

Foraneo: progetto di riuso di un Vaporetto

Alberto Garzotto Architetto

Progetto e direzione lavori

Alberto Garzotto e Antonio Barbato

con

M. Bertuzzo, N. Ceciliot

Progetto impianto di climatizzazione

Prof. Ing. Mauro Strada - Steam Srl

Cronologia

Progetto: 1996

Realizzazione: febbraio 1997- maggio 1998

Localizzazione

Riviera Matteotti 99/a

30034 Mira/Venezia

Sponsor

De Longhi / Climaveneta

impianto di climatizzazione

Alfe

serramenti in alluminio

Centre Glass

vetri

Neon Stefanello

insegne luminose

Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo Spa

Contributi

Arcobalegno, Benetti due, Cabox,

C.M.R. di Peraro Orazio

C.N.C. di Cillani Ivano

3C Commerciale Chimica Colori

Daniele Bolgan Falegname

G. Fudio impianti elettrici

Granzo & Granzo grafiche d'arte

Mirano impianti, Model System,

Mondi impianti, Poletto & Franceschin edili,

Giorgio Rampin,

Stocco arredamenti, Vimar

Ringraziamenti

Carlo Barbato, Romeo Barberini, Antonio

Bertuzzo, Ferdinando Bettio, Luciano Bettiolo,

Stefano Bragagnolo, Luca Bosello, Marino

Callegaro, Nathalie Dall'Olio, Massimo De Rai,

Pasquale Esposito, Antonio Fabbro,

Gian Piero Garzotto, Giancarlo Mancini, Marco

Olivi, Paolo Paglia, Lucio Peplis, Renzo Pettenò,

Michele Pravato, Giovanni Rampin, Rodolfo

Rossi, Albano Serapini, Cristian Signorelli,

Sandro Silvan, Ada Tambato, Pompeo Volpe,

Diego Zanin.

Navigare Necessè

Cosa spinge degli architetti a trasformare un vaporetto del 1916 nel proprio studio e ormeggiarlo in uno slargo del canale Brenta, alle porte di Venezia? Una scelta eccentrica in Italia, soprattutto vista la discrezione che accompagna i loro passi. La discrezione si spiega con il fatto che questa scelta è autentica: non una *boutade* promozionale, ma la condizione per ideare e realizzare i propri progetti, preservando la spinta alla trascendenza tipica dell'umanità e peculiare per l'artista creatore.

Oggi si progetta ovunque e comunque, nel mondo e a casa propria, senza limiti.

In questo possibilismo allarmante perché confonde una potenzialità tecnologica e virtuale con l'immaginazione creatrice,

tre uomini decidono di scendere nell'acqua, muoversi con la corrente, sempre uguale e sempre diversa, pensare con la testa fra le nuvole e con le nuvole sotto i piedi.

Questo nasconde una precisa responsabilità intellettuale: mantenere con la terra un imprescindibile legame. Il pontile.

Questo mobile legame con il mondo è la garanzia della concretezza, della scelta consapevole e dialettica di questi architetti. Di lì loro stessi passano ogni mattina e sera, di lì entrano i clienti e i curiosi.

Chi attraversa quel *confine* di ferro e legno riflette, volente o no, che sta entrando in un tempo diverso, dato dalla dimensione acquatica, dinamica e dialettica. Almeno una volta è costretto a parlare, chiedere, ascoltare, scambiare qualcosa di assai terrestre, con i piedi che ballano.

La barca è l'archetipo della *culla riscoperta*, il guscio per attraversare l'oceano delle esperienze in una comunità di simili.

Si tratta dunque di una spinta regressiva, che potrebbe far mollare l'ormeggio e andare per il mondo? Il privilegio della diversità a tutti i costi?

O ancora la ricerca della trascendenza, un'estrema spinta eremitica alla ricerca di una dimensione utopica? Un'utopia sociale, una garanzia per praticare il mestiere del costruire, lontano dal frastuono? Non esattamente.

Sul *Foraneo* si lavora, dall'intuizione, all'intenzione, dalla volontà alla professionalità esecutiva su di un fondo mobile, che funziona in virtù dell'ultradeterminazione delle regole e della versatilità dei naviganti e in cui, ancora più che in uno studio urbano, la cooperazione e la responsabilità personale sono leganti fondamentali.

È l'esempio di un'integrazione tra umanità e

ambiente naturale, non di una sottomissione
egoica della prima verso il secondo.

Qui l'uomo per frequentare l'acqua vi si avvicina
con un forma antica, il guscio.

Si adatta alle sue necessità e la adatta alle
proprie tramite una barca, senza la violenza
unidirezionale che accompagna la fondazione
sulla terra.

Se radicarsi limita le possibilità evolutive...

Navigare necesse. Non miglia e miglia lontani,
ma attraverso la capacità ideativa e creatrice,
stimolati da un corso d'acqua lento e inesorabile,
anche ormeggiati.

Per un architetto che ha l'opportunità di rendere
visibile una posizione estetica, ideologica o
concettuale è un'occasione favorevole:
preservare una dimensione utopica al proprio
fare sulla terra, e preservarla attraverso l'acqua,
avendo intuito che per essere autentici
progettisti, si deve provare almeno ad essere
uomini felici.

Luisa Fantinel

Cronaca

Il Naviglio-Brenta già nel '500 era descritto come la naturale continuazione in terraferma del Canal Grande di Venezia per l'abbondanza delle ville che vi si affacciavano. Nel suo corso verso Padova, all'altezza di Mira, il canale si allontana per un tratto dalla strada statale: in prossimità delle chiuse, in un sito che è poco cambiato nei secoli, l'acqua forma un piccolo bacino ombreggiato da alberi secolari e frequentato da anatre selvatiche.

È questo il contesto entro il quale è nato il desiderio di realizzare il nostro studio in un'imbarcazione ed in particolare in un vaporetto veneziano, collegandolo anche ad un'altra esperienza a noi nota: il velierostudio dell'architetto inglese Ralph Erskine (1955).

Il primo tentativo di reperire un vecchio vaporetto presso i depositi dell'ACTV (Azienda Comunale dei Trasporti di Venezia) ha avuto esito negativo. Dal 1990 infatti l'azienda ha interrotto la cessione a privati tramite asta dei mezzi di trasporto dismessi, imponendone la rottamazione sotto il controllo di propri funzionari.

La ricerca è allora continuata nell'ambito dei cantieri navali e nel 1996 abbiamo trovato sul Mincio, nei pressi di Mantova, un vaporetto adatto al nostro scopo: un «Foraneo» del 1916, tra i più vecchi oggi esistenti considerando che i primi battelli a vapore per trasporto lagunare risalgono alla fine dell'800.

Il «Foraneo n° 39» ha navigato 73 anni in laguna, compresi i periodi bellici, durante i quali ha subito modifiche al tetto per ospitare torrette mitragliatrici, fino al 1989, anno in cui è stato dismesso.

Dopo una prima verifica dello stato di conservazione, il vaporetto è stato acquistato e trasportato lungo il Mincio e il Po fino ai cantieri navali di Chioggia, dove è stato alato in attesa dell'approvazione delle concessioni amministrative.

L'iter burocratico per realizzare il progetto è stato difficoltoso vista la mancanza di precedenti: il vaporetto è attualmente ormeggiato in forza di una concessione rilasciata dalla Regione Veneto - Genio Civile per lo stazionamento in spazio acqueo demaniale ed è iscritto ai registri dell'Ispettorato di porto di Venezia e come tale è soggetto a visite e collaudi periodici da parte della Motorizzazione civile.

Il Comune di Mira e la A.S.L. locale hanno

rilasciato autorizzazioni per le opere a terra (scala d'attracco e manufatti per l'allacciamento alle reti di approvvigionamento di energia elettrica, acqua potabile, telefonia) e per lo smaltimento degli scarichi fognari mentre la Soprintendenza dei Beni Ambientali e Architettonici di Venezia si è espressa favorevolmente considerati i vincoli paesaggistici dell'area (L.1497/39 sulla protezione delle bellezze naturali).

Nel febbraio 1997 si è dato inizio ai lavori, dopo aver conseguito le concessioni e coinvolto nell'operazione alcune ditte disponibili a sponsorizzare parzialmente il progetto.

I lavori sono stati avviati senza avere un progetto definito, adeguando di volta in volta gli interventi alle strette necessità e prendendo spunti dall'osservazione quotidiana in cantiere e dal dialogo con

le maestranze. Gli imprevisti infatti ci hanno costretto più volte a riconsiderare le soluzioni progettuali elaborate e, in questo, tecnici e operai sono stati coinvolti con il risultato che il progetto è nato in cantiere.

Il principio progettuale emerso in questo processo è stato quello di rispettare il più possibile l'involucro esterno, adeguando gli interni alla elementare funzionalità operativa dello studio. Le modifiche obbligate sono state la chiusura della zona centrale, originariamente aperta per l'imbarco passeggeri, e la trasformazione della cabina di pilotaggio in uno spazio aperto a due livelli adibito ad archivio e cucina. I lavori di carpenteria sono stati radicali: lo scafo è stato interamente sabbiato e ispezionato con ultrasuoni per evidenziarne lo spessore. Le lamiere deteriorate (100 mq) sono state tagliate e sostituite, cambiando contemporaneamente le ossature interessate e rimuovendo eventuale cemento di riempimento. Eseguite le opere di progetto e di predisposizione per gli impianti il vaporetto è stato trattato con ciclo di verniciatura di cinque strati.

L'allestimento interno e l'impiantistica sono stati eseguiti sul luogo di ormeggio finale.

Particolare attenzione è stata prestata al fattore climatico e al comfort interno: le pareti del vaporetto sono accuratamente coibentate sopra il livello dell'acqua con 6 cm di polistirene e dotate di intercapedine ventilata, con sfiati in copertura, per evitare

l'effetto condensa. I vetri, fissati con silicone strutturale direttamente all'involucro in ferro, sono basso-emissivi e anti-sfondamento sui due lati.

Tutta la superficie vetrata è schermata all'esterno con balconcini in alluminio e

dispositivi frangisole orientabili manualmente per ridurre l'effetto serra. L'impianto di climatizzazione ad aria è dislocato interamente sottocoperta al fine di non ingombrare il piano principale con volumi tecnici (il pavimento è munito di griglie di aspirazione ed emissione dell'aria).

Gli interni, realizzati in legno di iroko (pavimento), faggio (pareti) e betulla sbiancata (tavoli), si organizzano sull'asse longitudinale dell'imbarcazione: un locale di ingresso e ricevimento clienti nella zona di imbarco, una saletta riunioni a prua e, a poppa, una sala disegno comune attrezzata con un unico tavolo a sei posti dotato di piani a ribalta con contenitori.

Il vaporetto è assicurato a terra con cavi in acciaio e allacciato alle reti di servizio a terra (energia elettrica, acqua potabile, telefonia) mediante tubazioni flessibili.

Il progetto di trasformazione del «Foraneo» è stato redatto nel 1996 da Alberto Garzotto e Antonio Barbato con la collaborazione di Massimiliano Bertuzzo.

I lavori, durati 15 mesi, sono stati ultimati nel Maggio del 1998.

Il motobattello è attualmente ormeggiato a Mira lungo il canale Naviglio Brenta.

Ringraziamo in questa sede quanti si sono adoperati contribuendo al successo di questo progetto e in particolare le aziende che, attraverso il ruolo di sponsor, hanno legato il loro nome a questa iniziativa.

Alberto Garzotto