

★ IL CICERONE ★

URBANISTICA

VENEZIA
FUORI PERICOLO

DI ANTONIO CEDERNA

DOPO tanti disastri, ecco finalmente un fatto positivo che solleva un poco l'animo di tutti coloro che si battono per un più civile assetto urbanistico del nostro Paese: il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il 16 marzo, ha stralciato dall'approvazione del piano regolatore di Venezia quelle iniziative particolarmente funeste contro le quali da anni si erano pronunciate le persone disinteressate, gli enti tecnici e di cultura, l'opinione pubblica qualificata. Venezia ha così, almeno per il momento, salvato la perdurante cattiva volontà dei suoi amministratori, un piano regolatore abbastanza in regola con l'urbanistica moderna.

Il piano regolatore di Venezia, adottato dal Comune il 19 marzo 1960, è nato, com'è norma da noi, da un compromesso tra cose giuste e cose sbagliate. Il lato buono del piano, confermato dall'attuale parere dei Lavori Pubblici, è l'impostazione degli sviluppi di Venezia, economica, industriale, commerciale, agricola eccetera, sulla terraferma, mediante l'ampliamento e la riorganizzazione degli agglomerati esistenti, residenziali e industriali (Mestre e Marghera), la previsione di un grosso insediamento sulle barene di S. Giuliano, e il progetto di un sistema viario imperniato su un grande asse di scorrimento che riannoda e unisce razionalmente, a ovest dei predetti abitati, tutto il traffico verso sud (verso la Roma), verso ovest (Padova-Milano), verso nord (Treviso-Udine) e verso nord-est (Trieste). Sotto questo aspetto il piano regolatore, cercando, per quanto imperfettamente, di metter ordine tra le varie funzioni urbanistiche e integrando l'economia di Venezia con tutta la regione, verrebbe a creare le premesse per la pianificazione territoriale della "Grande Venezia" nell'entroterra, come è logico che sia.

Ma, si sa, a un'idea giusta corrispondono di solito altre idee sbagliate che ne annullano i benefici. Infatti, quello sviluppo di Venezia sulla terraferma è stato controbalanciato, nel piano regolatore, da altre previsioni del tutto opposte e contrarie: due soprattutto (di cui ha dato ampia notizia, sul "Mondo", Lanfranco Caniati, nei numeri del 29 dicembre 1959, 23 febbraio 1960, 31 gennaio 1961).

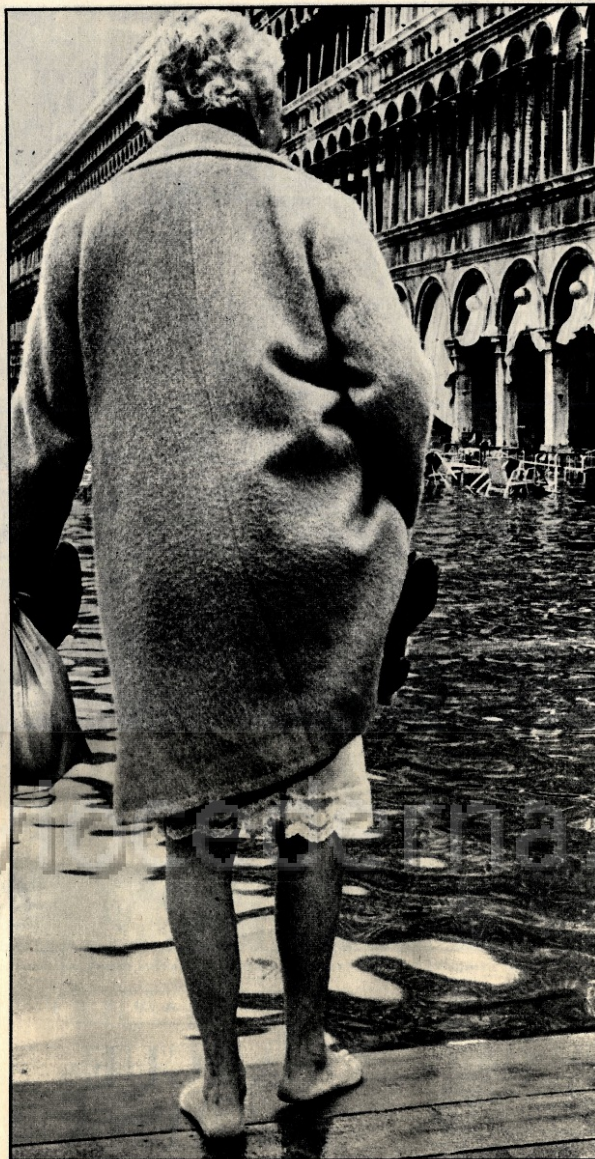
La prima iniziativa balorda era la creazione di una City, alias Centro Direzionale, al capo ovest della Venezia storica, tra piazzale Roma e la Giudecca, per un'estensione di circa 25 ettari, la quale City, come è detto tranquillamente nella relazione del Piano (p. 133), ampliando e moltiplicando i piazzali di arrivo delle automobili, doveva essere « un vero e proprio centro di affari, con un movimento commerciale e finanziario adeguato all'importanza della città », per di più dotato di « una viabilità di strade automobilistiche di penetrazione capillare su tutta l'area, con un piazzale nelle immediate vicinanze del Canale della Giudecca » (1). In realtà, (scriveva il Caniati), in caso « avrebbero avuto interesse a trasferirsi uffici statali e parastatali, già bene o male sistemati nel centro storico, svuotando e aggravando le difficoltà della sua manutenzione; nulla avrebbe potuto opporsi ai colossali interessi creati dall'automobile, pronta a invadere tutto con garages e alberghi »; cosa per cui, approvare il Centro Direzionale avrebbe significato soltanto « autorizzare che tutta la vasta area in questione venisse resa fabbricabile con edifici fino a trenta metri di altezza », per di più servita da una viabilità automobilistica che l'avrebbe resa « di enorme valore economico, lasciando poi tutto all'arbitrio del potere politico e burocratico e dei suoi moltiplicati indirizzi ». Uffici pubblici, banche, sedi di società commerciali e assicurative, autorimesse, grattacieli di abitazione, eccetera: è di prima evidenza che una simile pressione economica e di traffico nell'isola storica, avrebbe agito da richiamo per tutte quelle attività, attrezzature e servizi che avrebbero dovuto essere trasferite in terraferma; e ne sarebbe seguita una esplosione edilizia che come un cancro avrebbe lentamente infestato le zone circostanti, dando via libera alla speculazione e correndo poi progressivamente come già sta accadendo anche nella situazione

attuale) il tessuto caratteristico di Venezia.

La seconda iniziativa micidiale riguardava il capo opposto di Venezia storica, le zone dell'estuario e del litorale. Il piano prevedeva senz'altro l'invasione compatta delle isole della Certosa e delle Vignole e la creazione, mediante nuovi ponti, di una strada trans lagunare che partendo dalla penisola del Cavallino (in prosecuzione della via Fausa), avrebbe collegato l'isola di S. Erasmo, l'isola delle Vignole e l'isola della Certosa, fino a costituire una nuova testa di ponte (una specie di nuovo Piazzale Roma) al capo opposto dell'attuale) a 500 metri da S. Pietro di Castello. Con questa bella pensata la Venezia storica (come è scritto sempre nella relazione del piano regolatore, a p. 127), da persona che evidentemente è sprovvista di quell'elementare meccanismo logico che permette di dedurre gli effetti dalle cause) sarebbe venuta a trovarsi fra due pozzetti, che più strettamente la legano al suo retroterra di terraferma, ponendola quasi al centro di tutti gli interessi del Comune. In questa candida frase è contenuto tutto l'errore, tutto il controsenso del piano regolatore di Venezia. Con queste due teste di ponte, una a occidente e una a oriente, Venezia veniva semplicemente stretta in una morsa, presa in mezzo tra due correnti di traffico e di interessi che avrebbero fulminato la sua struttura urbanistica, oltre ad annullare sul nascere ogni pratica possibilità di impostare un efficiente sviluppo sulla terraferma. Se la Venezia storica si è mantenuta finora quella che è, ciò è dovuto al fatto che essa è sempre stata eccentrica al suo entroterra, che ha sempre saputo allontanare da sé le funzioni incompatibili e antieconomiche, al di fuori dei propri confini, in una serie di centri differenziati: con quella doppia testa di ponte invece Venezia insulare, come qualunque altra città male amministrata e contro ogni norma di elementare intelligenza, sarebbe diventata centro di gravità di tutti i pesi umani, di traffico e di speculazione, soffocata a macchia d'olio, nonostante il privilegio di essere circondata dal mare; e quindi si sarebbero poste le condizioni per il graduale annullamento della sua stessa insularità, per il rovesciamento delle sue funzioni tradizionali e di conseguenza anche del suo carattere ambientale tramandato dai secoli.

Queste due previsioni negative del piano regolatore di Venezia sono state respinte dal consiglio superiore dei Lavori Pubblici, per ragioni sostanzialmente analoghe, a quelle cui abbiamo accennato. « Non si ravvisa la necessità di un centro direzionale », è detto nel parere, si respinge la sua eccessiva estensione (che tra l'altro minaccia zone di alto valore ambientale), la sua eccessiva densità edilizia (710 metri cubi per metro quadrato), la eccessiva altezza dei fabbricati (25 metri); e si definisce inammissibile l'ulteriore dilagare del traffico, che ora già arriva a piazzale Roma, verso sud fino alla Giudecca. Si ammette, è vero, la necessità di ridimensionare la zona, dove confluiscono tanti traffici marittimi, lagunari, ferroviari, autoveicolari, ma si esclude che essa sia adatta a residenze e tanto meno a sede rappresentativa: comunque, tutta la sistemazione della zona va ristudiata da capo a fondo e ogni giudizio in merito rimandato alla preventiva elaborazione di un apposito piano particolareggiato. Al capo opposto della Venezia insulare, il giudizio è ancora più drastico: essa è da rifiutare in blocco e sia per ragioni funzionali che formali.

Altre sono le prescrizioni opportune dei Lavori Pubblici. Il piano regolatore, pur ribadendo formalmente la necessità della salvaguardia della Venezia storica, prevedeva in essa un'infinità di interventi, spiccioli e dissociati: il parere del Consiglio Superiore sconsiglia i principali, quelli tra Rialto e il ponte della Ferrovia, ai SS. Apostoli, alle Mercerie, eccetera, rinviando il tutto (tra cui l'allargamento del rio di Noale) a un dettagliato piano particolareggiato (come vuole la legge per la « Salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia », 1956), che sia ispirato al principio del risanamento conservativo. Ricordiamo ancora



Venezia. Alta marea.

GIANNI BERENGO GARDIN

il divieto di ogni sopravvalutazione nella Venezia storica e dell'occupazione di aree libere e giardini, la condanna della formazione di nuove isole o sacche (valga per tutte la scandalosa vicenda dell'isola del Tronchetto, abusivamente ampliata rispetto alle proporzioni originarie, venduta in seguito alla speculazione privata e infine inserita nel piano regolatore, l'obbligo di adeguare zone di rispetto ai lati del canale del Brenta e della storica via del Terraglio, i limiti posti all'urbanizzazione della penisola del Cavallino per evitare il caos edilizio che ha finora distinto la zona turistico-balneare, la necessità di rafforzare l'espansione in terraferma, creando una specie di centro direzionale a S. Giuliano, da trasformarsi in vera testa di ponte automobilistica e succursale di piazzale Roma, con l'impianto di parcheggi, garages, magazzini, alberghi di massa, attrezzature commerciali, eccetera, tutte cose che non devono trovare sede nella Venezia insulare.

Non ci resta che rilegare per questa presa di posizione del nostro massimo organo tecnico in fatto di urbanistica. Questa drastica ricablazione del piano regolatore di Venezia può segnare una svolta decisiva nelle cose italiane, ed è la prova che un organo dello Stato, quando può agire senza essere oppresso dall'imbroglio di politici e speculatori, riesce a comportarsi lodevolmente. Altri casi isolati del genere ci torneranno in mente, gli eleggibili strali operati ai benisti piani regolatori di Pavia, Cremona, Brescia, Pisa, Pescara: ma il caso di Venezia apre uno spiraglio su tutto il nostro panorama urbanistico, e può persino

indurre a sperare che anche per il cosiddetto piano regolatore di Roma, redatto dalla peggiore amministrazione d'Italia e da tempo giacente presso i Lavori Pubblici, si apra qualche prospettiva. Il caso di Venezia dimostra un'altra cosa: che la pressione costante dell'opinione pubblica illuminata è un elemento indispensabile al retto comportamento della nostra amministrazione pubblica, il suo alleato migliore per superare le resistenze opposte dai nostri arretrati istituti economici e giuridici. Mai, come per Venezia, la stampa italiana, salvo le solite stonature, ha dato prova di tanto interesse e umanità di orientamento, con l'intervento di tanti scrittori e studiosi autorevoli: e mai è stata condotta con tanto vigore una campagna urbanistica come quella della sezione veneziana dell'associazione "Italia Nostra" (campagna in cui si sono distinti cittadini benemeriti, come Teresa Foscarini). Una volta tanto le ragioni della cultura hanno trovato, quasi fossimo un paese civile, riscontro nelle ragioni della tecnica moderna.

Venezia è per il momento fuori pericolo, ma le sue condizioni rimangono gravi, a giudicare dalle reazioni di tutti coloro che, attaccati sentinella a concezioni rancide e arcaiche, vanno ora farneticando che si vuol "mummificare" Venezia, farne un "museo", che si si vuole opporre alla "realità", alla "vita", e altre sciocchezze. E' straordinario che da noi tutti quelli che dicono di difendere "realità" e "vita" siano poi sempre i primi a sostenere soluzioni urbanistiche che fatte apposta per soddisfare l'interesse privato contro quello pubblico, si risolvono immancabilmente

in morte della città antica e in creazione di un'incivile, irrazionale e qualificata contraffazione di città moderna. L'arretratezza degli attuali amministratori veneziani è un pericolo permanente contro il quale occorre continuare a vigilare, perché le prescrizioni dei Lavori Pubblici non restino lettera morta: basti pensare a quel bel campione che è il sindaco di Venezia, il Favaretto Fieschi, autore di alcuni dei più cattivi obbrobri edilizi della sua città.

ANTONIO CEDERNA

★

FRANCALANCA AD IVREA. — Il 14 marzo è stata inaugurata al Centro Culturale Olivetti d'Ivrea una mostra del pittore Riccardo Francalanci. Vi figurano molte opere di collezione privata e alcuni dipinti del lontano 1924, cioè dell'epoca in cui il dottor Francalanci era un importante funzionario di banca. Agli amministratori che si congratulavano per l'ottimo stato di conservazione di queste tele, l'artista ha rivelato il segreto: costretto a dipingere in ufficio, per non farsi scoprire dai familiari, Francalanci nascondeva i suoi quadri nella cassaforte della banca.

MACCARI A NAPOLI. — Tanino Chiurazzi ha aperto una nuova Galleria d'arte a Napoli con una mostra di Maccari. La nuova Galleria ha già una piccola storia di schietto sapore napoletano: durante i lavori per l'adattamento del locale, l'inquilino del piano soprastante ne ha approfittato per trasformare la propria finestra in un elegante balconcino con inferriata di artistica fattura. L'operazione ha dato luogo ad una contestazione, tra Chiurazzi e balconista di frodo, che si è prolungata per alcuni mesi, ritardando l'arrivo di Maccari a Napoli.

GALLERIE

MARXISTA
CON RISERVA

IL "Mondo" ha già parlato del libro di Federico Antal sulla pittura fiorentina del Trecento, dicendo che il bene e il male che meritava. A titolo di curiosità, non sarà inutile aggiungere qualche parola sullo scandalo che esso suscitò quando fu pubblicato in inglese e di cui si fece eco in Italia qualche censore di educazione crociata. L'opera era stata preceduta da un saggio molto coraggioso, su cui lo studioso — espatinato dall'Ungheria e a quanto pare implicato nella rivoluzione comunista di Bela Kun — spiegava i suoi criteri di lavoro. L'Antal vi polemizzava vivacemente contro gli storici di formazione ideologica e insisteva sulla necessità di riscattare la storia dell'arte dal formalismo accademico, integrandovi altri elementi di giudizio.

Non si sa perché il libro fu presentato in Italia come un lavoro di ispirazione marxista. Anche il lettore italiano, ora che dispone della traduzione Einaudi, può rendersi conto che l'allarme era ingiustificato e che l'accusa non aveva fondamento. I censori furono tratti probabilmente in inganno dal fatto che un storico dell'arte, per spiegare i casi della pittura fiorentina e venisse fino al tempo di Masaccio, desse tanta importanza a talune circostanze di fatto (contratti, prezzi, posizione sociale o politica dei committenti, carattere delle commissioni ecc.).

In realtà, l'Antal, insoddisfatto dell'interpretazione idealistica (cui egli stesso aveva portato in gioventù il proprio contributo con gli studi sul manierismo, per cui l'opera d'arte diventava una specie di meteorite senza patria né famiglia, si era proposto di allargare il campo dell'indagine storica, esplorando tutto quel vasto retroterra dei rapporti tra i pittori e i committenti che da sfondo agli avvenimenti artistici, e su cui gli studiosi sono restii ad avventurarsi per non venir meno alla purezza della loro disciplina. Passati attraverso l'Istituto Warburg, l'Antal non si è mai contentato delle solite ricerche intensive di cultura; ha voluto delucidare le condizioni storiche in cui l'attività artistica si svolge; perciò ha studiato realisticamente la personalità dei committenti che pagavano, e in un certo senso sceglievano l'arte congeniale ai propri gusti, determinando perciò stesso delle correnti in seno alla storia artistica, che lo studioso si industria di spiegare servendosi delle chiavi che la storia stessa gli offre. Ecco il punto. Per il marxismo i fenomeni economici non sono fatti quantitativi, bensì elementi di un movimento dialettico che ha il potere di trasformare l'economia in storia. Ora, non ci pare, malgrado i larghissimi riferimenti alla situazione sociale, politica ed economica dell'epoca, che l'Antal abbia pensato di mettere in rapporto diretto la componente economica che agisce spesso dietro le opere d'arte con le finalità dell'arte stessa. Il denaro, i ricchi, i quadri politici, il clero, i borghesi, i preti, la banca, la cronaca cittadina, i mutamenti della compagine sociale ecc. restano anche per lui elementi integrativi della storia artistica, così come lo sono per altri studiosi l'iconografia, la religione, la psicologia e via dicendo. Il metodo si presta certamente all'equivoco, e molte conclusioni dello studioso possono sembrare qua e là un po' rigide, così come le caratterizzazioni stilistiche date nel libro rientrano nel solito gergo convenzionale dei professori, ma non si può dire che il tentativo di ricollocare l'opera d'arte in un contesto storico da cui essa certamente non dipende ma entro il quale si trova fortemente ingranata sia arbitrario o illegittimo. E' il caso anzi di riconoscere che il quadro della pittura fiorentina e senese fabbricato dall'Antal con questi materiali di rapporto è molto istruttivo. L'aspetto

certi movimenti artistici, lo sviluppo e la diffusione di determinati stili, il successo e la decadenza di alcuni sodalizi o botteghe ne risultano illuminati e come visti sotto un'angolazione inedita.

Si capisce poi che l'opera d'arte come fatto specifico è un'altra cosa. Essa sta al di sopra di queste circostanze, è irriducibile alle vicende sociali, e su questo punto Croce riprende il sopravvento.

ALFREDO MEZIO