

IL CICERONE



Venezia 1900. La scalinata del Ponte di Rialto.

NEL NOSTRO articolo di due settimane fa, intitolato «La morte a Venezia», abbiamo dato notizia di un balordo progetto confezionato dal Comune di Venezia, che propone la costruzione di città satelliti per 200.000 abitanti nelle isole della laguna, la costruzione di isole artificiali tra Venezia e la terraferma, la costruzione di autostrade sotto la laguna, di autostrade sopra la laguna, di autostrade attraverso la laguna: un mezzo come un altro, dicevamo, per fulminare Venezia, immettendola in uno smisurato circuito di traffico, distruggendone l'insularità, rovesciandone le funzioni vitali e cancellandone quindi alla fine l'ambiente naturale e paesistico, e la stessa struttura architettonica e urbanistica.

Tra tante spettacolose trovate, una ne abbiamo particolarmente segnalata, come minaccia più vicina, data la relativa facilità dell'esecuzione: la costruzione cioè di una nuova isola all'estremità occidentale di Venezia, in località Tronchetto, tra la Stazione Marittima e il ponte translagunare, e destinata ad accogliere gli impianti più disparati, dagli alberghi al macello, dalla chiesa alla manifattura tabacchi,



disegna con gli occhi bendati ne François guidato dalla «vi-riore».

I VANDALI IN CASA

L'ISOLA MALEDETTA

DI ANTONIO CEDERNA

dalle caserme al deposito del sale, dalle autorimesse alla dogana, eccetera eccetera. Graduale saldatura di Venezia con la terraferma, punto d'attacco per la micidiale autostrada sotto la laguna, intralcio gravissimo alla formazione del piano regolatore della città, tali i principali effetti dell'insensata proposta: oggi tuttavia possiamo informare i nostri lettori che la nuova isola si farà. La nuova isola nella laguna a Ovest di Venezia è stata approvata all'unanimità dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la mattina del 9 febbraio 1955: non manca che la firma del ministro Romita.

Eccoci così di fronte a uno dei tanti fatti compiuti, frutto delle segrete elucubrazioni dei «tecnici» dei nostri ministeri. Costoro, dimentichi della loro qualità di funzionari al servizio della collettività, amano crederci sacerdoti di culti arcani, regolarmente sottratti al controllo della pubblica opinione, col risultato che in generale i loro parti si risolvono in aborti, che suscitano sdegno e gettano il discredito sull'amministrazione dello Stato. Narrare la storia della gestazione di quest'isola, dal concepimento al recente battesimo, è impossibile per chi non sia iniziato ai riti misteriosi della nostra burocrazia: facciamolo lo stesso, approfittando del poco che sappiamo, perfettamente felici se le nostre inesattezze procureranno rabbia a qualcuno dei responsabili.

AL PRINCIPIO sta una società di magazzinaggi refrigerati, che all'inizio del 1951 offre al Comune di Venezia i suoi preziosi servizi per la costruzione di una nuova isola in località Tronchetto, dell'estensione di 55 ettari, ove sistemare il mercato ortofrutticolo all'ingrosso, i magazzini generali, il mattatoio, autorimesse e case di abitazione. Che fa il Magistrato alle Acque? A lui basta soltanto che l'equilibrio del regime lagunare non venga eccessivamente turbato, e poichè, dopo gli studi del caso, risulta che esso verrà effettivamente turbato assai poco dalla costruzione della nuova isola, dà il suo parere favorevole. Assai più strano è il caso del Sottosegretario ai Monumenti di Venezia, che dovrebbe

opporsi a nuove isole di 55 ettari nella laguna, per il solo fatto di essere Sottosegretario ai Monumenti di Venezia: e invece, incredibilmente, dà il suo compiaciuto benestare alla nuova isola, che riceve così, subito all'inizio, due importanti attestazioni di simpatia.

La pratica arriva a Roma, dove si registra una sorpresa: il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, smentendo Sottosegretario e Magistrato alle Acque, bocchia l'isola il 3 aprile 1952, perchè «non risulta sufficientemente giustificata la necessità di piantare in essa i servizi indicati, e mancando uno studio adeguato circa i suoi riflessi su regime lagunare». Tuttavia quel Consiglio Superiore dimostra subito di non avere le idee chiare: bocchia quell'isola, non le isole nella laguna; e anzichè chiudere l'argomento e avviare gli studi per il piano regolatore generale di Venezia, rimandando ad essi ogni discussione in materia di nuove isole, eccolo considerare la proposta della nuova isola come «denuncia dell'affannosa ricerca di aree per l'espansione della città», eccolo arbitrariamente domandarsi se Venezia debba svilupparsi su nuove isole o sulla terraferma, eccolo infine nominare, il 31 maggio 1952, una commissione per lo studio idraulico-urbanistico di Venezia. I paladini dell'isola hanno così ottenuto un primo successo: la macchina del ministero si è messa in moto intorno al loro progetto.

La Commissione si riunisce tre volte. Nella prima riunione, 15 settembre 1952, vengono presentate due relazioni, una del Magistrato alle Acque, l'altra del Comune di Venezia, che non conosciamo, ma di cui è facile intuire l'ispirazione: di nuovo favorevole dal punto di vista «idraulico» la prima, favorevolissima da tutti i punti di vista quella del Comune, cui l'isola d'ora in avanti sarà cara come la pupilla degli occhi. Passano otto mesi, e la Commissione si riunisce per la seconda volta l'11 maggio 1953. Esaminate le due relazioni, essa approva all'unanimità un curioso ordine del giorno: I) l'ampliamento di Venezia esclude la costruzione di nuove isole, perchè Venezia deve ampliarsi sulla terraferma o sulle altre isole lagunari esistenti;

II) lo studio del regime idraulico-lagunare non esclude la possibilità di costruire una nuova isola allo sbocco occidentale del Canal Grande nella laguna (Tronchetto), ove sistemare i servizi essenziali del ponte stradale translagunare (autorimesse, parcheggi, officine, ecc.), purchè da essa siano escluse le zone residenziali e purchè non si trovino altre aree utilizzabili in Venezia stessa, nei pressi del Piazzale Roma; III) ci si augura che il problema dell'isola rientri nel futuro piano regolatore, di cui si auspica l'avvento.

Strana commissione davvero. Si auspica l'avvento del piano regolatore, e, contemporaneamente, oltre a non far niente per apprestarlo, lo si compromette prendendo in considerazione la nuova isola; si esclude la costruzione di nuove isole da un punto di vista urbanistico generale, e contemporaneamente la si ammette da un punto di vista particolare, idraulico; si consiglia di cercare altre aree in Venezia stessa ove sistemare quei «servizi essenziali» che i «tecnici» veneziani vorrebbero impiantare nella nuova isola, e contemporaneamente si discute già la più conveniente destinazione pratica di quest'ultima. La commissione ministeriale fa così brillantemente il gioco dei sostenitori dell'isola: basterà che questi cerchino di malavoglia e assicurino di non trovare altre aree in Venezia, e avranno l'isola. Il Comune di Venezia viene invitato a presentare nuove proposte.

IL COMUNE vede l'orizzonte tingersi di rosa e coglie la palla al balzo: fa senz'altro sua l'iniziativa della società frigorifera. Tanto è il suo entusiasmo che, scartando come infantile capriccio il consiglio della commissione di cercare altre aree, propone la costruzione di un'isola al Tronchetto, estesa, nientemeno, 128 ettari (poco meno di un terzo di Venezia), poi la riduce a 70, poi ancora a 50 ettari, sempre naturalmente includendovi zone residenziali. Nella stravolta fantasia dei pianificatori comunali (ai quali non manca naturalmente di nuovo il compiaciuto consenso del Sottosegretario ai Monumenti) l'isola dovrà essere una specie di «city anglosassone», di un tipo tutto particolare, con deposito merci per gli scambi con l'Oriente e il mercato dei vini, stazione marittima e industrie nocive, mattatoio e ospedali, uffici pubblici e garage per turisti «di rango elevato», fondaci stranieri, caserme e giardini, e altre stupidaggini a non finire.

Cosa può fare la commissione ministeriale di fronte a tanto baldanzoso entusiasmo? Incapace di un gesto netto e deciso, cerca di prendere tempo e nomina, c'era da aspettarselo, una Sottocommissione, nella pia e malscerta illusione che questa riesca a trovare, in Venezia stessa, quelle «altre aree» che il Comune non ha voluto trovare, at-

te a sistemarvi i «servizi essenziali» al ponte translagunare. Ma da una commissione di tecnici deboli e senza idee generali non può che nascere una sottocommissione di tecnici dalle idee sbagliate: questa infatti cerca quelle benedette «altre aree» e non riesce a trovarle, anzi, all'unanimità meno uno, sostiene la necessità di costruire la nuova isola al Tronchetto, estesa 25 ettari, perchè vi siano sistemati albergo e parcheggio per «turismo di massa», impianti sportivi, stabilimento tabacchi, serbatoio dell'acquedotto, autorimesse, officine e albergo per autisti, caserma pompieri.

Come il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha sbagliato all'inizio, una volta per tutte, col nominare una commissione, anzichè impostare uno studio generale di piano regolatore, così ora la commissione si fa mettere nel sacco dalla propria sottocommissione. Nella sua terza ed ultima riunione, 28 gennaio 1954, la commissione con sette voti favorevoli contro tre contrari e uno astenuto (varrebbe la pena di conoscere quella testa fina di «tecnico» che in questioni del genere si astiene) approva un ordine del giorno in cui, dopo i consueti auguri al piano regolatore di là da venire, dopo la solita affermazione che Venezia deve espandersi sulla terraferma o sulle isole esistenti e dopo l'ingenuo comandamento che nessun'altra nuova isola dovrà mai sorgere nella laguna, eccetera eccetera, si rinuncia alla ricerca di «altre aree» in Venezia e si ammette finalmente la costruzione della nuova isola al Tronchetto, purchè non superi i 20 ettari, e purchè gli impianti in essa si limitino ai servizi essenziali al ponte translagunare, con esclusione di attrezzature portuali e zone residenziali. Una sensata relazione della minoranza (30 gennaio 1954) lascia il tempo che trova.

Il gioco è pressochè fatto. Le pratiche dei ministeri seguono un movimento circolare e ascendente, come lo Spirito: arricchita di tanti nuovi elementi, la pratica dell'isola torna ora all'altezza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che riprende a ruminare gli elaborati della commissione e della sottocommissione. Nella seduta del 22 luglio 1954 il Consiglio Superiore, senza opposizione da parte del Direttore Generale delle Antichità e Belle Arti, anzi, a quanto pare accertato, col suo esplicito consenso, riconosce la necessità e l'urgenza della nuova isola al Tronchetto, purchè ubbidisca alle clausole ormai d'uso: 20 ettari e «servizi essenziali», e purchè (ultima poco convinta e del tutto superflua misura precauzionale) una nuova commissione, nominata e presieduta dallo stesso presidente del Consiglio Superiore, non riesca proprio a trovare «altre aree» disponibili in Venezia.

I MEMBRI della nuova commissione decidono di fare un sopralluogo a Venezia, che tagli tutti i nodi. Ora o non più l'isola può essere scongiurata, e la presenza, in questa commissione, del Direttore Generale delle Antichità e Belle Arti, Guglielmo de Angelis d'Ossat, legittima qualche residua speranza: ma, ahimè, nessuno sa come mai, il Direttore Generale non prende parte alla bella gita. Resta a casa o viaggia altrove: alleggeriti dell'ingombro, gli altri membri della nuova commissione possono quindi più rapidamente esaminare la situazione, e più rapidamente e definitivamente negare l'esistenza, in Venezia, di «altre aree» utilizzabili; e «all'unanimità dei presenti» propongono, in una relazione del gennaio scorso, la costruzione della nuova isola al Tronchetto, estesa 15 ettari, ove sistemare una buona volta quei famosi «servizi essenziali», quali officine ed albergo per autisti, autorimesse e parcheggi, magazzini e depositi, serbatoio dell'acquedotto, con in più la centrale di trasformazione elettrica e alberghi per un «turismo di massa» non meglio identificato. «Così definita — conclude trionfalmente la relazione — la nuova isola tiene conto anche delle ragioni storiche ed urbanistiche della città»: cosa vogliamo di più? Il 9 febbraio, come abbiamo detto in principio, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva la relazione e la nuova isola, sulla quale ormai, dopo quattro anni, si alza felicemente il sipario.

Di tal genere, se non tale appunto nelle sue generalissime ed imperfettissime linee, è la triste vicenda della nuova isola, cui ora non manca che un Sancio Panza come governatore. Le giustificazioni che ad essa offrono i suoi sostenitori sono pietose. I) Dicono che essa presenterà «un complesso armonico e di gradevole aspetto» per chi viene dalla terraferma, e insieme che essa servirà a «mitigare lo sgradevole aspetto degli attuali impianti della Stazione Marittima». Si tratta manifestamente di sciocchezze, degne di urbanisti da strapazzo, che impiegano paraventi per mascherare ciò che non sanno risolvere. II) Dicono che, a giudizio dei tecnici delle acque, l'equilibrio lagunare, correnti e marée, non sarà compromesso. Ma il giudizio dei



Lamont (Inghilterra). Un

tecnici delle acque non conta nulla, poichè quell'equilibrio non sarebbe compromesso nemmeno se si piantassero nella laguna cento Torri Eiffel, cosa ovviamente deprecabile da tanti altri punti di vista. III) Dicono che non esistono a Venezia altre aree utilizzabili, e invece a Venezia tutti sanno che esistono (Punto Franco, Gasometro, Raffineria alcool, Centrale SADE, Stazione Marittima, ecc.) e sono utilizzabilissime, appena si voglia studiare sul serio il problema, anzichè ricorrere a isole-cataplasma, come del resto si è espressa la minoranza in seno alla prima commissione. IV) Dicono che è urgente sistemare quei servizi: e che d'altra parte motoscafi e vaporini, con destinazione Lido, in partenza dalla nuova isola, passeranno per il Canale della Giudecca anzichè per il Canal Grande, con grande beneficio per la stabilità dei palazzi di quest'ultimo. Ma i servizi si sistemano dopo che un piano regolatore generale ha deciso dove devono essere sistemati, non prima: e in fatto d'urgenza, era assai più urgente impostare il piano regolatore generale di Venezia, per il quale invece non è stato fatto nulla (e a norma di legge dovrà essere pronto entro il 31 dicembre dell'anno in corso). Quanto a motoscafi e vaporini, non c'era naturalmente nessun bisogno di nuove isole, se li si voleva mutare di rotta: e il beneficio che avranno ora i palazzi del Canal Grande sarà largamente compensato dai molteplici mali effetti che deriveranno, in tutti i sensi, dalla nuova isola.

La nuova isola, anche se ridotta a 15 ettari, costituisce, ripetiamolo, una nefasta premessa al graduale congiungimento di Venezia con la terraferma: cosa che nessuno riuscirà a impedire, fino a che Lavori Pubblici e Istruzione saranno amministrati dalle persone che oggi li amministrano e coi metodi che oggi prevalgono. La nuova isola, ammessa nel principio e autorizzata nel fatto, compromette e rischia di mandare a monte il futuro piano regolatore di Venezia. La nuova isola costituisce la base sulla quale i fantasiosi pianificatori comunali di Venezia continueranno a insistere per la realizzazione integrale dei loro mirabolanti ed eversivi progetti: non a caso la progettata autostrada sublagunare parte proprio da un'isola simile a quella che è stata approvata, e collocata nello stesso punto. La nuova isola è la riprova che nel Ministero dei Lavori Pubblici trionfano i tecnici miopi, suggestionabili dalle idee pompose e sballate, che risolvono i problemi senza una visione organica, ma a pezzi e bocconi, e cominciano dalla coda. La responsabilità della nuova isola ricade interamente sul Ministero della Pubblica Istruzione che non ha fatto nulla per impedirle, che l'ha anzi favorita attraverso l'imperdonabile condiscendenza o distrazione dei suoi funzionari e che infine, tra i provvedimenti di tutela paesistica che ogni tanto si ricorda di prendere, non ha pensato mai di mettere un vincolo su Venezia e sulla laguna.

ANTONIO CEDERNA