

Al di là delle provocatorie proposte del sindaco Rigo, restano valide le discussioni che oggi si fanno a proposito della riqualificazione culturale dei "tour" che si riducono spesso a frettolosi viaggi in pullman intorno ai monumenti, una foto-ricordo e via



ROMA — E' stata subito polemica, com'è giusto e naturale, dopo le dichiarazioni del sindaco di Venezia, che ha fatto due tipi di proposte. Le prime riguardano le misure da adottare per allontanare dall'isola storica il traffico dei mezzi motorizzati; creazione di terminal in terraferma (Fusine per il collegamento con le autostrade padane, Tessera per l'aeroporto e il centro Europa), parcheggi e servizi a Mestre (lasciando piazzale Roma ai residenti), treni-navette sul ponte ferroviario da potenziare con i due binari finora inutilizzati, e quindi liberazione del Canal Grande dai mezzi a motore con le loro conseguenze rovinose per l'edilizia storica. Le seconde riguardano il «numero chiuso» per i turisti e la tassa o biglietto, ticket eccetera che essi dovrebbero pagare per contribuire alle maggiori spese che il Comune deve sostenere (dai trasporti alla nettezza urbana) quando d'estate Venezia si raddoppia, e passa da centomila a duecentomila persone e più.

Sulle prime proposte sembra ci sia un generale consenso, tanto più che esse sono da gran tempo previste dagli strumenti urbanistici e di salvaguardia, ultimo il «piano comprensoriale» di Venezia e del suo entroterra: ed è deplorabile, come ha anche osservato «Italia Nostra», che dopo tanto tempo non siano state ancora realizzate; come pure tutto concordano che si debba fare ogni sforzo per distribuire nel tempo e nello spazio il flusso turistico, ampliarne la stagionalità, indirizzarlo su nuovi itinerari, eccetera.

La disputa si è invece accesa sul «numero chiuso» e sul pagamento del pedaggio. I democristiani sono arrivati a dire che si tratta di un provvedimento ghigliottina, che addirittura si vuol fare di Venezia una «moderna Pompei»: ed è strano che ogni volta che un'amministrazione tenta di ridurre l'intollerabile congestione di un centro storico, scatti questo riflesso condizionato, e l'archeologia venga usata come equivalente di morte, cimitero, necropoli, obitorio. Il che non depone bene circa il livello culturale di chi usa questo argomento-spauracchio (rispolverato in grande stile recentemente a Roma dagli avversari del progetto di parco per i Fori Imperiali).

L'occhiata dal finestrino

A parte quanto di improvvisato e perentorio possono avere alcune dichiarazioni del sindaco di Venezia, c'è da apprezzare il principio che le ispira. La convinzione cioè che l'uso, il consumo ovvero la «fruizione» turistica degli ambienti storici e naturali non possono più essere illimitati e indiscriminati, e che quindi quel fenomeno dirompente che è il turismo di massa va regolato, controllato e culturalmente riqualificato, non più degradato a un'occhiata distratta dal finestrino di un pullman o a una stracca e superficiale passeggiata nella calca fra ruderi e palazzi. C'è tutta una letteratura

sull'argomento: sfrondata dai suoi aspetti apocalittici, si osserva che la conquistata accessibilità fisica delle opere, dei paesaggi e dei monumenti si traduce di norma in inaccessibilità culturale; e mentre cadono tutti gli ostacoli esterni al tour viene demolita ogni capacità di intendere l'opera d'arte, ridotta a un simbolo, a uno stereotipo, a un oggetto sradicato da ogni significato e ragione storica, al quale rubare un'immagine-ricordo fotografica.

E' contro questi aspetti deteriori del turismo che bisogna battersi, comprendendo a fondo e intervenendo scientificamente su tutto quello che è cambiato, tanto per fare un esempio ovvio, dai tempi in cui Goethe poteva contemplare gli affreschi della Cappella Sistina in perfetta solitudine e fare la siesta sul seggio papale. Oggi i piedi che limano le pietre di Venezia sono dieci milioni l'anno, e altrettanti a Roma e sull'Acropoli di Atene: per come è organizzato si può ben dire che il turismo di massa è una cosa troppo seria per lasciarla alle agenzie turistiche che puntano solo al suo sfruttamento selvaggio. A Roma, dove la permanenza media è di due giorni e mezzo, l'assessore Rossi Doria che cercava di limitare l'accesso dei pullman e proponeva itinerari pedonali, si è sentito rispondere che «il turista non ha tempo da perdere» (aumentando il costo dei trasporti bisogna rifarsi sul soggiorno). A Venezia, i due terzi dei turisti sono giornalieri, pendolari che vengono scaricati a piazza S. Mar-

co la mattina e imbarcati la sera, pizza congelata, Coca Cola e souvenir fabbricati a Hong Kong.

Un bilancio che delude

E' questo l'uso «triviale» dei monumenti e degli ambienti storici, come lo chiama Nikolaus Himmelmänn nel suo saggio illuminante intitolato «Utopia del passato» (ed. De Donato), dedicato alla mercificazione turistica e alla degradazione dell'antico a strumento pubblicitario. Quanto a Venezia, la situazione non migliorerà se non si attua una nuova politica delle strutture ricettive. Oggi i posti letto sono 10.000, per lo più riservati a fasce alte di reddito: solo offrendo al turista una gamma più ampia e diversificata secondo le disponibilità economiche, (e recuperando le isole minori) si potrà promuovere il turista da pendolare a soggiornante: l'eventuale «numero chiuso» perderebbe i suoi connotati discriminatori, e il pagamento del pedaggio avrebbe una reale contropartita in termini culturali. E' un pedaggio che a giorni il comune di Roma si appresta ad adottare sotto forma di una tessera di ottomila lire che darà diritto per quattro giorni ai mezzi pubblici e all'ingresso nei musei comunali.

Ma la discussione sul turismo a Venezia non può non coinvolgere una rifles-

sione sulla situazione generale della città, a dieci anni esatti dall'emanazione della legge speciale (aprile 1973), che stanziava 300 miliardi di allora alla «difesa fisica della laguna», alla lotta contro l'inquinamento e al risanamento conservativo dei centri storici. Il bilancio è quanto mai deludente. Pressoché irrisolto tuttora il nodo fondamentale, dell'abbattimento delle acque alte, ancora arretrata la realizzazione di depuratori e fognature (di qui, tra l'altro la proliferazione di alghe e l'invasione di zanzare), nulla di fatto per il risanamento edilizio, ancora di là da venire l'approvazione di quell'importante strumento di pianificazione e salvaguardia che è il «piano comprensoriale», Venezia più quindici comuni. La sua faticosa elaborazione — scrive Luigi Scano sulla rivista «Urbanistica Informazione» — ha messo in luce le gravi carenze di «cultura di governo» che più o meno caratterizzano tutte le forze politiche, la meccanica ripetizione nell'organismo sovracomunale di localismi e municipalismi, la spasmodica tensione per irrisori spostamenti di suffragi elettorali, e quindi l'incapacità di operare scelte non condizionate da interessi particolari.

E' in sintesi lo specchio della situazione nazionale, quale si manifesta nell'attuale fase di controriforma urbanistica. E non è pensabile che le cose possano cambiare nel clima di «improvvisazione e pressapochismo» che caratterizza da anni i partiti di governo, e non solo essi.