

GR sett. 1961

IN VENEZIA NON ENTRERANNO LE AUTOMOBILI

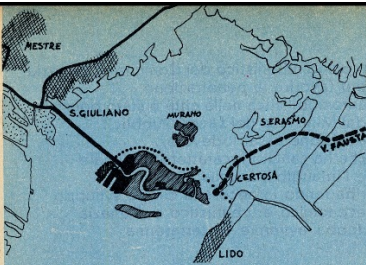
Il piano urbanistico del Comune di Venezia per favorire la penetrazione automobilistica nella città è stato bocciato dal Ministero dei Lavori Pubblici: decisione assai lodevole, che ha sancito il carattere pedonale e l'intangibilità della città, ribadendo la necessità che lo sviluppo economico e urbanistico di Venezia debba avvenire in terraferma.



Veduta aerea del comprensorio lagunare di Venezia: a sinistra la zona in cui avrebbe dovuto sorgere il nuovo centro direzionale, con grattacieli, garage e rete automobilistica di penetrazione; a destra, il tracciato della nuova strada translagunare dal Cavallino all'isola della Certosa a poche centinaia di metri dalla Venezia antica. Venezia verrebbe presa in mezzo tra due correnti di traffico e di interessi: traffico e interessi portuali, demolizioni e ricostruzioni intensive, e quindi, a non troppo lunga scadenza, la distruzione dello stesso carattere ambientale e storico di Venezia.

E' giusto facilitare la penetrazione del traffico automobilistico sempre più addentro in Venezia? La questione, ricorrente nel tempo, è stata riproposta all'attenzione generale in questi ultimi mesi, in seguito ai vivaci dibattiti sorti intorno al nuovo piano regolatore. Stendendo il Piano, il Comune di Venezia ha creduto di dover rispondere affermativamente alla domanda, e ha ragionato così: il flusso automobilistico a Piazzale Roma è in continuo aumento, le attrezzature esistenti sono insufficienti perché consentano il ricovero solo di 3500 macchine e la sosta di altre 1900, quindi la loro ricetti-

ività va aumentata, triplicata almeno. Ha così deciso l'ampliamento dei garage di Piazzale Roma, la sistemazione a garage e parcheggi per 3000 macchine di una vasta area della nuova isola in formazione (il Tronchetto), e la costruzione di un garage a silo per 1200 macchine e di un parcheggio a terrazza per 700 in un'altra area sul Canale della Giudecca; e tra quest'ultimo e Piazzale Roma ha infine deciso di costruire un grande «centro direzionale», con parcheggi per almeno 3000 macchine. Si arriva così a una capienza di circa 12.000 macchine, e tutta la parte occidentale della Venezia antica, grazie a nuovi



I pericoli del piano regolatore, quale era stato redatto dal Comune. In nero, al capo occidentale di Venezia antica, il nuovo centro direzionale; a est (a tratti) la strada translagunare. Se questi due progetti venissero realizzati, Venezia perderebbe la sua stessa insularità. Venezia è infatti giunta fino a noi proprio perché si è sempre mantenuta eccentrica al suo entroterra, luogo di approdo e non di transito. Presso il ponte stradale (strategico) la nuova isola del Tronchetto, già in formazione, primo passo verso l'invasione della laguna e l'espansione a «macchia d'olio» di Venezia: a pontini, il tracollo di una strada «sottolagunare», sempre pericolosamente caro ad alcuni ambiguità veneziani, che faciliterebbe il rovesciamento delle funzioni tradizionali di Venezia, rendendola definitivamente centro di gravità di tutti i pesi umani, economici e di traffico.

IN VENEZIA NON ENTRERANNO LE AUTOMOBILI

Nel caso di Venezia, la costruzione di quel cosiddetto «centro direzionale» (un centro di affari con edifici per uffici pubblici e privati, grattacieli di abitazione, eccetera) non farebbe che attirare nel delicato e prezioso tessuto storico, cioè in luogo del tutto inadeguato, quelle attività e impianti che, per svolgersi con efficienza ed essere moderni sul serio, hanno bisogno di sedi nuove e particolarmente attrezzate: e che, se si vuole dare a Venezia un assetto urbanistico veramente degno dei nostri tempi, devono essere trasferiti sulla terraferma.

L'errore del «centro direzionale» coi suoi garages, parcheggi e grattacieli risulta aggravato dalla «strada translagunare». La Venezia antica verrebbe a trovarsi stretta in una morsa, presa in mezzo tra due cor-



Solo sulla terraferma si avventurerebbe di Venezia: così, giustamente, ha deciso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che ha condannato la penetrazione automobilistica in Venezia, ha cancellato il centro direzionale presso piazzale Roma e la strada translagunare in terraferma, presso S. Giuliano, sono stati collocati il nuovo centro direzionale e il terminal autostradale (a traffico più grosso); i centri residenziali e industriali di Mestre e Marghera, vengono riorganizzati e ampliati; un complesso sistema stradale unifica razionalmente il traffico regionale e interregionale nelle varie direzioni, liberando il più possibile le zone abitate dagli attraversamenti. Così le funzioni moderne (direzionali, industriali, sportive, stabilizzatrici, eccetera) trovano sedi adatte, libere, nuove e attrezzate, anziché essere irragionevolmente e a forza inserite nel vecchio abitato di Venezia antica, mentre si realizza l'integrazione economica di Venezia con la regione



renti di traffico e di interessi che riuscirebbero alla fine, con una serie di reazioni a catena, a fulminare la sua struttura vera ed edilizia. E in realtà, Venezia si è conservata fino a noi solo perché si è sempre mantenuta eccentrica al suo entroterra, punto di approdo e non di transito: una volta realizzate quelle due teste di ponte ai suoi due capi opposti, Venezia diventerebbe invece il centro di gravità di tutti i pesi umani, economici e di traffico, sarebbe cioè condannata a «espandersi» a «macchia d'olio», come Roma o Milano (e già si parla di costruire nuove isole), nonostante il privilegio di essere circondata dal mare. Il traffico porta interessi, questi spingono a demolire e ricostruire, a creare palazzi per uffici al posto delle vecchie case di abitazione; la conseguenza sarebbe il rovesciamento delle funzioni tradizionali di Venezia e quindi anche il graduale anientamento, come un castello di carte, del suo inestimabile carattere storico e ambientale, quale ci è stato tramandato dai secoli. Estrano come si debba sempre persistere negli errori. E un errore fu anche Piazzale Roma e il ponte automobilistico, proprio perché fu una soluzione parziale e inadeguata che non risolse i problemi del traffico, ma ce li ha ripresentati aggravati oggi: vogliamo che fra trent'anni si sia disaccato a progettare altri garages e parcheggi e strade translagunari, fino alla tabula rasa di Venezia? Dovrebbe davvero bastare quanto è successo a Milano, dove a furia di travasare

le funzioni moderne del traffico e degli affari nel centro antico, per via di sventramenti e ricostruzioni, si è creato un agglomerato edilizio irrazionale, inabitabile e congestionato, oppure l'esempio di Roma, il cui centro storico è diventato il più impraticabile d'Italia, proprio perché lo si è lasciato accerchiare a macchia d'olio dalla fabbricazione intensiva. E d'altra parte è incomprensibile che si possa pretendere di far passare, come incentivo al turismo e allo sviluppo economico di Venezia, un progetto che la trasformerebbe, a non troppo lunga scadenza, in una qualunque città di garages e grattacieli. Che queste considerazioni siano ragionevoli, lo dimostra anche il comportamento del Ministero dei Lavori Pubblici. Il Consiglio Superiore, nel restituire il Piano al Comune di Venezia, ha condannato senza appello la penetrazione automobilistica in Venezia, stralciando dall'approvazione del Piano sia il centro direzionale che la strada translagunare, definiti inammissibili «sia per ragioni formali che funzionali». Così facendo, esso ha sancito il carattere pedonale di Venezia, e la sua intangibilità; e, come logica conseguenza, ha ribadito la necessità che lo sviluppo economico ed urbanistico di Venezia debba avvenire in terraferma (confermando certe previsioni del Comune stesso, che però, con patente controsenso, erano state praticamente annullate dall'attrazione in senso contrario esercitata dal centro direzionale e dalla translagunare). In terraferma

↑ Come apparirebbe Venezia, una volta che fosse incrementata la penetrazione automobilistica e costruito il centro direzionale presso piazzale Roma: un episodio anomalo, violentemente incassato nel tessuto antico, un intervento grezzo e inadeguato, premessa alla distruzione preminente di tutta la città storica, maldestra e irrazionale imitazione di città moderna.

devo essere riorganizzati e ampliati gli insediamenti esistenti, residenziali e industriali (Mestre e Marghera); in terraferma vanno attuati i grandi interventi stradali, realizzando un complesso sistema viario per smistare tutto il traffico regionale e interregionale; in terraferma, presso S. Giuliano di Mestre, deve sorgere il nuovo vero centro direzionale e il nuovo piazzale d'arrivo per le reti autostradali, dotato di tutti i servizi necessari, garages, parcheggi, magazzini, alberghi di massa, attrezzature commerciali, vera succursale di Piazzale Roma e dieci volte più capace. Così facendo Venezia viene integrata alla regione, il problema del traffico non più affrontato con visione miope e di settore, ma coordinato con tutti gli altri problemi della vita moderna, su scala finalmente territoriale, comprendente cioè tutto il territorio economicamente interessato. Le decisioni del nostro massimo organo tecnico sono state dunque, una volta tanto, assai lodevoli: esso ha dimostrato definitivamente che tra conservazione

IN VENEZIA NON ENTRERANNO LE AUTOMOBILI



↑
La Venezia antica deve restare il quartiere residenziale rappresentativo, culturale, commerciale della « grande Venezia » estesa in terraferma e articolata in vari centri a seconda delle diverse funzioni moderne. Del resto Venezia, nel tempo, ha sempre allontanato da sé certe funzioni: l'industria del vetro a Murano, la pesca d'alto mare a Chioggia, il turismo balneare al Lido, le industrie pesanti e il porto industriale a Marghera, ecc. Sarebbe oggi del tutto assurdo pretendere di immettere le funzioni direzionali e il traffico automobilistico in un tessuto come questo, che non può tollerarle.

e creazione delle realtà moderne non esiste contrasto, come pretendono gli ingenui o gli interessati, e che le ragioni tecniche che presiedono alle trasformazioni urbanistiche collimano perfettamente con le ragioni culturali che impongono la salvaguardia dei valori storici e ambientali delle nostre antiche città, e che chi pre-

tende di sviluppare distruggendo non ottiene altro che la rovina di un grande patrimonio e la sua sostituzione con una maldestra imitazione di città moderna.

Solo individuando in terraferma le sedi adatte per le nuove attrezzature (vero centro direzionale, grande zona sportiva, nuovo terminal autostradale, eccetera), si potrà delineare la struttura della nuova Venezia, aperta e spaziosa, capace di assorbire ogni prevedibile sviluppo avvenire: e nell'ambito della città futura la Venezia antica costituirà l'incomparabile quartiere residenziale, il centro rappresentativo, culturale, commerciale. Come ha osservato recentemente la benemerita associazione « Italia Nostra », occorre fare un passo soprattutto psicologico: « si tratta di abituarsi a chiamare Venezia anche le zone di terraferma e l'intero comprensorio lagunare, anziché pensare che Mestre e gli altri centri siano un semplice ripostiglio per le cose superflue o rifiutate ».

ANTONIO CEDERNA

→
Anche la salvaguardia di piazza San Marco, dipende dall'assetto urbanistico generale. Facilitare la penetrazione automobilistica in Venezia antica non sarebbe indice di spirito moderno ma, al contrario, soluzione miope e irrazionale, negatrice dei principi elementari dell'urbanistica, via libera al caos e alla sovrapposizione delle funzioni più disparate. Ne risulterebbe completamente alterata la compagine tradizionale del tessuto edilizio e manomesso il valore ambientale, che in un centro storico è superiore a quello dei singoli monumenti: e anche i complessi maggiori, come San Marco, ne verrebbero ben presto contaminati. La decisione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dimostrato che le ragioni tecniche che presiedono alle trasformazioni urbanistiche collimano con le ragioni culturali che impongono la tutela delle nostre antiche città.