

## Verso il nuovo piano regolatore. Benevolo: «Così cambia il rapporto tra centro storico e terraferma»



## Progetti e idee in un volume

Una conferenza stampa, stamattina a Roma, nella sede dell'Associazione della Stampa Estera (via della Mercede, 55, ore 12) per presentare il volume «Venezia, il nuovo piano urbanistico» a cura di Leonardo Benevolo, edito da Laterza (lire 48.000). Un libro che contiene il progetto preliminare al nuovo Piano regolatore della città. Più che uno strumento unico, un insieme di strumenti (oggetto di varianti e parti di piano già approvate) che sulla carta segnano una svolta per Venezia: da città «unica» e monofunzionale a città bipolare e non più «consegnata» alle sole risorse del turismo. Con l'urbanista Leonardo Benevolo, uno dei padri dell'urbanistica italiana, che ha coordinato i tecnici e gli studiosi dell'amministrazione comunale che hanno lavorato al piano, discuteranno il sindaco di Venezia, Massimo Cacciari e l'assessore all'Urbanistica, Roberto D'Agostino.

■ Venezia è unica. Ma non è una sola. Anzi, per vivere dovrà farsi in due. Come la Venezia del nuovo piano urbanistico messo a punto dall'amministrazione comunale, dopo un lavoro lungo ed accurato, coordinato da Leonardo Benevolo, «grande vecchio» dell'urbanistica italiana e padre dei piani regolatori di tante città del nostro paese.

Allora, professor Benevolo, un piano vero e proprio, anche se nel libro edito da Laterza si parla di progetto preliminare?

Il libro pubblica il progetto preliminare presentato in consiglio comunale in aprile, ma noi stiamo facendo il Piano regolatore definitivo e lo completeremo prima della scadenza di questa amministrazione.

Con quali tempi e con quali tappe? Procediamo per parti del territorio: la variante di «terraferma», già approvata dal consiglio comunale, pubblicata e mandata alla Regione; la variante «Marghera», anch'essa approvata dal Consiglio e attualmente soggetta alle controdeduzioni di legge; la variante «centro storico» che dovrebbe essere votata nei prossimi giorni; e infine quella sul «Lido», che è quasi pronta e verrà consegnata prima di Natale.

Ma quali sono i principi più importanti che l'hanno guidato e quali le novità del piano per Venezia?

Il punto principale risponde al tentativo di costruire una città bipolare, in cui Venezia e la terraferma funzionino come due parti della medesima città, congiunte da una traversa interna costituita dal ponte ferroviario e da quello stradale a cui noi affiancheremo un terzo ponte pedonale e ciclabile. Un insieme di infrastrutture che devono diventare una traversa interna della città, riservata ai movimenti interni dei cittadini e non al flusso dei viaggiatori e dei turisti. I turisti non entreranno più di qui, ma verranno fermati sul bordo della laguna e raggiungeranno Venezia per acqua. Le comunicazioni veloci, auto e treno, dovranno servire ai suoi cittadini.

Quindi un cambiamento sostanziale, contro la visione di una Venezia monofunzionale, ad uso e consumo dei turisti?

Un capovolgimento, direi. Ne viene fuori una città con una struttura complessa, fatta dalla terraferma, dall'«isola» tradizionale, dalla parte settentrionale del Lido. Noi cerchiamo di far funzionare questo insieme. Questo comporterà anche la rimaturalizzazione dell'orlo lagunare, in una lunga fascia che va dall'aeroporto fino alla zona di Fusina, attrezzata a parco e che diventa la destinazione definitiva delle aree di Porto Marghera, mentre le attrezzature industriali vanno a finire dietro, nell'entroterra. Su questa parte c'è già la variante approvata.

E il centro storico, lo «zoccolo du-



GABRIELLA MERCADINI

## Venezia &amp; Venezia

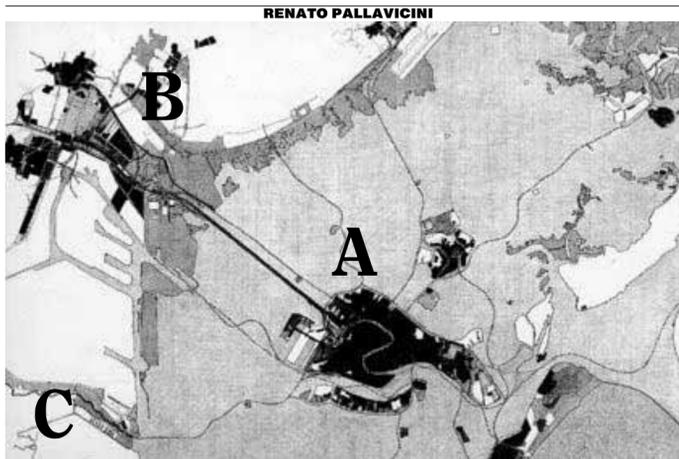
## A Tra acqua e terra regna il pedone

Rispettare i tempi di Venezia, rispettarne il ritmo, il respiro: quello del pedone che sale sul ponte e quello del barcaio che si china sotto il ponte. In centro storico si procede così, come tenta di procedere anche il nuovo piano urbanistico: riconoscere i caratteri sostenibili (e perciò da conservare) e quelli insostenibili (e dunque da modificare). Tra i primi: una struttura urbana aperta, l'uniformità rigorosa della «quota d'imposta» (ovvero il peso dell'acqua le sue pulsazioni), il patrimonio architettonico e artistico che, come si dice, nelle relazioni accluse al piano, «è fra i meno adatti alla musealizzazione e richiede il sostegno costante della manutenzione». Tra i secondi: l'assoluta centralità che ha emarginato il retroterra, tagliato fuori dai circuiti principali. Tra i rimedi proposti fondamentale è il riequilibrio delle comunicazioni interne, oggi squilibrate con la prevalenza della circolazione pedonale, sollecitata a supplire a quella per acqua fortemente atrofizzata. Un processo complesso che esclude comunque di estendere a Venezia tipi e velocità di trasporto della terraferma (strade translagunari, metropolitane, ecc.). Altri strumenti sono il recupero del patrimonio di spazi liberi (ma non per insediamenti edilizi) e l'incremento di spazi verdi, come le aree dell'ex Piazza d'armi e di S. Elena che ospiteranno due insiemi di attrezzature sportive e di altri servizi di cui la città è carente.

ro» di Venezia che fine fa, passa in secondo piano?

Se ci occupiamo solo di Venezia, intesa come centro storico, il problema-Venezia è insolubile. Quattro quinti dei suoi abitanti abitano in altre parti, finiscono per trovarsi in una posizione subalterna e per giunta assediati, attraversati, trafitti da infrastrutture che convergono su un unico centro. Il centro, nel nuovo piano, invece, diventa una parte della nuova città, che è una città grande, con trecentomila abitanti. Non è un'operazione facile, perché Venezia per mille anni invece è vista come un unico centro che comunicava col Mediterraneo e col mondo intero. Ma questa realtà non esiste più e dunque dobbiamo immettere la città storica in una città moderna e che funzioni.

Ricapitoliamo: due città, un nuovo asse di collegamento tra le due,



RENATO PALLAVICINI

Per il protagonista di «Morte a Venezia» di Thomas Mann, entrare a Venezia da terra, invece che dal mare, era come entrare in una reggia dalla porta di servizio, invece che dal portone principale. Ma non è per questo che la scelta del nuovo piano regolatore di Venezia prevede, per i turisti, un arrivo dal mare. Piuttosto, la scelta nasce dall'esigenza di destinare l'attuale ponte stradale (più un altro da riservare a pedoni e biciclette) ai traffici e agli spostamenti interni: un asse funzionale per la città e per i suoi cittadini. Per i visitatori (che non arriveranno in treno), dunque, l'accesso al centro storico sarà dalla zona di Fusina, allo sbocco del canale del Brenta, da dove partirà una via d'acqua che porterà in città, lungo tutta la riva meridionale: cinque chilometri che comprendono le Zattere, Riva degli

## C Thomas Mann arriva dal mare

Schiavoni, Sant'Elena. Modifica sostanziale, nelle previsioni del piano, anche dei flussi ferroviari e marittimi, con il trasferimento, già in corso, del porto commerciale in terraferma, il ridimensionamento degli impianti ferroviari con l'organizzazione di un porto

passaggeri nella Stazione marittima. Trasformazioni che comporteranno una ridefinizione delle aree attorno al ponte, della riva S. Basilio, della stazione marittima e del Tronchetto. Altri punti qualificanti del piano di Benevolo sono la riqualificazione dell'«asta» che va dalla stazione di Mestre alla laguna, che prevede l'eliminazione delle aree degradate attrezzandole a verde e servizi; e la liberazione delle aree dell'Arsenale, oggi del demanio militare, con la creazione di un vasto polo attrezzato polifunzionale.

un nuovo ingresso riservato ai turisti, e ancora...?

C'è la riqualificazione della fascia che va dalla stazione di Mestre all'imbocco del ponte ferroviario, oggi un indistinto e degradato corridoio, fatto di binari, strade, viadotti, capannoni e depositi industriali e che invece deve diventare una parte di città. Aggiungo che la decisione di far arrivare i turisti dall'acqua, e precisamente dal punto di partenza storico di Fusina, dove arriva il canale del Brenta da Padova, comporterà la ridefinizione delle due testate tradizionali: quella attorno all'imbocco del ponte e, dall'altra parte, l'area dell'Arsenale: un enorme infrastruttura che nessuno ormai può continuare a tenere chiusa nelle sue mura. La conseguenza principale è aprire il recinto e far diventare l'Arsenale un pezzo di città. Dentro ci sono, canali, dar-

seno e strutture colossali da destinare ad usi multipli. Del resto, gli stessi militari che la hanno in carico ne vogliono conservare soltanto una parte.

Torniamo al tema delle molte funzioni e delle molte vocazioni. E allora turismo, industria; persino, come ipotizzò una serie di ricerche dell'Istituto Gramsci veneto, la creazione di un polo scientifico e tecnologico?

Nel piano urbanistico ci sono aree per un parco scientifico e tecnologico, per una nuova università in terraferma, per nuovi insediamenti in zone dismesse dall'industria (tutto l'orlo attorno al quartiere di Marghera perde la funzione industriale).

Non sarà stato facile mettere insieme tutte queste cose, soprattutto nel caso di Venezia, per definizione «città unica»?

Venezia è unica davvero, è la più grande città medioevale d'Europa, tutta pedonale, che funziona attraverso la combinazione di percorsi pedonali e acquatici, e che possiede quella ricchezza di monumenti e di arte che conosciamo. Tutto questo è una cosa straordinaria e il fatto stesso che continui, sia pure con fatica, a funzionare come città pedonale ha dello straordinario. Venezia ha tempi e spazi suoi propri, funziona diversamente dalle altre città e deve continuare a funzionare così, dentro, però, al sistema più complesso della città attuale. Ma soltanto in questo modo può evitare di essere un luogo soltanto del tempo libero; una città così grande non può funzionare col turismo, deve essere una città viva con sue attività produttive.

Ma che tipo di attività possono conciliarsi con spazi e funzioni

## B Marghera: fabbriche immerse nel verde

C'è molto verde in questo nuovo piano per Venezia. Verde come colore, stampato sulle grandi tavole che lo compongono; e verde vero: giardini, parchi. A macchie, all'interno della città, preservando e regolando quello esistente; su fasce continue, come lungo l'orlo lagunare. In questo caso si tratta di creare un'ampia zona che partendo dall'aeroporto si estende fino alla zona di Fusina, allo sbocco del Brenta e ingloba le attuali aree industriali di Marghera. Non solo verde, però. Piuttosto una riqualificazione ambientale e geografica (che non esclude insediamenti produttivi, ma compatibili) che, ovviamente, tiene conto del «protagonista» principale: la laguna. Un ecosistema, per il 60% costituito dall'acqua e il 40% dalle terre emerse. Le strategie proposte per la sua salvaguardia cercano di fronteggiare i due rischi fondamentali ai quali l'ambiente lagunare è sottoposto: il degrado strisciante e continuo e quello costituito dagli eventi eccezionali. Sul piano più generale si propongono trasferimenti delle attività marittime, sostituzione del traffico petrolifero in laguna; sul piano più specifico il risanamento comprende il riequilibrio della idrodinamica lagunare, il rinforzo dei margini delle isole ed il recupero della capacità autodepurativa della laguna, anche con la piantumazione di fanerogame, una specie vegetale scomparsa a causa della crescita abnorme di macroalghe.

storico-artistiche così particolari?

Tutte le attività produttive che non consumano molto spazio, come quelle attuali basate sull'informatica, fanno di Venezia una città ideale in questo senso. Venezia, inoltre, significa la sua laguna che esiste perché c'è Venezia, altrimenti sarebbe stata già interrata come è accaduto per altre città medioevali che avevano una laguna. E quindi far vivere la laguna è un'altra scommessa.

I problemi di Venezia, dunque, sembra che si risolvano sul piano più generale, urbanistico e non con strumenti tipo «numero chiuso» per i turisti?

Il numero chiuso ha una sua logica, nel senso che non si possono riversare sulla città masse e folle incontrollate che le impediscono di funzionare. Bisogna regolare questo afflusso, ma il modo giusto di farlo

DALLA PRIMA PAGINA

## La Serenissima

vativa. Gli strumenti urbanistici devono assumere una forte caratterizzazione di tipo attuativo, non limitarsi a fornire indicazioni vincolistiche. E tantomeno esibire «passioni anti-quarie», che sottraggono intere zone strategiche per lo sviluppo e la riqualificazione delle attività veneziane alla nostra capacità di ricerca, alla nostra intelligenza, alla nostra stessa creatività.

Gli strumenti urbanistici devono assumere fino in fondo un'impostazione polifunzionale. La vecchia urbanistica per comparti, per settori «monoculturali» ha irrigidito, segmentato, impoverito le nostre città. Aree ed edifici vanno pensati per più funzioni, «polifonicamente». Questo vale, a Venezia, per spazi eccezionali come l'Arsenale, così come per le vecchie aree industriali dismesse della Giudecca, di Murano, ecc. Perciò al centro del Progetto preliminare stanno le «aree strategiche». Vastissimi spazi, ricchi di immobili che si prestano a quell'uso che ho appena ricordato, sui quali si gioca davvero il futuro della città.

Il Piano regolatore del centro storico dovrà garantire l'immediato intervento attuativo dei progetti già definiti e già finanziati che interessano tali aree.

Se ciò avverrà, centinaia di nuovi alloggi, nuove attività produttive, nuove attività alberghiere e commerciali, nuovi servizi per i cittadini, saranno, nel giro di pochi anni, garantiti a Venezia. Si giocherà qui, forse, la partita decisiva, con quella cultura del blocco, del controllo formale-procedurale puramente vincolistico, dell'astratta tutela meramente conservatrice, che è stata e che è l'alleata di ferro della rendita, della speculazione, degli obbrobri architettonici e urbanistici d'Italia.

La domanda fondamentale che tutti i veneziani dovranno porsi di fronte a questo progetto preliminare è la seguente: crediamo che Venezia possa davvero salvarsi soltanto «inventando» per sé e dentro al suo pur delicatissimo tessuto nuove funzioni, nuovi settori di ricerca, nuove attività produttive? Se lo crediamo, questo, io ritengo, dovrà essere il suo Piano, la sua linea di orientamento. Se crediamo, invece, che Venezia sia tout-court incompatibile con innovazione tecnologica, ricerca, sviluppo, produzione, che sia tutta, a pari titolo, da «conservare» e basta, che non possa sopportare traccia del nostro «passaggio», allora lasciamo perdere questo progetto. Ma lasciamo perdere anche le chiacchiere sulla necessità di bloccare l'esodo, di rivitalizzare la città, ecc.

Venezia deve compiere una scelta culturale di fondo, che non ammette più le mezze parole, i rinvii, le incertezze. O si crede davvero che questa città possa essere una straordinaria capitale del prossimo secolo, una capitale della cultura dell'«immateriale», uno straordinario snodo anche commerciale - e allora ne conseguono «more geometrico» le scelte contenute in questo Progetto preliminare. O ci limitiamo a gestire soltanto la conservazione e, semmai, al più i «flussi» turistici. Che è già qualcosa rispetto a quanto si è fatto in passato. Ma infinitamente meno rispetto a quanto sono fermamente convinto si potrebbe o si dovrebbe fare. [Massimo Cacciari]

Questo testo di Massimo Cacciari è tratto dal volume «Venezia. Il nuovo piano regolatore», pubblicato dall'editore Laterza che ringraziamo.

è utilizzando la legge storica del funzionamento di Venezia: e cioè la lentezza dei tempi e il trasporto su acqua. Una regolazione del flusso turistico può anche diventare una buona fonte di finanziamento. Per andare sulla Jungfrau si spendono 150mila lire a testa e la gente ci va. Perché mai Venezia deve costare solo il biglietto di un pulman? Questo è distruttivo per la città e anche per il turismo. Non si va a Venezia per visitare un palazzo o due, come si andrebbe in qualsiasi altro posto, ci si va per visitare una realtà urbana complessa, con un suo ambiente e sue caratteristiche: è questo che fa di una visita e di una gita un'esperienza culturale. Insomma abbiamo messo insieme tutte queste cose. Non ci credeva nessuno che le avremmo fatte a fare un nuovo piano urbanistico in quattro anni. E invece è fatta.