

Da Italia Nostra le proposte per Venezia

Venezia, gennaio 2011

Negli ultimi mesi stanno emergendo con forza e urgenza nel territorio veneziano numerosi progetti di interventi urbanistici che, se realizzati, provocheranno una forte trasformazione della qualità della vita e sostanzialmente decideranno il futuro di Venezia nel senso di farne anche ufficialmente un recettore turistico, soprattutto per turismo di massa e giornaliero. Forse mai nella sua storia recente Venezia è stata sull'orlo di trasformazioni così radicali e impattanti. Si tratta della costruzione di una o più linee metropolitane sublagunari capaci di collegare il centro museale con gli alberghi di tutta la gronda lagunare e della terraferma retrostante, del progetto di costruzione di centri commerciali e turistici accanto all'aeroporto (Tessera City), sulla riviera del Brenta (Veneto City) e al Lido (ex Ospedale al Mare, con darsena per 2.000 posti barca e relative costruzioni) e della creazione di attività portuali assai invasive e incompatibili con l'ambiente della gronda lagunare. Se approvate e messe in atto come sembra molto probabile, tali iniziative modificheranno in modo irreversibile la vita a Venezia e nel suo territorio.

Di fronte a una prospettiva così impellente, la sezione di Venezia di Italia Nostra ritiene opportuno ricordare che quello del turismo di massa non è necessariamente l'unico destino ipotizzabile per la città. Si può invece, partendo da altri principi, costruire una realtà assai più accettabile e anzi affascinante, capace di produrre un'economia moderna, fortemente redditizia e di grande utilità per l'intera nazione. Eccone le linee essenziali, che descrivono una realtà ambientale e socio-economica che si considera ideale ma non utopistica e alla quale s'intende avvicinarsi il più possibile.

Prima di tutto, le linee guida che a nostro avviso devono ispirare ogni intervento. Esse sono le seguenti:

- mantenere inalterata e se possibile migliorare la qualità della vita nella città lagunare e nel territorio circostante;
- proteggere l'ambiente naturale e architettonico, mantenendone l'aspetto e l'uso quali si sono evoluti e definiti nel corso dei secoli, fino a divenire un esempio unico al mondo di rapporto tra popolazione e ambiente;
- rilanciare e sviluppare l'economia locale con importanti ricadute positive sull'economia nazionale.

Durante la seconda metà del secolo XX e il primo decennio del XXI Venezia è andata scivolando per una china che l'ha sempre più allontanata da quel quadro ideale, rendendola via via simile a un grande museo internazionale, o peggio ancora a un parco a tema, il cui scopo a volte sembra essere quello di fare cassa con il turismo piuttosto che di valorizzare le straordinarie qualità del territorio.

Nell'estrema complessità della situazione è possibile districare tre punti o linee d'indirizzo ancora in grado d'invertire la tendenza e di fare di Venezia una delle capitali europee e mondiali della qualità della vita. La sezione di Venezia di Italia Nostra intende proporre tali linee alla popolazione e alle istituzioni della città, nella certezza che la ragionevolezza degli obiettivi e dei relativi provvedimenti finirà per prevalere, anche oltre le resistenze di forze economiche e corporative poco sensibili al processo di degrado da esse stesse provocato.

Ecco dunque i tre principi che dovranno ispirare la gestione dei prossimi decenni.

1. **Il turismo** è nello stesso tempo la ricchezza di Venezia e la causa della sua rovina. L'economia fondata sul turismo, se abbandonata a se stessa o peggio ancora assecondata da amministrazioni troppo sensibili alle fortissime lobby locali, finirà per trasformare la città in un centro super-affollato, puro fantasma di un modo di vivere estinto. Gli stessi monumenti cittadini, le passeggiate, i ponti e canali, diventano impraticabili e, perduta ogni poesia, si trasformano nella sede di esercizi commerciali rivolti a un pubblico frettoloso e invadente. I mezzi di trasporto, i famosi vaporetto, sono sempre stracolmi. Una giornata a Venezia diventa facilmente una fatica insopportabile. I residenti l'abbandonano e le case si trasformano in reali o finti *bed and breakfast*, alimentando ulteriormente la spirale dell'esodo.

Non vi sono dubbi che se non si pone un freno (e anzi un'inversione) a questo processo la città di Venezia perderà la sua anima, che oggi ancora parzialmente resiste.

Italia Nostra propone che si agisca in modo particolare sul turismo giornaliero, che oggi costituisce una forte proporzione di quello totale. Venezia è forse ancora in grado di gestire i 37.500 posti letto che si calcola siano oggi disponibili nelle strutture ricettive. In una città con 60.000 residenti, quelle che risultano di impossibile gestione sono le decine di migliaia di visitatori che ogni giorno invadono la città per poche ore. Occorre dunque agire sui gruppi organizzati (da accettare in numero molto limitato e solamente su prenotazione) e anche su alcune forme di turismo spontaneo, di cui si può incoraggiare lo spostamento verso periodi di minor concentrazione generale.

Una decisa azione di contenimento dei flussi turistici è condizione assolutamente indispensabile per qualsiasi operazione di salvaguardia della qualità della vita. Essa tuttavia condurrà con sé una momentanea riduzione dei flussi commerciali e in apparenza un declino dell'economia locale. Ma la sezione di Venezia di Italia Nostra è assolutamente convinta che a tale danno apparente si possa porre rimedio, e anzi che si possa ripartire su basi molto più solide, sfruttando il potenziale offerto dall'ex zona industriale di Marghera, che è in grado di offrire, se opportunamente gestita, abbondanza di posti di lavoro e di fondare un'economia più ricca di quella solamente turistica, a vantaggio sia locale sia nazionale. E' questo il secondo dei due punti d'indirizzo centrali.

2. Creazione di un **centro produttivo aziendale nella grande zona ex industriale di Marghera**, da bonificare totalmente e radicalmente. Una politica nazionale perseguita con decisione può attrarre nella zona alcune forme di produzione aziendale moderne e innovative (ricerca scientifica e alta tecnologia), sull'esempio di quanto è recentemente accaduto (in modo più spontaneo e non così direttamente governato dalle amministrazioni locali) nella vicina Trieste, dove il nuovo polo scientifico ha dato lavoro fino ad oggi a più di seimila persone, come testimoniato da un'inchiesta del programma televisivo Superquark (<http://www.youtube.com/watch?v=j3PpmTFHVal>). Sull'ex

zona industriale di Marghera vi sono oggi vari progetti, tra i quali emerge quello di farne la sede di un porto commerciale per super-navi da container capace di gareggiare in volumi con i maggiori porti del mondo. Si pensa, data la scarsità dei fondali lagunari, di costruire un porto artificiale fuori dalla laguna e di trasbordare le merci su navi minori in grado di raggiungere le attrezzature di Marghera. Il progetto, in sé molto costoso, non è qui in discussione; si tratta piuttosto di valutare l'investimento a fianco di quanto occorrerebbe (soprattutto in incentivi fiscali, burocratici e di destinazione d'uso) per attrarre un vero e ampio polo scientifico-tecnologico (di cui un nucleo è già esistente). Tale polo potrebbe risolvere il grosso problema delle poche fabbriche legate alla chimica ancora resistenti a Marghera (circa 1.200 persone), impiegandone i lavoratori dismessi; potrebbe attrarre ingegni e capitali da tutto il mondo, offrendo la possibilità di abitare nella città insulare, a pochi minuti di trasporto acqueo dal posto di lavoro e a pochissimi minuti dall'aeroporto di Tessera. Marghera si trova in una situazione ideale per costituire un investimento fruttuoso per tutta la nazione. La presenza dei suoi lavoratori potrebbe invertire la tendenza all'esodo dei veneziani, ricreando in città quell'ambiente di vita reale, vissuta e amata, che ne è stata l'invidiata caratteristica per tanti secoli.

3. Il terzo punto riguarda il **sistema dei trasporti**, di essenziale importanza per la qualità della vita di residenti e visitatori. Per il trasporto di cose, la soluzione consiste nel portare a termine l'iniziativa del costruendo Centro d'Interscambio Merci, che permetterà una così profonda razionalizzazione del servizio da diminuire traffico acqueo e moto ondoso di percentuali altissime (fino al 90%), riportando la pace nei canali cittadini e lagunari. Più complesso è il problema del trasporto di persone. Qui occorre che i residenti operino una scelta: o puntare su comodità e rapidità dei movimenti verso la terraferma e il mondo delle ruote, ma al prezzo di veder usati gli stessi mezzi per l'invasione turistica quotidiana, o rinunciare a parte della rapidità per averne in cambio un sistema di trasporti comodo, gradevole e non perennemente intasato. Sostanzialmente si tratta di rinunciare a progetti di metropolitane sublagunari o hovercraft o altri mezzi non veneziani e non lagunari per un sistema che può in verità dimostrarsi altrettanto efficiente e molto più gradevole. Il polo aziendale di Marghera può facilmente essere collegato al centro residenziale insulare per via acquee oltre che attraverso il ponte translagunare. Un sistema di trasporti locale deve essere riservato a residenti e ospiti di alberghi nel centro storico. Uno dei grandi vantaggi dell'abitare a Venezia tornerà ad essere la gradevolezza del sistema dei trasporti.

Accanto e in armonia con i tre punti fondamentali non sarà difficile costruire un modello di servizi cittadini che risponda ai requisiti di qualità della vita enunciati qui sopra. Mantenendo i principi in forte evidenza, le risposte ai vari dilemmi da superare si presenteranno da sole. Un'amministrazione tesa verso il futuro e verso la qualità dell'ambiente e della vita può ancora oggi arrestare e invertire il processo di degrado che minaccia di corrodere tutte le strutture cittadine dal loro interno e continuare a offrire al resto del mondo l'esempio unico e inimitabile di un vivere da tutti ammirato e invidiato.