

La Repubblica, 10-11/5/1982

Inizia l'ennesima battaglia per salvare Venezia: per scongiurare la costruzione della metropolitana sublagunare che la giunta tri-quadripartita ha commissionato a uno studio tecnico, il quale ha approvato il progetto in tre giorni (!). Un progetto che viene ora sottoposto in tutta fretta all'esame dei diciotto quartieri, per poi tornare di sfuggita in Consiglio comunale, dopo di che prenderà il volo per Roma entro il 20 maggio: termine ultimo per ottenere i finanziamenti del comitato interministeriale trasporti.

È un'antica fissazione che ritorna, bocciata una prima volta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel lontano marzo 1961. Si pretende di «modernizzare» Venezia con uno strumento che ne aggraverà tutti i mali. Le metropolitane, ha scritto l'urbanista Edoardo Salzano, si fanno per soddisfare una domanda di spostamenti di massa: ma la domanda di massa che la metropolitana sublagunare incre-

Dopo la minaccia dell'Expo c'è chi tenta di costruire un'inutile metropolitana

No, no, no e no a Venezia non si può

di ANTONIO CEDERNA

menterà a dismisura fino al collasso è quella di un turismo sempre più vorace, distratto e devastatore, il turismo «mordi e getta» escursionistico giornaliero, funzionale all'affarismo delle rapinose agenzie, a tutto finalizzato fuorché alla comprensione di un ambiente straricco di valori, di cultura e di insegnamenti.

Le conseguenze per l'isola storica saranno simili per tutto l'

anno a quelle minacciate dall'Expo, felicemente mandata a monte due anni fa: per una città che il grande Le Corbusier definì modernissima, proprio perché fondata sui principi moderni dell'urbanistica, la separazione del traffico pedonale (nelle calli) dal traffico meccanico (nei canali). L'unica città italiana oltretutto in cui i mezzi di trasporto pubblico arrivano puntuali al

minuto. Con la metropolitana Venezia verrà invece omologata a qualsiasi altra città: è una carta truccata, è la solita «grande opera», col suo immane correddo tangenziale, con cui distogliere l'attenzione dai vari problemi della città.

Si è alterato il regime della laguna sottraendone un terzo all'espansione delle maree, si sono scavate autostrade marine per l'arrivo delle petroliere, rendendo più grave il problema delle acque alte. Altro che metropolitana: è necessario utilizzare la ferrovia per il collegamento della stazione di Santa Lucia con Mestre, Marghera e il resto della terraferma (cosa giusta su cui tutti sono d'accordo ma che forse per questo non si fa); realizzare punti di scambio terra-acqua a Tessera e a Fusina; creare un servizio di trasporto pubblico circolare alleggerendo il Canal Grande; differenziare i percorsi e i sistemi di trasporto turistico da quelli desti-

(segue nella V di Cultura)

nati ai flussi motivati da lavoro, studio, affari; riprendere lo scavo di rii, come si è fatto per secoli mentre oggi nemmeno i pompieri e le ambulanze possono arrivare perché i canali sono intasati.

Al solito, i malintenzionati accusano chi difende l'integrità fisica e l'identità culturale di Venezia di volerne fare una città museo (per essi museo non significa altro che camera mortuaria, obitorio, necropoli). Al contrario, l'impegno delle persone ragionevoli dovrà essere volto a mantenere e a ripristinare nell'isola storica tutte quelle attività e quelle funzioni che sono coerenti e compatibili coi suoi caratteri: il nemico è la monocultura turistica per ridurre la quale è urgente promuovere quello che l'esperto Luigi Scano definisce «razionamento programmato della fruizione turistica» (determinazione del numero massimo di presenze, prenotazione delle visite e dell'uso dei servizi urbani, senza escludere come ultima misura il

numero chiuso).

L'idea della metropolitana appare dunque arretrata e rovinosa, e contro di essa si sono pronunciati Pds, Pri e Verdi, anche sotto un altro aspetto. Osserva il sociologo Gianfranco Bettin che ognuna delle tredici e passa stazioni si trasformeranno presto in altrettanti piazzali Roma, occupati da bancarelle di paccottiglia e souvenir fasulli (vetri prodotti a Bratislava, merletti fatti a Hong Kong, gondole e ventagli di Taiwan): con gravi effetti sulla stessa struttura edilizia, terziarizzazione, espulsione degli abitanti eccetera. Il tutto in nome del mito risibile della velocità, in una città dove molti ancora considerano la laguna un ostacolo anziché la vita stessa di Venezia. E, infine, che senso ha spostarsi in laguna a testa sotto, quale mai tasso culturale potrà avere il turismo, se lo straordinario segreto di Venezia è il paesaggio, cioè l'intimo, inscindibile e sempre sorprendente rapporto fra acqua, architettura e cielo?

VENEZIA - SUBLAGUNARE