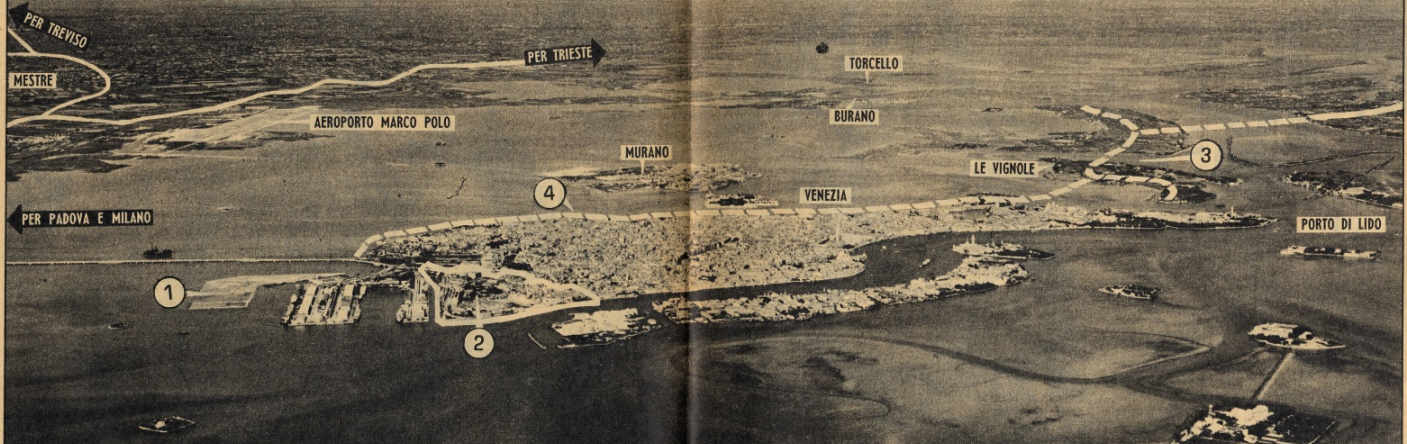


L'ISOLA STORICA SI SALVA IN TERRAFERMA



VENEZIA SCAMPATA AL CORTO CIRCUITO

di ANTONIO CEDERNA

LA TUTELA del patrimonio storico e naturale del nostro Paese è ormai diventata un argomento di fondo del dibattito politico nazionale, al quale partecipano le forze tecniche e culturali più vive, tra l'interesse crescente dell'opinione pubblica: si è appena concluso il congresso internazionale sui problemi di Venezia, e sono imminenti due altri convegni, quello di Spoleto sulle «Città minori tradizionali», organizzato dall'associazione «Italia Nostra», e, di nuovo a Venezia, quello dell'associazione nazionale per i Centri Storici. Si può dire che i disastri perpetrati nelle nostre città dalla convulsa ripresa edilizia degli ultimi quindici anni abbiano avuto almeno questo di positivo: hanno cioè messo in evidenza che non esiste contrapposizione tra salvaguardia dell'antico e creazione del nuovo, che anzi si tratta di due operazioni complementari; che ogni sventramento e alterazione nei nuclei storici provoca solo il peggioramento inesorabile delle condizioni di vita (congestione del traffico, sovraffollamento, eccetera) e favorisce il sorgere di una deforme contraffazione di città moderna; e che i problemi dello sviluppo si risolvono solo con una pianificazione coordinata delle città e del loro territorio, che attribuisca a ogni zona una sua precisa funzione. Per questo, la difesa dei valori della storia è stata assunta dalla cultura moderna, mentre sventratori e speculatori agiscono in un clima di riprovazione sempre maggiore; quanto poi alla capacità di operare concretamente, è un altro discorso: il nostro paese, quanto a istituti giuridici, coscienza urbanistica e sensibilità sociale, è arretrato almeno di mezzo secolo rispetto ai paesi civili.

Ancora una volta è stata Venezia, per l'enorme prestigio che gode nel mondo, a riproporre i temi della salvaguardia e dello sviluppo e a offrire, nel bene come nel male, un quadro sintetico della situazione italiana. Essa, si può dire, si è appena ripresa dai pericoli gravissimi che ha corso, in seguito a un piano regolatore confuso e contraddittorio, elaborato tre anni fa in regime commissariale. Quel piano conteneva almeno due previsioni micidiali: la creazione, al capo occidentale dell'isola storica, nei pressi di Piazzale Roma, di un grosso «centro direzionale» per uffici pubblici e privati e grattacieli di abitazione, con una rete stradale che avrebbe portato le automobili fin sul canale della Giudecca; e, al capo opposto, una strada traslangunare che, congiungendo il litorale e le isole di S. Erasmo, Vignole, Certosa, avrebbe creato una testa di ponte automobilistica a poche centinaia di metri da Venezia.

L'EFFETTO di questi due progetti sarebbe stato il seguente: Venezia, la Venezia storica, sarebbe venuta a trovarsi in mezzo a due correnti di traffico e di interessi che alla fine l'avrebbero fulminata come in un corto circuito, mettendo in moto una serie incontrollabile di reazioni a catena, demolizioni e ricostruzioni, che avrebbe rovesciato le

sue funzioni tradizionali, e quindi, alla fine, fatto cascare come un castello di carte la sua stessa struttura edilizia e ambientale. Da città di approdo, Venezia sarebbe diventata città di transito, e nonostante il privilegio di essere circondata dall'acqua, sarebbe stata condannata a espandersi a macchia d'olio, con tutte le ovvie conseguenze. Questa prospettiva provocò, in misura mai vista, la protesta appassinata della stampa italiana e straniera, degli enti culturali e dei tecnici illuminati: alla quale seguì, altro fatto considerevole, la presa di posizione del consiglio superiore dei Lavori Pubblici, che respingeva quelle due previsioni, e invitava il Comune a rielaborare il piano. Venezia doveva trovare il suo equilibrio sulla terraferma: sulla terraferma, nei pressi di Mestre, dovevano essere sistemate le sedi direzionali e il nuovo terminal d'arrivo, succursale a Piazzale Roma, in modo da alleggerire l'isola storica dalle funzioni incompatibili. Dopo qualche resistenza, il Comune si adeguava alle prescrizioni: così che oggi, se possiamo guardare al futuro di Venezia con qualche speranza, lo dobbiamo in gran parte alla pressione esercitata dall'opinione pubblica più sensibile.

IL CONGRESSO che si è tenuto recentemente ha voluto essere un nuovo passo avanti nella chiarificazione dei problemi di Venezia, e un appoggio al piano regolatore corretto, che non è ancora giunto al termine del suo faticoso iter. Anche se, per mancanza di una regia sicura, si è corso il rischio di vedere rimessi in discussione principi già assodati, alcune indicazioni di valore generale sono state acquisite.

In primo luogo, i retori e i nostalgici di soluzioni rovinose appaiono oggi definitivamente isolati: le loro proposte, esplicite o meno (strade traslangunare, automobili sulla laguna, nuove isole artificiali, metropoli, eccetera), presentate naturalmente come moderne e «vitali», si sono rivelate sempre più chiaramente per quel che sono, cioè come apportaletti di caos, disordine e morte, dettate da visione stretta e da interessi privati. E' tradizione delle forze reazionarie quella di scegliere la strada dell'approssimazione, dell'incultura, dell'arretratezza tecnica; nemmeno l'esempio di un'altra città illustre, Roma, è servito: hanno creduto di modernizzarla con sventramenti e ricostruzioni, e hanno ridotto il centro storico alla paralisi at-



tuale, e creato al posto della città moderna un tavoliere di cemento, incivile e privo dei servizi essenziali.

In secondo luogo, grazie all'apporto degli urbanisti e delle forze della cultura (tra cui va ricordata in particolare l'associazione «Italia Nostra»), il problema di Venezia è stato riportato alle sue giuste dimensioni. E' stato ribadito che si salva la Venezia storica solo se le si attribuiscono compiti adatti alla sua struttura, solo cioè se si inquadrano e coordinano i suoi problemi con quelli della terraferma, entro un più vasto ambito territoriale, di cui l'isola storica non è che una parte. Occorre dunque impostare nelle sue grandi linee (come fa un primo studio di piano intercomunale promosso dalla Provincia) un organismo aperto, decentrato e a più centri in tutta la regione interessata, tra Venezia, Padova e Treviso, attuando tutti gli interventi atti a configurarlo: incentivi alle attività produttive e commerciali, nuova rete di trasporti per terra e acqua, riorganizzazione dei centri urbani, creazione delle indispensabili attrezzature sociali, nuovi piazzali di smistamento e arrivo per la rete autostradale, eccetera. E' in questa dimensione che va creata la grande Venezia, la città-regione, secondo le esigenze urbanistiche moderne: Venezia non è più soltanto l'isola storica, ma l'intero comprensorio lagunare e di terraferma, entro il quale l'isola, pedonale e a misura dell'uomo, cioè nelle condizioni ideali per ogni città moderna, deve costituire l'incomparabile quartiere residen-

ziale, rappresentativo, culturale, commerciale (e in parte anche direzionale, per quelle attività che non comportano alterazioni nel suo tessuto tradizionale). La difesa di Venezia, come è stato autorevolmente detto, comincia sulla terraferma, supremo cioè conservare i valori della storia nella misura in cui sapremo creare realtà moderne al posto giusto: l'esempio di Mestre, che poteva essere una città modello, ed è invece un agglomerato squalificato e caotico, ci mostra quanta strada abbiamo ancora da fare.

LA «SALVEZZA» di Venezia diventa così un problema urbanistico. Solo assegnando al suo nucleo antico un ruolo specializzato nell'economia del più vasto comprensorio, potremo conservare la sua fisionomia prestigiosa: e quindi avviare, nell'isola, quell'opera di «risanamento conservativo» che è l'unica legittima, e che vuol dire bonifica igienica degli antichi quartieri, ripristino degli spazi liberi e verdi, restauro e consolidamento degli edifici, nel rispetto dell'unità ambientale della città e della sua struttura sociale. Operazione complessa, tra le tante che Venezia richiede: ma i problemi di Venezia sono prima politici che tecnici, e solo una chiara visione unitaria, una forte volontà politica può portarli a soluzione.

Dopo tanti dibattiti, Venezia è praticamente sotto il controllo del mondo civile: la possibilità che si ripetano i vecchi errori dovrebbe essersi ulteriormente ridotta.

Il piano distruttore

VENEZIA nel suo ambiente lagunare. In alto la terraferma con visibile l'aeroporto, a destra le isole dell'estuario e il litorale. Nella foto lineare e tratteggiata indicano le iniziative deleterie e il piano regolatore. **1** L'isola artificiale del Tronchetto, la cui costruzione, negli anni passati, costituisce tuttora un affare misterioso, per quanto riguarda i rapporti tra Comune e speculatori privati. **2** Il centro direzionale, che avrebbe portato traffico e distruzioni nell'isola. **3** La strada traslangunare attraverso le isole orientali, che avrebbe portato le automobili fino a poche centinaia di metri da Venezia. **4** Il progetto di strada sottolagunare, parte della fantasia dei nemici di Venezia, che avrebbe congiunto le due precedenti teste di ponte, trasformando Venezia in città di transito, fulminandone a poco a poco la struttura economica, sociale e ambientale. In seguito alla sollevazione dell'opinione pubblica, il ministero dei Lavori Pubblici ha stralciato dall'approvazione del piano regolatore il centro direzionale, e la strada traslangunare: il piano regolatore attuale, rielaborato in conseguenza, prevede giustamente l'integrazione di Venezia con la terraferma, la sistemazione del terminal stradale a Fusina e S. Giuliano, e in quest'ultima località anche le nuove sedi direzionali. In questo quadro più vasto, liberata dalle funzioni intollerabili al suo tessuto tradizionale, può configurarsi la grande Venezia. I centri residenziali e industriali (Mestre e Marghera) vengono riorganizzati; un complesso sistema stradale misto razionalmente il traffico regionale e interregionale, liberando il più possibile le zone abitate dagli attraversamenti. Le funzioni moderne (direzionali, industriali, viabilistiche, eccetera) trovano così sedi adeguate e attrezzate, anziché essere irragionevolmente inserite nella vecchia Venezia, mentre si realizza l'integrazione di Venezia con la regione economica. **NELLA FOTO A SINISTRA:** Venezia di cartapesta, questa una delle prime cose che vede chi arriva da piazzale Roma: se non si impedisce subito il piano di risanamento conservativo, tutta Venezia sarà ridotta così dalla speculazione privata.