

SORPRESA A VENEZIA

DI ANTONIO CEDERNA

NON abbiamo fatto in tempo a rallegrarci per il comportamento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito al piano regolatore di Venezia ("Il Mondo", 4, 11 aprile, 9 maggio), quand'ecco che, improvvisamente, succede un fatto che ci fa di nuovo constatare come labili e provvisori siano i momenti di lucidità della nostra amministrazione pubblica, come fragile e inconsistente la sua capacità di resistenza contro gli interessi dei padroni del vapore. Tra la fine del '60 e i primi mesi di quest'anno, quasi tutta la stampa italiana (con largo appoggio di quella estera, inglese e francese), tutti gli enti tecnici e tutte le persone di cultura avevano condotto a fondo una campagna contro i principali errori contenuti nel piano regolatore elaborato dal comune di Venezia: la previsione di un enorme "centro direzionale" tra Piazzale Roma e S. Basilio, con conseguente costruzione di edifici alti 30 metri, distruzione di ambienti tradizionali e immissione del traffico motorizzato fin sulla Giudecca, e, in secondo luogo, la costruzione, al capo opposto dell'isola, di una strada translagunare dal Cavallino fin davanti a S. Pietro di Castello, con relativa urbanizzazione delle isole di S. Erasmo, Vignole e Certosa. I motivi dell'opposizione erano ovvi: Venezia sarebbe stata presa in mezzo tra due smisurate correnti di traffico e di interessi, che l'avrebbero fulminata come in un corto circuito, rovesciandone gradatamente le funzioni e quindi la stessa struttura storica e ambientale, rendendo praticamente impossibile il suo inserimento nella pianificazione del territorio e la sua espansione sulla terraferma, dove stanno la salvezza di Venezia storica e insieme le premesse per il suo effettivo sviluppo economico. La situazione era critica: cosicché l'esultanza fu generale quando il 16 marzo veniva

reso pubblico il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, col quale si stralciavano dall'approvazione del piano regolatore la strada translagunare e il centro direzionale, e nello stesso tempo si formulava giudizio negativo sui principali interventi previsti nel centro storico, si ribadiva la necessità di redigere piani di risanamento, il divieto di sopraelevazioni, il rispetto delle zone verdi superstiti, la condanna della costruzione di nuove isole nella laguna, la necessità di puntare energicamente sull'espansione in terraferma collocando a S. Giuliano le attrezzature direzionali. Finalmente un organo tecnico-burocratico aveva fatto proprie le ragioni dell'opinione pubblica qualificata: la malagrazia e le riserve mentali con cui il Comune di Venezia, per arretratezza tecnica e rozzezza culturale, accolse le prescrizioni dei Lavori Pubblici, scalfirono appena la giusta soddisfazione di tutte le persone benenate.

Pochi giorni fa è scoppiata la bomba; e, come capita spesso, l'attacco è partito da un fronte ritenuto tranquillo. E' capitato che lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si era così bene comportato in marzo, in maggio improvvisamente approva la costruzione di una nuova isola nella laguna tra la terraferma e Malamocco, da servire come porto del petrolio: in dispregio proprio di quegli indirizzi urbanistici fondamentali che i Lavori Pubblici, restituendo emendato il piano regolatore agli amministratori veneziani, avevano inteso rafforzare. Il piano regolatore prevede, nell'ambito dei grandi sviluppi industriali e commerciali della terraferma, l'ampliamento verso sud della zona portuale di Marghera, e l'impianto nella zona di Fusina di nuovi complessi per il porto petrolifero: il che, qualora si realizzasse il previsto canale Alberoni-Fusina, permetterebbe alle petroliere un tragitto più razionale dell'attuale, che

dalla Bocca di Lido va a Marghera, attraverso il bacino di S. Marco e la Giudecca. Ora, la costruzione dell'isola-porto della laguna, a un chilometro circa dagli Alberoni, altro non è che una nuova manifestazione di quello spirito che aveva portato a progettare il centro direzionale a S. Basilio e la strada translagunare: infatti la nuova isola tende a rendere praticamente inutile la costruzione degli impianti portuali a sud di Marghera e a sostituirsi ad essi, e quindi rientra abilmente nelle grandi manovre in corso da gran tempo per svuotare di ogni contenuto l'espansione urbanistica sulla terraferma, in contrasto patente con le prescrizioni impartite in marzo dal medesimo Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Altre ancora, è logico, saranno le perniciose conseguenze di questa bella iniziativa: ulteriore rovina degli aspetti tradizionali e panoramici di Venezia e della sua laguna, inevitabili proliferazioni edilizie sul litorale, fino a comprometterne l'elementare funzione turistico-balneare; ma soprattutto la nuova isola è un altro passo innanzi verso l'invasione della laguna e l'alterazione del suo equilibrio, cosa anche questa recisamente condannata a suo tempo dai Lavori Pubblici.

L'esempio scandaloso dell'isola artificiale del Tronchetto non è dunque servito a niente. Approvata a malincuore anni fa dai Lavori Pubblici, per un'estensione limitata e per accogliere determinate attrezzature pubbliche (serbatoio del gas, impianto dell'acquedotto, eccetera), è stata in seguito pressoché raddoppiata: e, cosa straordinaria, essa è stata, contro la legge e per pochi milioni, ceduta dal Comune a privati intraprendenti, che intendono trasformarla in isola residenziale, con alberghi e grattacieli e garages (e come tale è stata fatta tranquillamente scivolare nel piano regolatore) per ricavarne utili di qualche miliardo.

ANTONIO CEDERNA