

C.D.S. 30-2-1979

Venezia: la laguna non è un ostacolo...

L'area interessata conta oltre 600.000 abitanti - Per la prima volta i problemi (industria, ambiente, edilizia, occupazione, trasporti, agricoltura e così via) vengono affrontati in una visione globale - La necessità di una rigorosa opera di riqualificazione e razionalizzazione più che di incrementi quantitativi - Le difficoltà che un programma così può incontrare in sede politica, locale e regionale

DEL NOSTRO INVIATO SPECIALE

VENEZIA - Dopo le confuse e generiche parole spese per un falso problema come quello dell'«unità» separazione fra Venezia e Mestre, ecco finalmente che i partiti politici veneziani hanno iniziato la discussione su una questione seria, importante e complessa: quali scelte, quali indirizzi adottare per assicurare un ragionevole sviluppo economico e un conveniente assetto urbanistico all'intero comprensorio lagunare, da Chioggia a Jesolo, considerato nelle sue maggiori componenti che sono Venezia e le altre isole, l'intera laguna, il litorale, la terraferma e l'immediato entroterra.

All'esame dei partiti è la bozza di «piano comprensoriale» prescritta dalla legge speciale del '73 ed elaborata da un gruppo di esperti nominati, in base alla succitata legge regionale del '76, dal consiglio del comprensorio: costituito dai rappresentanti di quindici comuni oltre Venezia, e della regione.

L'area interessata al piano conta oltre 600.000 abitanti. Il piano mostra di avere una concezione chiara di relazioni, norme e profici. La sua novità sta nel fatto che per la prima volta i vari problemi (industria, ambiente, edilizia, occupazione, agricoltura, trasporti eccetera) vengono affrontati in una visione

unitaria e globale, superando il mito della «specialità» veneziana.

Il che vuol dire che viene abbandonata la vecchia, viziosa abitudine di considerare i problemi di Venezia isolare come fossero separati da quelli del resto dell'area, per subordinarli invece, com'è giusto, alle esigenze dell'intero comprensorio, litorale laguna terraferma.

Si intende così riparare agli errori del passato che hanno portato agli squilibri attuali: disordinati insediamenti edilizi, spropositati proclami lagunari, degradazione dei valori ambientali, sconvolgimento del delicatissimo regime idrico e inquinamento delle acque, spopolamento del centro storico, nascita di quell'«obbrobrio» che è Mestre, fino all'aberrazione di considerare la laguna come un ostacolo, un inconveniente, una mela, anziché l'elemento determinante e qualificante di tutto il sistema. (Negli ultimi settori della laguna è stata ridotta di un quarto della sua estensione, oltre 15.000 ettari sono stati sottratti all'espansione delle maree).

L'ampia e documentata analisi condotta dagli esperti del piano dimostra una cosa soprattutto: è cioè che più che di incrementi quantitativi il comprensorio veneziano ha bisogno di una rigorosa opera di riqualifi-

cazione e razionalizzazione. Abbiamo quindi a che fare con un programma che ha il coraggio di ispirarsi ai moderni principi di risparmio, recupero e uso parsimonioso delle risorse esistenti, territorio, edilizia, ambiente, infrastrutture: in aperto contrasto con le ambizioni dell'urbanistica «opulenta» degli anni passati, tutta basata su ipotesi di crescita maglioranti e irrealizzabili (centri direzionali, metropolitane, giganteschi impianti industriali, eccetera), secondo quello che è stato assai bene definito da Alberto Predieri come «bovarismo urbanistico».

A dimostrazione di questo nuovo orientamento, accenniamo ad alcune delle principali proposte avanzate dal piano. Per l'edilizia, posto che nei prossimi dieci anni l'incremento demografico sarà modesto (poco più di 20.000 unità sulle attuali 600.000), il fabbisogno urgente è determinato solo dalle esigenze arretrate: un fabbisogno esclusivamente «sociale» dunque, per sistemare le famiglie che vivono in condizioni di sovraffollamento.

Si prevede la costruzione di sole 65.000 nuove stanze, poco più del dieci per cento della popolazione attuale e prevista, da realizzare in aree pubbliche in base alle leggi vigenti, con i relativi

meccanismi di finanziamento pubblico e privato. Si tende così a realizzare quello che Leonardo Benevolo chiama il «sorpasso» dell'urbanizzazione pubblica rispetto a quella privata, per la quale si prevede la costruzione di poco più di 30.000 stanze.

Perché ciò sia possibile, è necessario che i comuni del comprensorio modificano i loro piani e programmi, generalmente sovradimensionati (almeno che per il comune di Venezia): dovranno cioè ridurre di circa 54.000 stanze le loro previsioni di edilizia privata (lottizzazioni, seconde case eccetera), incrementando invece di 35.000 stanze l'edilizia in aree pubbliche (sia case socionaturali, convenzionata, agevolata).

Dopo costruire questa nuova casa? Il piano indica prevalentemente la terraferma in comune di Venezia, che copre grosso modo l'area centrale del comprensorio lagunare, e dove risiede più della metà della popolazione. L'interessato maggiore (per circa 15.000 abitanti) è localizzato alle spalle di Mestre, anche al fine di disporre questo agglomerato degli spazi e dei servizi essenziali.

Per Venezia storica la più avuta opera di risanamento consentirà di conservare l'attuale popolazione, arrestando l'esodo vertiginoso

degli ultimi vent'anni, per cui la popolazione si è dimezzata.

Quanto ai problemi dell'industria, la gigantesca terra zona industriale esce definitivamente dalla comune. Decisa nel 1965, prevedeva l'insediamento di ben 4.000 ettari di laguna, quadruplicando la superficie dell'attuale polo industriale di Porto Marghera. Subito osteggiata da sociologi, economisti e dagli stessi sindacati dei lavoratori, anche per le conseguenze che una così massiccia amputazione della laguna avrebbe avuto sul regime idrico (il tutto aggravato dallo scoppio del somigliante scoppio del petrolio), è stata poi praticamente condannata dalla legge speciale del '73.

Il piano prevede che delle aree imbonite («casse di colmata») le due maggiori siano restituite alla libera espansione della maree mediante la riapertura dei canali «morti». L'area intorno di Fusine viene vincolata a «riserva» per l'eventuale espansione del porto commerciale della maree mediana. Per la zona industriale esistente di Marghera, il piano propone un programma di graduale trasformazione e riconversione dei processi tecnologici, così da garantirne gli attuali livelli di occupazione e insieme promuovere una riqualificazione ambientale e produttiva, competitiva con quella degli altri paesi industrializzati.

Grossa parte per quel che riguarda i trasporti. A proposito dell'isola del Tronchetto, realizzata negli anni Cinquanta al capo occidentale di Venezia in seguito a oscure manovre di interessi privati (con la pretesa di funzionare nemmeno che da «city anglosassone» e parzialmente come succursale di piazzale Roma), il piano scarta la sua destinazione a parcheggio, perché anacronistica e illusoria: se si volesse offrire un posto macchina a tutte le auto dei veneziani, non si finirebbe più di distribuire nuove isole, fino a congiungere Venezia con la terraferma.

E prevede invece la sua utilizzazione come sede di magazzino di merci e di interambio fra i trasporti via terra e via acqua. Anche per risolvere il problema dell'aggravamento dell'attuale traffico, ogni affidato a una flotta di barche su e giù da Mestre a Venezia, con costi e disagi relativi.

Per il trasporto delle persone il piano punta essenzialmente sulla riorganizzazione della rete ferroviaria, anche in considerazione del

fatto che sono stati recentemente quadruplicati i binari del ponte ferroviario. L'istituzione di un sistema di vettura-navetta tra la terraferma e Venezia (da e per Padova, Treviso, Castelfranco eccetera), e la realizzazione di rimesse in terraferma in corrispondenza delle stazioni, consentirebbe rapidi spostamenti sia agli abitanti di Venezia che ai pendolari (circa 30.000 vengono a lavorare ogni giorno nell'isola storica).

Per i turisti, meno pressati dalla fretta, si prevede di attrezzare due terminali a Fusine e a Tessera presso l'aeroporto, serviti da mezzi rapidi lagunari, che potrebbero far capo a S. Marco e ad altri approdi del centro storico: alleggerendo così l'attuale insopportabile congestione di piazzale Roma. Questo e il ponte automobilistico verrebbero riservati ai mezzi pubblici (a ogni utente del parcheggio esistente).

Una particolare attenzione il piano riserva alla salvaguardia delle zone verdi, al rilancio dell'agricoltura e alla, spesso, alla tutela ambientale della laguna. Destina, oltre 1.000 ettari a parchi pubblici territoriali (legati ai corsi d'acqua, agli elementi paesistici, al Terraglio, al Brenta eccetera), oltre 25.000 ettari a «riserva a tutela» cioè ad agricoltura senza possibilità di edificazione (una specie di green belt in terraferma) e oltre 10.000 ettari di riserva naturalistica in laguna.

Tutto ciò a un triplice scopo: primo, dotare la popolazione degli spazi liberi necessari (in misura di 25 mila quadrati per abitante solo per i parchi territoriali); secondo, riconquistare l'ambiente naturale per scopi culturali, ricreativi, turistici, e insieme ristabilire la salutare distinzione tra città e campagna, contro l'attuale rovinoso sparpagliamento edilizio; terzo, recuperare grandi potenzialità produttive sia all'agricoltura in

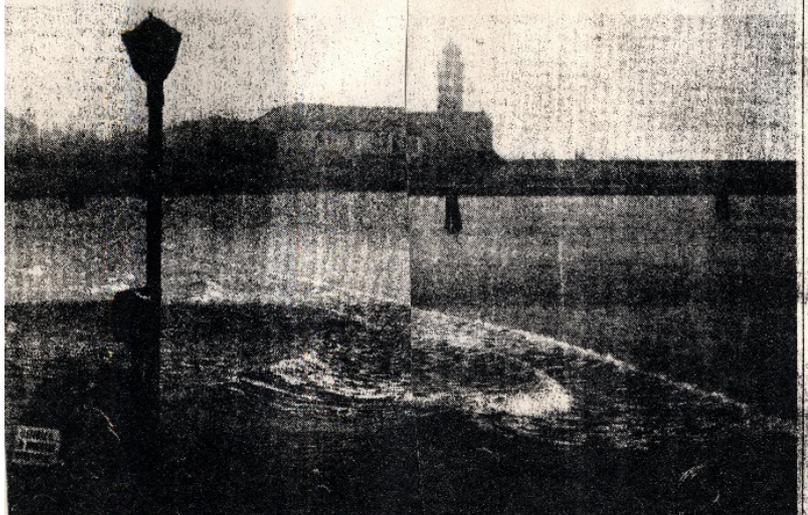
terraferma e nelle isole sia nella pesca e nell'orticoltura semintensiva.

Si calcola che quest'ultima attività (e quella di trasformazione) potrà offrire oltre 2.000 posti di lavoro con un investimento per addetto di meno di un decimo di quello richiesto dall'industria di base.

Questi alcuni dei lineamenti salienti del piano comprensoriale. La discussione da parte dei partiti veneziani. Esso è stato elaborato da un ufficio tecnico diretto da Vezio F. De Lucia, è già stato esaminato da un comitato scientifico di cui fa parte tra gli altri Leonardo Benevolo: il consiglio di comprensorio che ha nominato questi due organismi è a maggioranza di sinistra ed è presieduto dal repubblicano Antonio Casellani. Inutile nascondere le difficoltà che un piano così concepito incontrerà in sede politica, locale e regionale.

Le questioni sulle quali il dibattito sarà presumibilmente più acceso sono la destinazione delle zone verdi, la tutela della terra socionaturalistica, per la quale non accadrà il ripiegamento dello stato naturale; la politica edilizia abitativa, perché c'è ancora chi difende l'indiscriminata proliferazione di lottizzazioni private; lo sviluppo dell'attività turistica, che il piano cerca di contenere entro i limiti di corretto ridimensionamento, mentre c'è sempre chi vorrebbe la «raffazzonatura» di quanto resta del litorale; la destinazione dell'isola del Tronchetto, dalla quale molti non vedono di buon occhio l'esclusione del parcheggio. La discussione sarà lunga: si spera che le vecchie mentalità e i vecchi pregiudizi non abbiano di nuovo la meglio. Perché in questo piano comprensoriale stanno veramente le ultime possibilità di salvezza per Venezia e il suo territorio.

Antonio Cederna



La chiesa di Mazzorbo vista dal motoscafo e dalla laguna (Foto di Fulvio Rötter del libro «Laguna», Magnus Edizioni)

un libro per voi

Mamma cara, ti odio.

Christina Crawford

Mamma

Per il trasporto delle persone il piano punta essenzialmente sulla riorganizzazione della rete ferroviaria, anche in considerazione del