altre figure-chiave della scena contemporanea, come Egle Trincanato o Edoardo Gellner. Il Veneto ospita inoltre importanti premi, tra cui il Dedalo Minosse e il Barbara Cappochin, ma è forse il Premio Oderzo, focalizzato sulle Tre Venezie, l'occasione di confronto più illuminante, date le ampie disponibilità economiche garantite alle regioni confinanti dallo Statuto Speciale. Quanto alla formazione, spiega Giancarlo Carnevale, preside della Facoltà di Architettura dello IUAV: "Nel quadro ipertrofico di 21 facoltà italiane che rilasciano titoli analoghi, premiando le realtà minori, anche quest'anno lo IUAV è riuscito ad aggiudicarsi il terzo posto per qualità dell'insegnamento. Benché la presenza di 600 iscritti renda difficile attuare strategie unitarie, negli ultimi 6-7 anni abbiamo orientato la formazione verso la cultura materiale e la costruzione, sostenendole con approfondite basi critiche. Questa sfumatura 'iberica' della progettazione costituisce un ritorno alla triade vitruviana, in contrapposizione alla smaterializzata e spetta-



©2009, WOLFGANG SCHEPPE, MIGROPOLIS



DEPURATORE/PURIFIER, ISOLA DI SANT'ERASMO, VENEZIA, 2005-2008

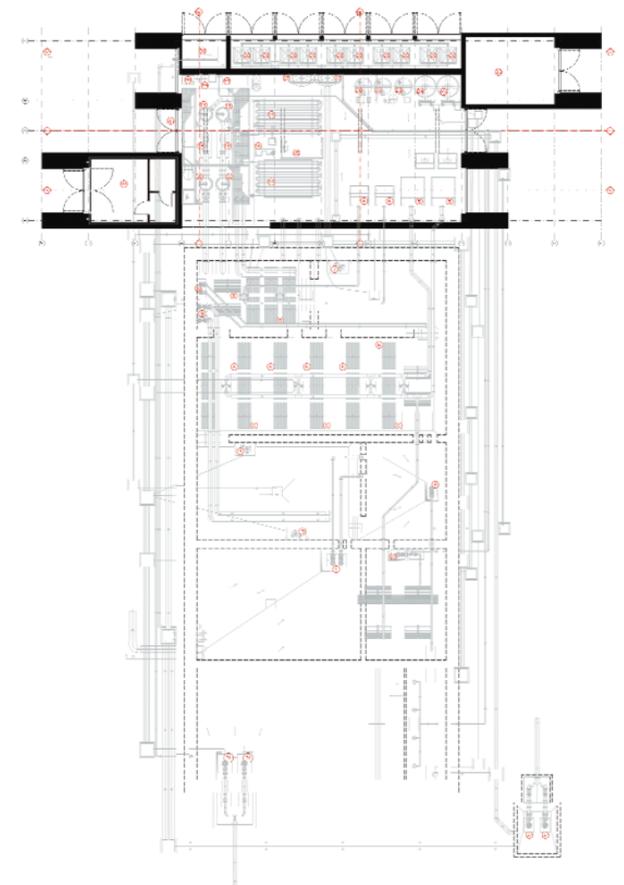
C+S ASSOCIATI (CARLO CAPPALÀ, MARIA ALESSANDRA SEGANTINI)

Un accordo di programma con Regione e Comune è sotteso al vasto progetto di rinnovamento dell'isola, condotto dal Magistrato alle Acque tramite il Consorzio Venezia Nuova. Con questo intervento, nel 2009 finalista per la Medaglia d'Oro dell'Architettura Italiana e selezionato al Mies Van der Rohe Award, C+S proseguono il processo di riqualificazione iniziato con le nuove dotazioni di accesso e il restauro della Torre Massimiliana. L'attenzione dei progettisti per le infrastrutture – "Elementi che definiscono il paesaggio dove spesso, in Italia, non si ritiene debba intervenire l'architettura" – li porta

a considerare le peculiarità di un contesto dalle tradizionali caratteristiche agrarie. Continua ridefinizione dei bordi dovuta alle maree, tracce delle fortificazioni austriache, vaste coltivazioni di carciofi e presenza di 'ghebi' (corsi d'acqua interni) suggeriscono l'invenzione di uno 'spazio di confine' definito da quattro muri, dello spessore di 1 metro, in cemento armato colorato di rosso e disattivato a diventare superficie scabra. Richiamando i ruderi militari, i muri donano all'edificio una struttura longitudinale, trasversalmente tamponata da pannelli apribili in doghe di iroko. Essendo per legge interdotta nei

depuratori la presenza di estranei, C+S studiano la distribuzione dei fluidi al fine di rendere l'impianto il più possibile ipogeo. La forometria superficiale genera così un sistema di percorsi accessibile, che non interrompe la fruizione del parco della laguna nord in cui l'intervento s'inserisce. I percorsi sono piantumati a lavanda, phlox, ginestra e rosmarino, mentre la parte fuori terra dell'edificio – ad accesso riservato e destinata a essiccazione dei fanghi e dotazioni tecniche – con la sua compatta stereometria assurge a singolare elemento di 'land-watching'.

A joint agreement with the Region and the Municipal governments is behind the island's extensive renovation project, led by the Water Authority through the Consorzio Venezia Nuova. With this project, the 2009 finalist for the Gold Medal for Italian Architecture and recognized with a Mies van der Rohe Award, C+S are continuing a redevelopment process that began with the new entrance facilities and the restoration of Torre Massimiliana. The architects' attention to infrastructure, "Elements that define the landscape, where in Italy, it is often thought that architecture shouldn't be involved", led them to consider the unique features of a place with traditional agricultural characteristics. The constant redefinition of boundaries due to tides, remnants of Austrian fortifications, large crops of artichokes and the presence of 'ghebi' (waterways) suggested the invention of a 'boundary space' defined by four walls, 1 meter thick, red reinforced concrete, exposed to make a rough surface. Recalling military ruins, the walls give the building a longitudinal structure, clad crossways by openable panels of iroko slats. As the law prohibits foreign bodies in purifiers, C+S designed the distribution of fluids to make the plant underground as much as possible. The surface configuration of windows and doors create a system of accessible routes, that does not impede the use of the park north of the lagoon where the project is set. The routes are landscaped with lavender, phlox, broom and rosemary, while the above ground part of the building - with restricted access, for sludge drying and technical equipment - has a compact geometry that makes it a unique element of 'land-watching'.



VIAGGIO IN ITALIA VENETO

BIBLIOGRAFIA/BIBLIOGRAPHY

- AA.VV., *Ripensare il Veneto*, Regione del Veneto, Venezia 2006
- AA.VV., *La nuova residenza alle Zitelle. Un centro servizi per gli anziani a Venezia tra giardini e laguna*, Marsilio Editore, Venezia 2008
- A.S.M. (a cura di), *Il cantiere del People Mover di Venezia. Fotografie di Graziano Arici*, Grafiche Veneziane, Venezia 2009
- Ulderico Bernardi, Ferruccio Bresolin, Paolo Feltrin, Mario Rigoni Stern, Eugenio Turri, *Fondamenta del buon governo del territorio: la Carta di Asiago, Piano Territoriale Regionale di controllo*, Regione del Veneto - Assessorato Regionale alle Politiche per il Territorio, Venezia 2004
- Ugo Camerino, *Approdi e partenze: La Stazione crociere del porto di Venezia*, Marsilio Editori, Venezia 2002
- Carlo Cappai, Maria Alessandra Segantini, *Infrastrutture dello sguardo. Il restauro della Torre Massimiliana nell'isola di Sant'Erasmo a Venezia*, Marsilio, Venezia 2004
- Gabriele Cappellato (a cura di), *Dall'architettura al paesaggio*, Editrice Compositori, Bologna 2005
- Gabriele Cappellato (a cura di), *Il paesaggio delle mura di Padova. Percorsi tra storia e natura*, Editrice Compositori, Bologna 2009
- Gabriele Cappellato (a cura di), *Auditorium. Dieci architetti per Padova*, Editrice Compositori, Bologna 2007
- Gabriele Cappellato, Matteo Pengo (a cura di), *Venezia. Architettura contemporanea*, Editrice Compositori, Bologna 2008
- Alberto Cecchetto, *Leaf Flame Crystal*, ACTAR, Barcellona 2007
- Paolo Feltrin, Giovanni Bozzo, Marco Zanta, *Il Passante di Mestre. Una grande opera al lavoro*, Passante di Mestre S.C.p.A., Venezia 2008
- Giorgio Finotti (a cura di), *Luce sull'Aeroporto. Il Marco Polo di Venezia*, Marsilio Editore, Venezia 2003
- Elena Franzoia (a cura di), *Villa Zanetti. Nel cuore antico del futuro*, Vianello Libri, Treviso 2010
- Francesca Leder (a cura di), *Paesaggi in piano*, Editrice Compositori, Bologna 2009
- Franco Mancuso (a cura di), *Il recupero del convento di San Lorenzo. Spazi e architetture per gli anziani a Venezia*, Marsilio Editore, Venezia 2007
- Giovanna Mar, Paola Mar, Enrico Pollini, Giorgio Finotti, Mauro Strada, *La Nuova Aerostazione di Venezia. La storia, il progetto, la macchina*, Marsilio Editore, Venezia 2002
- Adriano Marangon, Michela De Poli, *MADE MUTA, architetture e paesaggi*, Grafiche Antiga, Cornuda 2008
- Roberto Masiero, Michela Maguolo, Evelina Bazzo, *Afra e Tobia Scarpa architetti 1959-1999. Tobia Scarpa architetto 2000-2009*, Electa, Milano 2009
- Wolfgang Scheppe & the IUAV Class on Politics of Representation, *Migropolis. Venice, Atlas of a Global Situation*, Hatje Cantz, Ostfildern 2009, 2 voll.
- Sebastiano Steffinlongo, Enrico Ferreguti, Nicola Tonutti, Andrea Pennisi, Chiara Rosanelli (a cura di), *Il passante verde. Studio per la riqualificazione del territorio attraversato dal passante autostradale di Mestre*, Coldiretti Venezia, 2006
- Francesco Vallerani, *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Cierre Edizioni, Verona 2004
- Marco Zanta, *Sulle apparenze*, Edizioni della Meridiana, Firenze 2005

INDIRIZZI/ADDRESSES

- Studio Associato Cocco**
via S. G. Bosco 36B
38068 Rovereto (TN)
www.coccoarch.it
- Studio Architetto Mar**
Via Castellana 60
30174 Venezia
www.studioarchmar.it
- LVL Architettura**
Via S. Marco 11/c
35129 Padova
info@lvlarchitettura.com
- Studio Altieri S.p.A.**
Via Colleoni, 52
36016 Thiene (VI)
www.studioaltieri.it
- Emilio Ambasz & Associates, Inc.**
200 West 90th Street, Suite 11A
New York, NY
10024 USA
www.emilioambaszandassociates.com
- Mancuso e Serena Architetti Associati**
Via S. Croce 20
30135 Venezia
mancusoenserena@gmail.com
- Paolo Portoghesi Architetto**
Via Monte Morgi
01030 Calcata (VT)
paoporto@tin.it
- Carmassi Studio di Architettura**
Via dell'Erta Canina 44
50125 Firenze
www.carmassiarchitecture.com
- Valle Architetti Associati**
Piazza 1° Maggio 13
33100 Udine
www.architettivalle.net
- Antonio Draghi Architetto**
Via Giotto 2
30030 Vigonovo (VE)
arch.draghi@iol.it
- mzc architettura**
via s. margherita 1
31100 treviso
www.mzcararchitettura.it
- Ugo Camerino Architects**
S. Marco 3870
30124 Venezia
www.ugocamerino.it
- Tobia Scarpa**
via Francesco Linghinald 5/4
30172 Mestre (Venezia)
tobiascarpa@gmail.com
- Cecchetto&Associati**
Cannaregio 563/E
30121 Venezia
www.studiocecchetto.com
- C+S Associati**
Piazza San Leonardo 15
31100 Treviso
www.cipiuesse.it
- MADE Associati**
Vicolo Pescatori 2
31100 Treviso
www.madeassociati.it
- Cino Zucchi Architetti**
Via Revere 8
20123 Milano
www.zucchiarchitetti.com

WEB

- www.regione.veneto.it
www.ptrc.it
www.iuav.it
www.passantedimestre.org
www.passanteverde.it
www.venetoinfrastrutture.it
www.venetoagricoltura.org
www.venezia.coldiretti.it
www.apmvenezia.com
www.magisacque.it
www.consorziovenezianuova.com
www.salve.it
- www.zip.padova.it
www.vicenzaforumcenter.it
www.veniceairport.it
www.nuovospedalemestre.it
www.tcvl.it
www.fondazionezanetti-onlus.org
www.netcenterpadova.it
www.c-4.it
www.labiennale.org
www.fuoribiennale.org
www.istitutoveneto.it
www.cini.it
- www.barbaracappochinfoundation.net
www.oderzocultura.it
www.dedalominosse.org
www.abacoarchitettura.org
www.architettando.org
www.ve.archiworld.it
www.vr.archiworld.it
www.ro.archiworld.it
www.bl.archiworld.it
www.ordinearchitetti.vi.it
www.tv.archiworld.it
http://archipd.sgiservizi.net/

Editrice Compositori si dichiara disponibile, nel caso di involontari errori, a regolare eventuali pendenze con gli aventi diritto che non sia stato possibile contattare/Editrice Compositori will correct any involuntary errors in the acknowledgements with authors it was unable to contact.