

# **Eugenio Miozzi da Bologna a Venezia. Il progetto dell'Autorimessa di Piazzale Roma\***

Riccardo Segradin

Riccardo Segradin, Università Iuav di Venezia

\* Il contributo nasce dalla ricerca di dottorato attualmente condotta dall'autore sulla figura di Eugenio Miozzi in relazione alla grande opera di scavo del Rio Novo per il collegamento di Venezia con la terraferma.

La fine dell'Ottocento vede un progressivo sviluppo per le professioni di ingegnere e architetto dato dall'istituzione delle Regie Scuole di Applicazione. Il 28 ottobre 1876 è pubblicato in Gazzetta Ufficiale il primo regolamento per il riordino dei percorsi specialistici delle Scuole che sostituisce i vecchi corsi pratici per ingegneri con un corso che prevedeva la possibilità di scelta della qualifica.

Per entrambi i titoli era previsto un biennio comune presso una facoltà di Scienze matematiche e fisiche necessario all'ammissione al triennio di specializzazione. Se in un primo momento le neoistituite Scuole si affiancarono agli storici percorsi delle Accademie di Belle Arti, l'adeguamento alla nuova normativa comportò nel breve periodo la creazione di nuovi poli di ricerca negli atenei di Torino, Roma, Napoli, Palermo, Milano e Bologna<sup>1</sup>. Tra queste, saranno le scuole di Bologna e Torino a inserire per prime nei programmi lo studio del cemento armato, contribuendo così alla ricerca tecnologica e alla diffusione in Italia di questo materiale.

La materia che maggiormente risentì delle principali riforme didattiche fu quella di Architettura tecnica, resa obbligatoria al secondo e terzo anno di specializzazione. Da metà Ottocento la facoltà di Bologna vide susseguirsi a questa cattedra le personalità di Fortunato Lodi, Raffaele Faccioli, Antonio Zannoni e Attilio Muggia. Zannoni e Muggia, in particolare, segneranno la rottura definitiva della tradizione accademica nell'insegnamento della materia determinandone l'aggiornamento didattico.

In linea con le idee teorizzate da Jean-Nicolas-Louis Durand, Zannoni intendeva fornire agli studenti una visione pragmatica della progettazione evitando, tuttavia, meccanicismi nella composizione architettonica<sup>2</sup>. La bellezza dell'opera si ottiene adottando il principio di verità costruttiva, cioè la corrispondenza dell'estetica formale e architettonica con gli aspetti tecnologici ed ingegneristici<sup>3</sup>.

Al corso di Zannoni, di natura prevalentemente teorica, succederà nel 1910 il suo assistente Attilio Muggia, che promuoverà definitivamente l'avvicinamento della didattica bolognese alla realtà professionale. Dal 25 maggio 1908 Muggia affiancò infatti alla docenza l'attività impen-



Eugenio Miozzi, ponte sulla strada statale 51, Ponte nelle Alpi (BL), 1921.  
 Il ponte, in calcestruzzo armato, presenta una balaustra brevettata dalla SACC  
 di Attilio Muggia, presentata all'Esposizione di Torino del 1911

Eugenio Miozzi, ponte della Vittoria sul fiume Piave, Belluno, inaugurato il 23 maggio 1926

ditoriale fondando la Società Anonima per le Costruzioni Cementizie, che lo rese concessionario del brevetto Hennebique nel centro Italia. Per il suo lavoro poté avvalersi, inoltre, del laboratorio universitario di prove materiali che dall'anno precedente aveva ottenuto l'accreditamento presso il Ministero per i Lavori Pubblici. Il laboratorio era stato fortemente voluto da Silvio Canevazzi, professore delle discipline di Meccanica applicata alle costruzioni e Ponti e costruzioni idrauliche, tra i primi, insieme a Camillo Guidi di Torino, a occuparsi della teorizzazione e dello studio della meccanica del cemento armato in Italia<sup>4</sup>. A partire dal 1909, quindi, Bologna risulta essere, assieme a Torino, capitale per le ricerche sul cemento armato ed è in questo contesto che si forma il giovane Eugenio Miozzi. Egli ha modo di studiare con Canevazzi, Zannoni e Muggia<sup>5</sup> e vive la città petroniana nel momento in cui venivano terminate le opere pubbliche che da metà Ottocento interessarono l'area tra la stazione ferroviaria e il centro cittadino con l'apertura del nuovo asse viario di via Indipendenza. Dopo la laurea conseguita nel 1912, Miozzi dimostrerà la qualità della sua formazione nei primi incarichi professionali quando entrerà nel corpo del Genio Civile in Libia prima e, dagli anni Venti, negli uffici di Bolzano, rimanendo poi a capo del compartimento dell'A.A.S.S. a partire dal 1928. I progetti realizzati in questi anni, come ponti e sistemazioni territoriali, evidenziano la confidenza di Miozzi non solo con le tecnologie costruttive storiche ma anche nell'esplorare le capacità del cemento armato e sono affiancati da un'intensa attività di ricerca a quattro mani con il prof. Luigi Santarella di Milano, per incentivare in Italia l'utilizzo di questo materiale<sup>6</sup>.

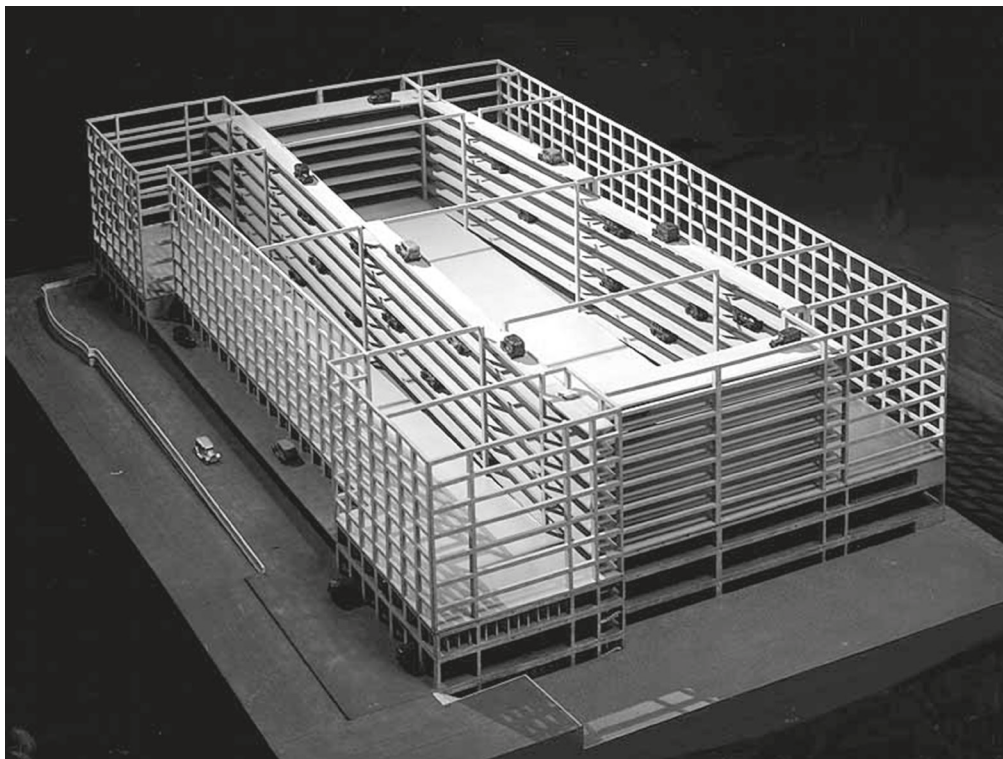
Il legame indissolubile tra Eugenio Miozzi e Venezia si data invece al 30 giugno 1930, quando l'ingegnere venne incaricato della direzione lavori del ponte della Libertà, all'epoca ponte Littorio. La scelta di un tecnico con la sua formazione e preparazione tecnologico-costruttiva trova ragione nel fatto che il progetto del ponte<sup>7</sup>, approvato con la convenzione tra Stato e Comune di Venezia, riguardava una nuova e moderna infrastruttura carrabile di collegamento con la terraferma, parallela al ponte ferroviario, in travature in cemento armato su pile, mascherata da un paramento in mattoni e pietra d'Istria che avrebbe camuffato il nuovo materiale, preservando l'immagine più *tradizionale* di Venezia<sup>8</sup>.

Nel redigere l'esecutivo del ponte translagunare, Miozzi scelse di ri-

correre alla tecnologia del laterizio ritenendola più affidabile e collaudata sul lungo termine<sup>9</sup>, tenendo fede al principio di verità costruttiva professato dal suo maestro Zannoni<sup>10</sup>. Pochi mesi dopo Miozzi entrerà definitivamente nell'Ufficio Tecnico del Comune di Venezia con il ruolo di ingegnere capo. Il progetto del ponte, intanto, aveva innescato una serie di interventi urbani, definiti dalla municipalità come opere complementari, volte a garantire la sistemazione degli accessi alla città lagunare. Il primo di questi fu lo scavo del Rio Novo che instaurò un rapido collegamento tra l'isola di Santa Chiara, dove si stava configurando Piazzale Roma, e Piazza San Marco. Sul piazzale, invece, la necessità di spazio per il ricovero delle autovetture in arrivo dalla terraferma e gli ambienti necessari all'accoglienza degli automobilisti determinò per Miozzi la progettazione di uno dei primissimi edifici della sua carriera<sup>11</sup>.

L'autorimessa è anche oggi il primo edificio che i visitatori incontrano all'arrivo a Venezia in auto, due volumi principali di sei piani coperti e una terrazza ciascuno che, assieme a due rampe cilindriche, una per la salita ed una per la discesa, delimitano una corte interna coperta, un tempo officina. Il progetto venne redatto da Miozzi e solo in parte modificato dall'organo tecnico dell'Istituto Nazionale Assicurazioni, concessionario per i 25 anni successivi alla costruzione. L'impresa esecutrice dei lavori fu invece la SACAIM, veneziana, specializzata in opere cementizie.

Come ha osservato Kleinmanns<sup>12</sup> il garage comunale all'epoca rappresentò una sintesi ben riuscita di modelli che, a partire dalle prime realizzazioni francesi di Perret fino agli anni Trenta, avevano caratterizzato lo sviluppo di questa tipologia. Lo stesso Miozzi dimostra di conoscere la realtà europea, francese nello specifico, citando nella relazione tecnica altri esempi, due di questi parigini<sup>13</sup>. Il terzo garage citato era la romana Casa dell'Automobile dell'architetto Bacchetti, che con i suoi dieci piani accessibili da una rampa a doppia elica poteva ospitare fino a mille veicoli. Hans Conradi ne elogiò il design funzionale, commentandone però la soluzione di facciata, eccessiva nella decorazione per un edificio contemporaneo<sup>14</sup>. Il progetto veneziano veniva portato a termine, intanto, con la rapidità già dimostrata dagli interventi legati al ponte Littorio, lasciando poco spazio al dibattito cittadino. La prima proposta, pubblicata nel dicembre del 1931 sulla rivista RACI<sup>15</sup>, prevedeva un edificio colossale, costituito da una gab-



Eugenio Miozzi, autorimessa comunale, Venezia, 1931-34.  
Primo modello strutturale, 1932. Si può notare la mole della prima volumetria ipotizzata  
e la prima ipotesi del sistema di rampe per la distribuzione interna

bia strutturale a maglia regolare percorribile da un sistema di rampe rettilinee che ricordano la soluzione di circolazione del 1925 di Melnikov<sup>16</sup>, con la differenza che la rampa non era visibile dall'esterno. La questione del prospetto ancora non fu affrontata in questa fase preliminare perché sul tavolo di discussione si stava ancora ragionando sull'ingombro volumetrico per capire se nasconderne o meno la vista dal Canal Grande: la scelta finale fu quella di ridurne l'altezza. Il 26 luglio 1932 il podestà rassicurò così la consulta:

L'autorimessa sarà costruita, per così dire, entro una specie di scatolone, in una località dove non sarà turbata nessuna visuale panoramica della città. Fuori dalla sua zona, la nuova costruzione non sarà veduta: si pensi che l'altezza fu ridotta da metri 24 a metri 19 e mezzo. [...] In fatto di architettura, è una bella architettura, che in quella zona può onorare Venezia: come la costruzione della Fiat a Lingotto è ritenuta la migliore in proposito che ci sia in Italia.<sup>17</sup>

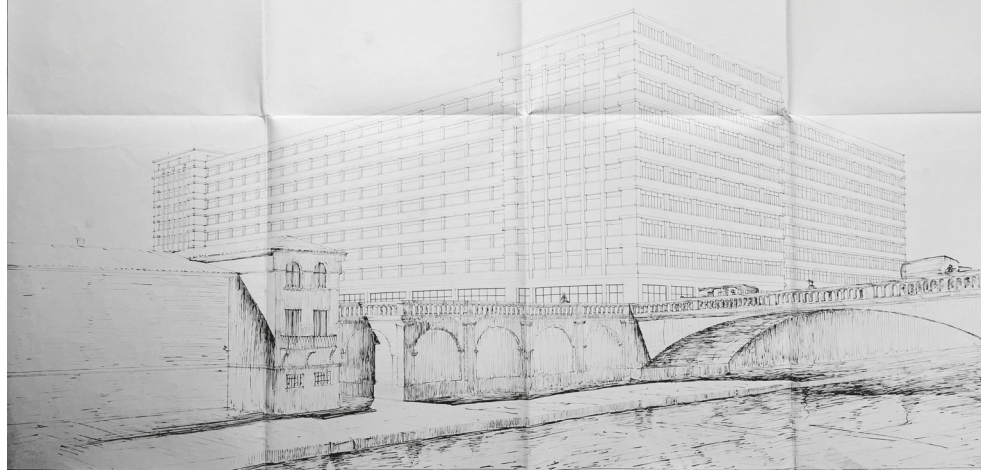
Le prime ipotesi che presentano un fronte principale (quello nord, orientato verso il Canal Grande) di 135 metri lineari, movimentano le estremità con due aggetti. Con un'altezza di undici piani, il prospetto appare suddiviso in due settori longitudinali, un basamento con ampie vetrine al piano terreno e una serie di aperture inquadrature da elementi verticali continui nei piani superiori. Più simile al citato Lingotto, invece, è un'altra ipotesi che mantiene invariata la sagoma in pianta ma sviluppa un alzata molto meno articolato.

Commentando questi disegni, nell'agosto, il Sovrintendente Fogolari scrisse:

Non entro a discutere dell'architettura dell'autorimessa progettata perché si potrebbe dire che non ne ha, consto solo che ridotta come stata d'altezza non sarà in quel modo visibile dal Canal Grande.<sup>18</sup>

Il progetto realizzato a partire da febbraio 1933 approderà a una soluzione di facciata caratterizzata dall'alternanza di fasce orizzontali vetrate e intonacate. La composizione finale fu apprezzata dalla critica anche se la decisione di non affacciare l'edificio sul Canal Grande venne percepita come occasione persa per un intervento più decisivo<sup>19</sup>.

PROGETTO DI GRANDE  
AUTORIMESSA - VENEZIA



Eugenio Miozzi, autorimessa comunale, Venezia, 1931-34.  
Prospettiva della prima ipotesi del fronte nord (facciata rivolta verso il Canal Grande), 1932

Nel progetto dell’Autorimessa emergono le capacità di Miozzi – maturate prima nell’ambiente bolognese e poi grazie all’attività professionale –, sia nell’utilizzo del cemento armato sia nella proposta di soluzioni formali che rimanessero fedeli alla scelta tecnologica strutturale, applicando il principio di verità costruttiva.

[...] perché certi sentimenti del vero si perpetuano e rimane più che mai inconcusso l’assioma “siate veri, e sarete eterni”.<sup>20</sup>



Eugenio Miozzi, autorimessa comunale, Venezia, 1931-34. Soluzione realizzata del fronte nord, con l'ingresso in primo piano, in una foto del 13 luglio 1950

L'autorimessa comunale completa del secondo blocco, anni Sessanta

1. Per una trattazione più approfondita si rimanda a E. Mandolesi, *Cento anni di insegnamento dell'architettura nelle scuole di ingegneria*, in *Atti del Convegno dei docenti di discipline architettoniche delle Facoltà di Ingegneria* (Trieste, giugno 1963), Trieste 1964, pp. 75-108; M.B. Bettazzi, P. Lipparini (a cura di), *Attilio Muggia, una storia per gli ingegneri*, Editrice Compositori, Bologna 2010; G. Mochi, G. Predari (a cura di), *La costruzione moderna a Bologna: 1875-1915. Ragione scientifica e sapere tecnico nella pratica del costruire in cemento armato*, Bruno Mondadori, Milano 2012.

2. L'intera seconda sezione del corso di Zannoni era indirizzata al riconoscimento degli ambienti costitutivi delle principali tipologie architettoniche. Gli studi tipologici nella penisola a inizio Novecento, tuttavia, non erano ancora molto sviluppati. In G. Mazzi, G. Zucconi, *Daniele Donghi, i molti aspetti di un ingegnere totale*, Marsilio editori, Venezia 2006.

3. A. Zannoni, *Prolusione al 1° anno di corso 1891-91 della R. Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Bologna*, Società Tipografica Azzoguidi, Bologna 1892.

4. Di Canevazzi ricordiamo, fra gli altri, gli studi *Siderocemento: formole di resistenza e di elasticità: memoria letta al Collegio degli ingegneri e degli architetti di Bologna nell'Adunanza del 2 marzo 1901*, Tipografia Gamberini e Parmegiani, Bologna 1901; *Ferrocemento*, Soc. Ed. A.F. Negro, Torino 1904.

5. La documentazione sulla carriera di Miozzi è conservata all'archivio storico dell'Università di Bologna, nei fascicoli nn. 613 e 2032.

6. Miozzi pubblica con il prof. Luigi Santarella, *Ponti italiani in cemento armato, I raccolta*, Hoepli, Milano 1924, seguita dalla seconda edizione nel 1932.

7. Il progetto in questione, del gennaio 1930 è firmato dall'ing. Vittorio Umberto Fantucci. La convenzione tra Stato e Comune di Venezia invece è datata 26 giugno 1930.

8. Le indicazioni riguardanti l'aspetto del ponte sono ricavate dal progetto preliminare di Fantucci e riportate nel progetto di massima, e costituiscono le richieste da rispettare per il concorso bandito alle imprese per l'appalto dell'opera. Coll. AMV 1931-35 X 2/4.

9. Miozzi giustifica la scelta dei mattoni sia per motivazioni estetiche sia per la diffidenza nell'utilizzare in ambiente lagunare il cemento armato direttamente esposto a salsedine e agenti atmosferici.

10. L'introduzione del cemento armato nel progetto del ponte lagunare è limitata a pochi elementi strutturali, come i pali di fondazione, il nucleo delle pile su cui vengono poi impostate le voltine in mattoni e, nel punto più critico di attraversamento del Canal Grande, nella struttura di sostegno della carreggiata.

11. Dall'attività libica risultano alcuni edifici costruiti per la sistemazione idrica, come risulta un progetto di scuola ad Auronzo negli anni Venti, non identificato. L'autorimessa ricopre il primato come edificio monumentale sia per cubatura prevista che per complessità strutturale.

12. J. Kleinmanns, *Parkhäuser. Architekturgeschicht einer ungeliebten Notwendigkeit*, Jonas Verlag, Marburg 2011.

13. Sono le due autorimesse Mozart e Cardinet, edificate tra il 1929 e il 1930. *Relazione Generale dell'Autorimessa S. Andrea*. AMV 1930-35 III 15/21

14. “Moderne Verkehrsbauten mit stilverkleideten Fassaden gehören bei uns der Vergangenheit an”. H. Conradi in J. Kleinmanns, *op. cit.*, p.74.

15. In seguito alla pubblicazione dell'articolo, si avviò un'inchiesta interna tra i dipendenti degli uffici comunali per individuare il responsabile della condivisione dei materiali di progetto alla rivista, di cui rimane qualche stralcio di documentazione dei verbali in Archivio Municipale. AMV 1930-35 III 15/21.

16. Il progetto del Garage di Melnikov venne presentato a Parigi nel 1925 nel padiglione sovietico dell'*Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes*.

17. Seduta del 26 luglio 1932, Archivio Municipale AMV Consulta, 26 luglio 1932.

18. Il parere di Fogolari continua con suggerimenti per la facciata: “[...] Forse non perderebbe tale suo carattere se con raddoppiamenti delle lesene divisorie, ogni tre o quattro vetrate, l'immenso susseguirsi dei fori potesse essere un poco organizzato; ma non è questione questa di mia competenza”. AMV 1932-35 III 15/21.

19. U. Nebbia, *Autorimessa a Venezia*, in “Casabella”, 83, 1934, pp. 36-41.

20. A. Zannoni, *op. cit.*, p. 15.