

$$\frac{A_08}{415}$$

L'ottavo sestiere

La Laguna come matrice di connessione

A cura di
Piero Pedrocchio

*Atti del Convegno tenutosi il 10 Giugno 2011
presso Ordine dei Dottori Commercialisti
e degli Esperti Contabili di Venezia
Santa Croce 494, Fondamenta Santa Chiara, Venezia*

Ordine degli Ingegneri della provincia di Venezia
Collegio degli Ingegneri della provincia di Venezia
Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia



Il Convegno è stato realizzato grazie all'impegno dei membri della Commissione ambiente, territorio e urbanistica dell'Ordine degli ingegneri della provincia di Venezia, in cooperazione con la Commissione viabilità e trasporti del Collegio degli ingegneri della provincia di Venezia e del Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia. Al tempo della implementazione e realizzazione del Convegno il Presidente dell'Ordine era l'ing. Ivan Antonio Ceola, mentre per il Collegio si sono succeduti alla Presidenza nel periodo di implementazione l'ing. Franco Pianon e nel momento di realizzazione del Convegno l'ing. Vittorio Drigo. La Commissione ambiente, territorio e urbanistica dell'Ordine degli ingegneri della provincia di Venezia è così costituita: Alessandro Checchin, Alberto Franceschini, Pierandrea Giroto, Giancarlo Gusmaroli, Roberta Lazzari, Piero Pedrocco (Coordinatore), Roberto Zumbo. La Commissione viabilità e trasporti del Collegio degli ingegneri della provincia di Venezia è così costituita: Leonardo Beccegato (Segretario per le riunioni congiunte di entrambe le Commissioni), Valerio Lastrucci, Stefano Ronconi (Coordinatore), Roberto Scibilia. Il Direttivo del Centro Provinciale di studi urbanistici di Venezia è così composto: Davide Beltrame, Tullio Camostrini, Roberto Di Bussolo, Piero Pedrocco (Presidente). Oltre a tutti coloro che hanno disinteressatamente prestato la loro opera per la buona riuscita del Convegno, si ringrazia l'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Venezia, per aver fornito la sala per lo svolgimento del Convegno medesimo.

Copyright © MMXII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133/A-B
00173 Roma
(06) 93781065

isbn 978-88-548-5284-6

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: ottobre 2012

Indice

- 9 *Introduzione del Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Venezia*
Ivan Antonio Ceola
- 11 *Saluti del Vicepresidente della Provincia di Venezia*
Mario Dalla Tor
- 17 *Saluti dell'Assessore all'urbanistica della Comune di Venezia*
Ezio Micelli
- 21 *La Laguna come opportunità o problema?*
Piero Pedrocchi
- 49 *Quali città domani?*
Alessandro Calzavara
- 65 *La città di ieri, Venezia, la laguna il dogado: un rapporto smarrito?*
Gian Camillo Custoza
- 79 *La Laguna come luogo di trasporti e mobilità: scenari e suggestioni per le connessioni possibili*
Roberto Scibilia
- 99 *La Laguna come luogo del tempo libero, dello sport e del turismo ecologico*
Valerio Lastrucci
- 107 *La Laguna come elemento di fruizione: il sistema dei forti*
Francesco Pupillo

- 119 *La Laguna come spazio nella trasformazione urbana: orizzonti progettuali e orizzonti culturali*
Piotr Barbarewicz
- 133 *Città d'acqua e waterfront: le molteplici possibilità di una scena urbana*
Marta Moretti
- 145 *La Laguna e le sfide per l'architettura contemporanea*
Alessandro Checchin
- 161 *La Laguna come ambiente naturale e artificiale*
Giancarlo Gusmaroli
- 171 *Conclusioni*
Tullio Campostrini

Introduzione del Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Venezia

Ivan Antonio Ceola

“L’ottavo sestiere”, contraddizione in termini numerici, ma che ha un valore particolare, in un certo senso provocatorio, sicuramente significativo dell’importanza che si vuole dare al tema in discussione, la Laguna di Venezia e il suo ambiente.

Ecco allora perché *“La Laguna come matrice di connessione”*, che racchiude nel suo abbraccio la città e nel contempo è parte viva della città stessa.

Per questo il convegno ha assunto una grande rilevanza e importanza per una visione generale dello stato attuale della città e della sua Laguna, in vista delle prospettive future della *“Serenissima”*, possibile *“città metropolitana”*, che deve riprendere, almeno in parte, il suo ruolo di *“centro sociale ed economico”* almeno dell’Alto Adriatico.

La numerosa presenza al convegno e l’interesse che ha attirato, i bravissimi relatori che sono intervenuti, gli argomenti più vari trattati, tutti di notevole spessore e importanza, sono stati la risposta concreta del bisogno e voglia che hanno Venezia e i Veneziani di valorizzare la Laguna e tutto il territorio.

E su questo e per questo gli ingegneri veneziani sono stati, sono e saranno sempre presenti, come l’organizzazione del convegno, di cui i presenti atti sono il risultato, ne rappresenta conferma e dimostrazione pratica.

Un grazie sentito quindi ai colleghi dell’Ordine e del Collegio che hanno collaborato per l’ottima riuscita dell’iniziativa, primo fra tutti, che cito anche per gli altri, l’amico, collega, ingegnere, docente universitario, Presidente del Centro provinciale di studi urbanistici di Ve-

nezia e Coordinatore della Commissione ambiente, territorio e urbanistica dell'Ordine, ing. Piero Pedrocco.

Saluti del Vicepresidente della Provincia di Venezia

Mario Dalla Tor

Vicepresidente della Provincia di Venezia
Assessore all'Urbanistica, Pianificazione territoriale,
Sistema Informativo Geografico, Caccia,
Veneziani nel Mondo, Legge speciale per Venezia

Nel salutare, anche a nome della Provincia di Venezia, gli organizzatori e i partecipanti al Convegno, vi ringrazio per l'invito.

Citerò alcuni aspetti riguardanti il tema di questo convegno sull'Ottavo sestiere.

Sono impressioni frutto di esperienze concrete, tratte da un punto privilegiato di osservazione, come quello della Provincia, che mi consente di interagire con i Comuni della gronda lagunare.

Oggi affrontiamo un tema particolarmente interessante dal punto di vista ambientale.

Come Provincia, siamo in continuo rapporto con i numerosi Comuni dell'area compresa tra la laguna di Venezia e la terraferma veneziana: da Chioggia a Campagna Lupia fino a SanDonà di Piave e Jesolo.

Con tutti questi Comuni è stato avviato un proficuo dialogo per la realizzazione del Piano di assetto del territorio (PAT), prescritto dalla nuova legge regionale in materia urbanistica, che assegna alle Province, dotate di Piano territoriale provinciale di coordinamento (P.T.C.P), il compito di curarne l'istruttoria.

E' importante che questi strumenti trovino fondamento su una visione d'insieme chiara, promuovano una strategia di innovazione del territorio e, costestualmente, di valorizzazione e tutela ambientale e del paesaggio. Illustrerò, in proposito, due esempi significativi quali spunti di riflessione.

Il primo. Da stime e censimenti svolti, a febbraio di quest'anno, nell'ambiente lagunare locale, tra spazi lagunari, velme, barene, aree verdi e canali, è stata rilevata la presenza di circa 275.000 uccelli. Ne deriva che la laguna di Venezia è il primo sito nazionale e uno dei

primi quattro in Europa, per il numero elevato di presenze e per la migrazione di uccelli.

Il risultato emerge da un censimento che viene condotto soltanto da alcuni anni e consente di monitorare la situazione con la dovuta attenzione.

Il secondo. Oggi le imbarcazioni che circolano in Laguna riportano quasi tutte una targa.

Ormai si è arrivati a rilasciare targhe oltre il numero 45.000.

Se si considera che le imbarcazioni di media grandezza sono di circa 5 metri per 2, significa che ogni imbarcazione, in media, occupa (abbozzando un calcolo per difetto) circa 10 metri quadri.

Se si moltiplica questo dato per il numero di natanti attualmente con targa registrata (oltre 45.000), ne risulta che circa 450.000 metri quadri di superficie lagunare, è occupata solo da imbarcazioni.

Se queste fossero in acqua, contemporaneamente, coprirebbero circa 4,5 ettari di laguna.

A questi numeri, naturalmente, bisogna aggiungere le navi e le imbarcazioni "foreste".

Ho menzionato, quasi per paradosso, due esempi con dati non coerenti tra loro, per dare un'idea del contrasto tra le problematiche che interessano quotidianamente la laguna.

C'è la necessità di una grande riflessione sia sugli interventi logici e possibili di trasformazione sia sugli aspetti di tutela naturalistica.

A tal fine, si stanno promuovendo linee guida condivise e adeguate indicazioni di tipo urbanistico attraverso la pianificazione in atto e mediante un'articolata azione tecnico-politica nei confronti dei Comuni.

Recentemente, la Provincia ha organizzato un Convegno che ha coinvolto amministrazioni pubbliche, tecnici e, in generale i soggetti interessati, nel corso del quale sono state promosse azioni importanti per attuare lo sviluppo del nostro territorio grazie ad una corretta pianificazione.

Siamo una provincia di circa 858.000 residenti: se non redigessimo nessun ulteriore strumento urbanistico, se realizzassimo tutto ciò che è attualmente previsto dai Piani regolatori vigenti, ci sarebbe la possibilità di insediare ulteriori 200.000 nuovi abitanti.

E ciò soltanto, applicando il vecchio Piruea e gli altri strumenti in essere.

Siamo convinti, invece, che non si debba caricare ulteriormente il territorio di espansioni.

Riteniamo che si debba riqualificare il territorio evitando inutili occupazioni di suoli destinati all'agricoltura o di valenza naturalistico ambientale.

E' diventato ormai imprescindibile ricostruire parte del costruito, riqualificandolo.

La nostra Provincia deve poter vantare "primati di qualità" ancor più che "di quantità".

Ciò sarà possibile contestualizzando al meglio il costruito, favorendo opportune condizioni di mobilità e trasporto, generando fenomeni positivi di sinergia tra insediamenti abitativi, produttivi e l'ambiente naturale.

Nel Manifesto delle Azioni, presentato a gennaio, consegnato ai soggetti interessati alla pianificazione, la laguna risulta una delle aree fondamentali.

All'interno dell'ambiente lagunare vi sono opere importantissime: il Mose, gli insediamenti portuali e le aree bisognose di recupero come di Porto Marghera.

In essa inoltre convergono le problematiche territoriali di numerosi Comuni, oltre a quello di Venezia, che amplificano le prospettive e le logiche di intervento, portando inevitabilmente a riflessioni articolate e complesse. La laguna va considerata quindi, nella sua totalità come ambito di un territorio più vasto rispetto a quello del Comune di Venezia, valutando sia le realtà che vi si affacciano direttamente, sia le peculiari relazioni con nell'entroterra.

Salvaguardare questo territorio, è un questione importantissima e di non facile soluzione nel breve periodo.

Sottopongo alla vostra attenzione un altro esempio semplice ma esplicativo.

Percorrendo in auto il Ponte della Libertà verso la Terraferma, mi sono soffermato, riflettendo, sui colori di uno splendido tramonto con Porto Marghera sullo sfondo. Ho pensato di rivolgermi al direttore dell'Agip, chiedendogli il parere sull'eventualità di dare una diversa colorazione alle cisterne di immagazzinamento della benzina. Sono tutte grige, uniformi, qualcuna è bianca per ragioni tecniche, e, comunque, provocano tutte un certo impatto visivo. Lui mi disse che avrebbe verificato cosa si sarebbe potuto fare ma non si è più avuto modo di discuterne.

Penso che anche il colore delle fabbriche e degli elementi presenti in laguna, potrebbe aiutare a migliorare la qualità percettiva degli spazi. Se si parla di “piano del colore” per le città, perché non si dovrebbe farlo anche per le grandi aree industriali?

Dovrebbe quasi essere ovvio, specie nel caso di realtà come quella di Porto Marghera; tuttavia, sembra che non lo sia affatto.

Porto Marghera è un’ area, posta all’interno della laguna, di grandissimo impatto ambientale e, allo stesso tempo, di grandissima importanza economica e sociale; meriterebbe un’ attenzione adeguata.

Seguendo questa idea di valorizzazione del territorio, anche se con una logica più ampia rispetto al semplice piano del colore, ho inviato a tutti i Comuni che si affacciano sulla Laguna, un testo per cercare di coordinare alcuni aspetti inerenti la pianificazione locale, a livello di PAT e PI.

La finalità è stata quella di stabilire scelte coerenti e coordinate per le opere che si realizzeranno in laguna, per adottare una cartellonistica uniforme, per indicare le caratteristiche formali e qualitative degli interventi. Tutto ciò mira a creare una pianificazione sinergica tra la formulazione dei vari PAT lagunari.

Il convegno di oggi mi consente di ribadire, con convinzione, questi concetti, che riguardano direttamente la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia, gli altri Comuni di gronda, per individuare gli indirizzi strategici della pianificazione lagunare.

Una strutturazione univoca e coerente, capace di interagire proficuamente con il sistema ambientale, può ordinarlo, disciplinarlo e, aspetto più importante, salvaguardarlo.

Sullo sfondo rimangono aperti tutti i problemi storici di Venezia e della sua laguna, come quello della mobilità urbana e metropolitana e/o quello ambientale del parco della laguna che si inserisce in un ambito già coinvolto da questioni socio-economiche.

Non si deve dimenticare infatti, che in questa laguna insiste una forte economia, caratterizzata da molteplici sfaccettature.

Ci sono le questioni tipiche dell’economia turistica e della loro interazione con quelle di tutela ambientale e, da non dimenticare, ci sono anche le problematiche della pesca con le sue tensioni oltre a quelle dei prodotti tipici di elevato interesse e particolarità.

Nel loro insieme le attività lagunari creano un rilevante volume di affari economico.

Spero che, anche grazie ad esse, si possa ambire ad un salto di qualità per il paesaggio e la promozione e salvaguardia della laguna.

Lo stesso slogan “provincia verde” è a sostegno della prima “industria” della zona, quella turistica, con i suoi 33 milioni di presenze annue provinciali, attratte dalla città d'arte, dalle funzioni rare del trasporto (come le crociere), dalle spiagge.

Sono numeri, questi, che ci rendono, probabilmente, la prima provincia turistica non solo del Veneto ma dell'Italia e, forse, anche dell'Europa.

Terremo, pertanto, in debito conto le riflessioni che emergeranno da questo convegno, nella logica di una proficua collaborazione, anche futura, con gli ordini professionali, al fine di migliorare il più possibile le azioni politiche di pianificazione che da questi scambi e da questi rapporti interlocutori possano derivare.

Saluti dell'Assessore all'urbanistica del Comune di Venezia¹

Ezio Micelli

Assessore all'Urbanistica, Edilizia privata e
convenzionata del Comune di Venezia

Ringrazio il Presidente dell'Ordine degli ingegneri di Venezia, Ivan Antonio Ceola, e gli organizzatori di questo Convegno, che trovo opportuno e al tempo stesso ambizioso. Leggendo la relazione introduttiva ho trovato un tentativo concreto di formulare una visione a tutto campo sui temi della laguna e delle sue trasformazioni, e ciò in una prospettiva storica ampia, in una visione multidisciplinare e multisettoriale.

Faccio pertanto i miei complimenti agli organizzatori nel loro insieme, per la ricchezza dei contenuti che hanno saputo coniugare.

Devo dire che riflettendo sia sul titolo che sui diversi contenuti di questo convegno, ne ho apprezzato un aspetto fondamentale: la visione ampia che fa riferimento alla laguna come spazio di interconnessione, che, come dice il titolo, unisce e unifica.

Questo è un passaggio che mi è molto caro, perché credo che questo convegno colga la possibilità di interpretare l'acqua come tema costitutivo di un territorio che nella laguna trova la sua identità, nel rapporto con l'acqua.

Vorrei sottolineare come per anni questa città sia stata divisa dall'acqua, per anni i referendum di separazione della Città insulare dalla Terraferma, espressione significativa di un diffuso malessere esistenziale, abbiano portato alcuni a considerare la Terraferma e le isole come sistemi autonomi e divisi: infatti il referendum ne avrebbe sancito la separazione anche amministrativa.

Pensare alla laguna come matrice di connessione evidentemente rinvia ad un sodalizio che si trova nell'acqua, che trova nell'acqua l'elemento di unione e non di separazione. E lo fa pensando a questo territorio in modo ampio, in modo allargato, direi oggi utilizzando un aggettivo che viene spesso utilizzato, in modo metropolitano, non fa-

¹ Deregistrazione testuale dell'intervento svolto al convegno.

ciendo distinzioni particolari, non dicendo parliamo di Marghera o parliamo di Mestre specificamente, ma parlando di un territorio ampio che si configura con lo straordinario patrimonio storico, architettonico e naturale contenuto nella Laguna di Venezia. Lo dice anche il titolo di uno dei vostri interventi: “luogo artificiale”, ovvero un luogo progettato. La laguna non è un luogo che abbiamo ereditato così, semplicemente trasmessoci dal passato senza intervento alcuno da parte dell'uomo.

Ritengo sia importante sottolineare questo primo aspetto come un aspetto di grande rilievo, di grande attualità, e quindi non posso che dividerlo. Un simile valore è presente anche nel nuovo Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia. Credo pertanto che questo sia realmente un punto di sintesi che ci trova uniti, voi che rappresentare un importante Ordine Professionale e l'Amministrazione nel suo sforzo di organizzare lo sviluppo del territorio.

Ecco credo che questo sia un passaggio che abbia correlazioni forti anche nel vissuto dei nostri cittadini, non solo e non tanto, un'esperienza culturale ampia, come è quella che voi proponete. Facendo riferimento ad un momento importante della nostra esperienza cittadina recente, la visita del Santo Padre, credo che essa abbia dato a tutti la concretezza di un luogo, come il parco di San Giuliano, che è luogo anfibio in cui concretamente la città di terraferma e la città d'acqua ritrovano un patto di congiunzione, anche materiale.

Allora permettetemi di essere un po' più leggero. In questi giorni l'Heineken Jammin Festival continua a raccontarci di come la città di terra e la città d'acqua possano trovare proprio sulla laguna uno straordinario punto di intersezione, anche fatto di esperienze materiali del nostro vivere, del nostro vivere ogni giorno insieme.

Ritengo che i luoghi dell'incontro, i luoghi della vita attorno alla laguna, debbano e possano modificarsi, e a questo riguardo devo dire che forse l'Urbanistica può fare qualcosa. Certo non può fare tutto. Ma da essa ci possiamo ancora aspettare molto.

C'è un paradosso: la laguna è uno dei luoghi più pianificati, io credo, del nostro pianeta. È un luogo pianificato nel dettaglio da decenni, con un piano che tutti voi conoscerete. Si chiama Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.). È un'articolazione del Piano territoriale regionale di coordinamento e costituisce un tentativo di governare sotto il profilo urbanistico e territoriale lo sviluppo di questa parte importante del nostro territorio.

Il nostro Comune ha lavorato per anni adeguando la propria strumentazione urbanistica rispetto al P.A.L.A.V. e ha completamente percorso questo itinerario, giungendo a completare il mosaico dei propri piani e trovando dunque piena coerenza rispetto a questo strumento.

Uno sforzo durato decenni. Una pianificazione pervasiva, complessa, che si è completata con il piano delle Isole minori che, anche in un territorio spesso considerato marginale della nostra laguna, ha precisato le forme della trasformazione fisica e della regolazione degli spazi comuni.

Tutto questo però secondo me non basta e devo dire che quello che forse oggi manca non è l'ennesimo sforzo pianificatorio. Gli interventi di pianificazione sono stati tanti, e forse quelli che abbiamo sono già di rilevante significato.

Dobbiamo pensare in modo diverso, dobbiamo pensare a forme di governo del territorio che tengano insieme le tradizionali modalità di regolazione, i vincoli, le forme di tutela, con una prospettiva di gestione innovativa del nostro territorio.

Riprendo alcuni punti che il Vicepresidente Dalla Tor ha indicato nel suo intervento, e penso in particolare al rapporto che vi è tra le dimensioni delle attività primarie e il territorio lagunare, fatto di fondamentale importanza. Noi abbiamo un territorio molto pianificato, e anche ora, nel Piano di Assetto del Territorio, viene considerato e riproposto il perimetro delle aree a Parco e delle aree a pre-parco. Qui il nodo da sciogliere sta nel patto che noi stabiliremo con l'agricoltura, con la caccia e con la pesca, che sono attività fondative del territorio lagunare e devono poter convivere con forme di fruizione naturalistica, con esperienze culturali elevate del nostro territorio lagunare. Non possono queste zone primarie, con il portato di tutte le loro attività, quali caccia, pesca e agricoltura, essere estromesse dal territorio lagunare. Devono convivere con esso, in forme che ovviamente devono tutelare la qualità del patrimonio naturale, del patrimonio ambientale e architettonico della nostra area.

Vi sono anche altre attività che dobbiamo cercare di promuovere, di tutelare, di valorizzare nel nostro territorio. Penso all'artigianato. La costruzione di imbarcazioni e l'attività di rimessaggio sono dimensioni costitutive del nostro territorio e devono sempre trovare spazio e condizioni di sostenibilità economica tecnica ed ambientale.

Esse sono fondative dell'identità del nostro territorio, non possono essere estromesse. Perché se venissero meno la pena sarebbe perdere parte della nostra identità, e con essa parte del nostro futuro. E lo dico anche perché, francamente, parlando proprio da cittadino, spero e voglio per il futuro una laguna viva, abitata da persone che la vivano, fatta di persone che la sperimentino nel loro quotidiano, non solo di persone che vi si rechino per coltivare una esperienza museale, o una esperienza turistico-ricreativa.

Aggiungo che esperienze come quelle che sono state fatte all'isola della Certosa, esperienze come quelle fatte alla tenuta Scarpa Volo, confermano la possibilità di questo tipo di sodalizio, promosso dall'Amministrazione Comunale anche per ottenere risultati di questo genere. Risultati grazie ai quali l'artigianato, l'agricoltura e la cultura, assieme anche a delle attività che apparentemente non dovrebbero trovare la sede in situazioni così difficili, quali istituti universitari che vi svolgono la loro funzione e attività cantieristiche molto particolari, trovano la sede opportuna.

Ebbene, ritengo che queste forme di sodalizio, spesso caratterizzate da elementi anche originali, possano sostanziare quella qualità della vita in laguna che rappresenta uno dei grandi obiettivi che questa Amministrazione si pone. Ecco dunque che l'Urbanistica può molto, ma il governo del territorio è fatto da tante altre cose, di tanti altri elementi che in prospettiva debbono fare riferimento, in modo ineludibile, a quella politica a cui voi, in modo esplicito, nel vostro convegno, fate riferimento. E' quindi con questo augurio che vi saluto e vi auguro davvero un buon lavoro, non solo per ora, ma anche per il futuro. Anche perché con l'ing. Ceola abbiamo già instaurato tante forme di dialogo e collaborazione, e credo davvero che saranno ancora tanti gli ambiti in cui ci misureremo, nella possibilità concreta di fare un lavoro comune per la Città.

La Laguna come opportunità o problema?

Piero Pedrocchio

«Il sistema della Laguna è stato tra i fattori determinanti per la crescita e lo sviluppo della città di Venezia. Difesa militare, risorsa alimentare e porto protetto, la Laguna di Venezia è stata oggetto - dall'alba della sua civilizzazione - di un vero e proprio processo di urbanizzazione diffusa, atto a valorizzarne le risorse naturali e a insediare stabilmente una società.» Queste frasi, pregne di significati molteplici, sui quali ancora meriterà soffermarsi, aprivano la presentazione del Convegno sull'Ottavo sestiere nella locandina d'invito. L'antica diffusione del processo di urbanizzazione nelle Venete lagune, resta un fenomeno controverso e discusso, coperto dall'ombra delle affabulazioni medievali e delle fonti conclamate, che non poco hanno contribuito a produrre il mito moderno e contemporaneo di Venezia. Indagato puntigliosamente dall'archeologia del Ventesimo secolo, e ci auguriamo pure del Ventunesimo, tale fenomeno trova sicuramente conferma nel fatto che *«in seguito al trasferimento a Rivo Alto della comunità veneziana, la Laguna»* abbia *«continuato a fornire alla sua città numerosi servizi di vitale importanza e pertanto»* sia *«sempre stata oggetto di tutela e salvaguardia.»*

Non vi è dubbio che le dinamiche di concentrazione e valorizzazione dei siti insediativi abbiano privilegiato le aree del Canal Grande e del Bacino di San Marco, utilizzando a fini sussidiari gran parte degli spazi lagunari originanti, comunque sempre in una simbiosi tra città e laguna che è ben nota. Mai la Laguna della Serenissima diventò però veramente un territorio retrostante, un *perì*, ove solamente ricoverare le cose scomode e sporche, come in una cantina. Al fianco dei beni che venivano dismessi, al fianco delle discariche di ceramiche e vetri, che del resto talvolta si integravano con l'imbonimento dei terreni in un territorio scavato dalle acque, scarso e prezioso, anche sulle isole

più remote si insinuavano o già si trovavano importanti attività: valli da pesca, casoni da caccia, cantieri per imbarcazioni e preziosi legni montani fluitati come zattere per la costruzione di edifici e navi. Quel microcosmo della Venezia dei primordi, e dei secoli d'oro del Rinascimento e del primo Moderno, ben potrebbe ricondursi alle più classiche interpretazioni di economia spaziale e di rappresentazione geografica e geo politica dell'equilibrio tra metropoli, o città madre, e territorio, o ancor più, christallerianamente, tra località centrale e territorio complementare. E ciò sia in relazione ai secoli alti che all'età moderna, fino alla caduta della Repubblica nel 1797. Ma questo va fatto con una certa distinzione rispetto ad altri casi di studio, in cui il circondario diventa vero e proprio alter ego della città. Come è noto ciò porterà nel corso della rivoluzione industriale e per tutto il Diciannovesimo e Ventesimo secolo, alla contrapposizione strutturale tra città e campagna, oggi in superamento rispetto alla più aspra contrapposizione in atto tra "città", "down town", "city", "quartieri rosa", "centri storici", che in vari modi e secondo diverse circostanze servono a qualificare gli ambiti di "città" funzionalmente pregiata, da un circondario sgradevole e di scarso pregio, un *peri* in cui ricoverare le cose meno gradevoli e le persone che servono a supportarla. La "città di mezzo", lo spazio dell'indistinto insediativo, né città né campagna, sostituisce allora il ruolo delle periferie e della stessa campagna tributaria della città, in quadri megalopolitani che si sovrappongono alle città e alle metropoli del recente passato. Niente di tutto questo si ritrova nella Laguna dei secoli scorsi: né città, né campagna rispetto a Venezia, ma nemmeno periferia o "città di mezzo", perché la Laguna è Venezia e Venezia è la Laguna, e tanto è tale, che il Dogado non basterà ben presto a controllare le sacre acque che la irrorano. La Laguna pertanto, che è Venezia, ben si estende all'interno del territorio veneto, risalendo i fiumi e i canali navigabili in una vera gemmazione di tipo metropolitano classico, quanto ben si estende all'interno del Mare Adriatico, non a caso Golfo di Venezia.

Ciò detto, potremmo però anche immaginare di applicare ai fattori di crescita dell'economia veneziana, nei secoli, i principi di sostituzione tra beni di produzione e surrogati e tra beni di produzione e servizi, tipici dell'economia spaziale di Walrter Isard, scoprendo che il ruolo di questi spazi lagunari, come degli spazi fluviali retrostanti e marittimi antistanti, si è in realtà sempre modificato con il modificarsi della

ragione economica, politica e sociale della conurbazione oligarchica, sempre simile ma mai realmente uguale a sè stessa.

Questi elementi di sostituzione secolare non sono oggetto di questa disquisizione, ma va da sé che non possono più essere dimenticati. Studi sull'argomento svelerebbero probabilmente nuovi assunti per gli storici e per i sociologi che ci porterebbero a diverse e ancora non date visioni della vicenda veneziana e dei suoi sviluppi nei secoli. Ciò forse consentirebbe interpretazioni più dinamiche sui motivi che hanno condotto alla grande durata del fenomeno della Repubblica di Venezia prima e Veneta poi, in una apparente continuità data da una visione tradizionale e spesso mitologica della lettura storica dei documenti e dei reperti materiali e architettonici. Ciò nulla toglierebbe al mito di Venezia. Né nulla vi toglierebbe il rileggere la vicenda veneziana secondo la complessità della sua articolata "base economica", così profondamente modificata a cavallo del Novecento, alla luce delle trasformazioni del secolo precedente. Ma non vi sono forse state modificazioni profondissime nell'arco di tutta la sua vicenda economico-sociale? Come nel passaggio due-trecentesco da città di legno a città gotica e di pietra, con spostamento coatto della produzione del vetro nell'arcipelago di Murano? Come nella separazione fenomenologica dello Stato da Terra dallo Stato da Mar? Come nella diversificazione delle rendite marine in rendite fondiarie, e così via. Spazio questo, delle dinamiche alternative tra urbanesimo e circondario, non ancora completamente svelato nelle sue leggi trasformative dagli storici dell'economia.¹ Nel senso che: conosciamo tutti i fatti, ma non ne abbiamo ancora interpretato compiutamente e filosoficamente le leggi di evoluzione. Se simili propositi fossero colti dagli accademici e dagli studiosi, ma lo sforzo non è poco in un ambiente radicalmente conservatore anche per metodologie d'indagine, forse avremmo ben più facoltà per appoggiare la grande illazione che sottende il nostro convegno.

¹ Si ricordi il bel lavoro di Emilio Sereni sui paesaggi agrari in Italia, che dimostra come nell'arco di due millenni la penisola abbia cambiato il suo aspetto agrario più di cento volte, con modificazioni dell'uso dei suoli e delle forme e soluzioni paesistiche profondissime. Nonostante ciò, troppe persone dalla memoria corta, tendono a considerare gli spazi naturalistici immutabili, quasi ci fossero stati tramandati dagli antichi sempre nella stessa condizione, in una percezione vernacolare del paesaggio che potremmo definire, benevolmente, "ideologica".

La Laguna non è tanto spazio geografico correlato alla città-metropoli o città madre greco bizantina di tarda ispirazione nordica, fors'anche in parte delle sue più intrinseche istituzioni, quanto elemento urbano connaturato, percepito e vissuto come spazio cittadino di diritto e di fatto, in una comunità metropolitana con caratteristiche forse più di *Polis* che di *Civitas* o Comune, anche se queste fattispecie l'antica *Civitas Rivoalti*, come la più recente *Civitas Venetiarum*, non se le sono certo negate. E di Laguna con la L maiuscola appunto parliamo. Di elemento non territoriale al contorno. Di spazio percepito come Dogado, non come altrove, seppur connaturato ad una naturalità esterna che respira all'unisono con i materiali e le forme della "città".

Se questa tesi fosse vera, allora l'Ottavo sestiere non sarebbe che una riscoperta di ovvia intrinsecità. Quell'elemento naturale senza il quale la vicenda veneziana non avrebbe potuto svolgersi nella sua dinamica artificiale. Una sorta di mentore delle dinamiche evolutive urbane. Se muore il suo spirito muore la città. Se muore il suo *daimon* muore la dinamica teleologica che ha retto il messaggio anfibo della comunità veneziana per 14 secoli. Ma proprio per questo, al tempo stesso, la Laguna non può essere confusa con elemento naturale *tout court*. Dalla deviazione dei fiumi, a mille altre fattispecie che qui si sottacciano, compresa l'ultima azione di chiusura delle bocche di porto tramite dighe mobili in caso di alta marea, la Laguna è un fenomeno di continua riconformazione ambientale, in cui l'elemento naturale gioca un ruolo di fondamentale supporto architettonico alle ragioni insediative, essendo intrinseco alle stesse ragioni fondative della "città".

Noi abbiamo già avuto, quindi, più Venezie possibili: quella del mercantilismo semplice nel tardo Medio evo, quella del Rinascimento, parallela alle Signorie, quella del formarsi dei primi stati nazionali, quella dell'enfasi industriale, qui tarda e Novecentesca, con una realtà urbana ormai decaduta, ma pur sempre in grado di generare il grande sbarco attorno alla Laguna e non più soltanto in essa. Sbarco per altro già iniziato dal Burchiello e dalla Riviera del Brenta, "quasi borgo della città di Venezia" fin dalle cronache settecentesche. Un continuo di acque che nel passare da dolci a salmastre via via esprimono il diverso significato delle terre che attraversano e della loro ragione insediativa.

Tutte queste "Venezie possibili" sono state grandi: si sono rigenerate come l'araba fenice su differenti presupposti al contorno, sui principi di sostituzione che le differenti basi economiche che le reggevano, di volta in volta, consentivano. Tutte queste Venezie sono state

mercato fondamentale per l'Europa e per il mondo. E proprio in questo si deve rilevare un assunto, generatore di possibili conseguenze: mentre le dinamiche urbanistiche del più recente passato hanno fatto credere che le transizioni delle acque e degli insediamenti non abbiano più senso, mentre tutti si concentravano sulle dimensioni smarrite dei cosiddetti centri storici italiani e della meravigliosa storia irripetibile, un'altra città tra le acque faceva del suo ristretto spazio di espansione il punto di maggior confluenza del mercato internazionale. Dopo i secoli di Ghent (Gand) e Brugghe (Bruges), il Cinquecento di Antwerpen (Anversa), il Seicento di Amsterdam e i due secoli d'oro di Londra e Parigi, così ampie grazie anche alle colonie e all'internazionalizzazione che queste garantivano sullo sfondo,² nel modificarsi delle dimensioni dell'urbano contemporaneo dovrebbe essere ben evidente che New York è di fatto connaturata da Manhattan e dalla natura di acque e terre che l'hanno formata. Isola limitata per le dimensioni ormai richieste al centro mondiale di mercato del secolo scorso, Manhattan si presentava con una schiena di scisti e preziosi marmi, dovuta a complessi fenomeni di glaciazione che proprio in quel punto avevano garantito il mantenersi in superficie di un basamento solido tra due rami fluviali di estuario. Proprio questo fenomeno geologico, assieme agli eventi storici di scoperta dell'America e conseguente sua colonizzazione, con ondate migratorie dall'Europa prima e dall'intero mondo poi, ha reso possibile la meraviglia dell'unica vera metropoli verticale del Novecento, indissolubilmente legata al periodo tra le due guerre ed in particolare agli anni '30.

Non c'è scampo, *Broccolino* (Brooklyn), pur pregevolissimo *borough*, rimane sullo sfondo, e Jersey City, pur con leggi civili e penali di un altro Stato, nella logica delle città gemelle americane,³ rimane parte integrante di New York nell'immaginario collettivo, ma ai fini della riconoscibilità globale potrebbero anche non esserci. Di fronte alle dimensioni, al carattere e alle forme inequivocabili di Manhattan, tutte le alchimie politiche e amministrative passano in secondo piano,

² Quando fu ascritta a protettorato britannico l'India vantava un'economia pari a circa sette volte quella dell'Inghilterra.

³ Ve ne sono anche altre, di pur rilevante dimensione, a cavallo di più stati come Memphis nel Tennessee e West Memphis nell'Arkansas, senza contare le conurbazioni di più entità amministrative distinte all'interno di uno stesso stato, come il noto caso di Minneapolis e San Paul in Minnesota o di San Francisco, Oakland e San José in California, tanto per citare alcuni esempi.

spazzate da una entità fenomenologica superiore, per impeto e condizioni miracolose che l'hanno generata. Un'entità che forse non manifesta più la stessa forza attrattiva, nonostante le apparenze che generano i fenomeni turistici e la tangibilità dei suoi edifici, e nonostante il permanere delle più grandi imprese del mondo, che in quegli edifici sono ancora insediate. Ma una "città", come una "civiltà", non è certo fatta di soli edifici. Una entità, quella della metropoli trainante americana, che comunque, pur nel nuovo panorama della megalopoli dell'East Coast, potrebbe anche tornare a manifestarsi, forse proprio grazie a sostituzioni di servizi e beni nelle più varie forme consentite dall'economia e dalle società a venire, ma soprattutto con l'aggregazione delle anime che rendono possibili le grandi imprese umane.

Se ben pochi possono permettersi, sbagliando analisi, di non amare New York, di cui Manhattan è il sostrato fenomenologico indissolubile, ancor meno si può pensare ad un rilancio per l'intera megalopoli americana, da Boston a Washington, che non tragga spunto dall'epopea della Grande Mela, nel primo Novecento.

Come pensare allora ad un rilancio di civiltà nell'area padano veneta senza riferimento al fenomeno che ha retto le sue sorti per così tante volte? Come pensare ad una significativa, anziché banalmente pervasiva ed invasiva urbanizzazione della pianura veneta, senza più alcun riferimento a Venezia e alla Laguna?

Collocate dunque il Settimo sestiere dove vi pare e dove più vi aggrada. Questa è una prerogativa che abbiamo fin dall'inizio voluto lasciare ai nostri interlocutori: a casa vostra, nella Terra Ferma (Mestre, Marghera o ben più in là), al Lido o nei Lidi, in altre isole più o meno prossime, pur anche in Istria. L'Ottavo, che c'è sempre stato, quasi per gioco l'abbiamo ritrovato noi. Esso veicola, attraverso le sacre acque, il *daimon* lagunare in ogni dove, إن شاء الله. (se Dio vuole).

Città obsoleta

Oggi in un mondo completamente cambiato, dove il concetto di "città", ormai divenuto improprio, si applica sia a cosiddetti "centri storici" che a conurbazioni sempre più ampie, gran parte della Laguna è spazio periferico, dove vicende inedite ed eventi risonanti convivono con conclamati degrado ambientale e decadenza culturale, facendone un luogo di margine, malamente testimone del suo passato e decisa-

mente impreparato ad affrontare un nuovo futuro. Oggi la gronda lagunare e le aree litorali non trovano soluzione di continuità negli spazi acquei e insulari che li separano, affacciandosi con *waterfronts* incompiuti su non-luoghi salmastri. In questo quadro i dibattiti e le scelte intorno alla Laguna si avvicendano e si attuano ancora senza un disegno unitario e complessivo, spesso dimenticando la peculiarità del contesto di riferimento e rinunciando proprio a quell'innovazione e sperimentazione che ha dato al territorio veneziano la possibilità di svilupparsi con le note specificità che lo contraddistinguono.

Proprio la “città” come concetto, appare il termine più obsoleto per affrontare i problemi dell'urbanistica contemporanea e dell'urbanistica veneziana in particolare. Però, pur se la letteratura “contro” il concetto di “città” prolifera da decenni,⁴ e pur se i neologismi abbondano, l'uso plurisecolare del termine, soprattutto in Italia, permane nei discorsi comuni come ultima spiaggia di una dialettica sinceramente povera e consunta, incentrata sulla critica ma incapace di spunti propositivi, in cui la popolazione confonde spesso il concetto di “città”, che andrebbe forse limitato ad alcuni periodi storici che lo rendono proprio tra Medio Evo e Rinascimento, con il concetto di Comune, tipico dell'Italia Duecentesca.⁵ Il tentativo di declinare in metropoli le piccole realtà urbane italiane,⁶ derivanti da storie invidiabili, ma incapaci di proiettarsi verso un futuro di confronto con le nuove realtà insediative nel mondo, mostra anch'esso il segno, più che sulla teorizzazione, nei fatti.

⁴ Si vedano tra gli infiniti altri alla fine del secolo scorso: Jean Gottmann, *Megalopoli: funzioni e relazioni di una pluri-città*, vol.I° e II°, Einaudi, Torino, 1970; G. Bauer, J.M. Roux, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Seuil, Paris, 1976; Giovanni Dematteis, *Contro-urbanizzazione, disurbanizzazione e nuove strutture territoriali*, in Aisre, IV^ conferenza italiana di Scienze Regionali, Firenze, 1983; *Disurbanizzazione o nuova urbanizzazione periferica?*, in seminario *Piccola industria e piccola città*, Firenze, 1984; Paul Virilio, *L'espace critique*, Christian Bourgois Editeur, 1984; Michele Serini, *La città disfatta*, Franco Angeli, Milano, 1990; Guido Martinotti, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna, 1993; Paolo Perulli (a cura di), *Globale/locale. Il contributo delle scienze sociali*, Franco Angeli, Milano, 1993; Paolo Desideri, *La città di latta. Favelas di lusso, autogrill, svincoli stradali e antenne paraboliche*, Costa & Nolan, Genova, 1995; (a cura di), *ExCity*, Meltemi ed., Roma 2001; M. Castells, *La nascita della società in rete*, Università Bocconi Editore, Milano, 2002; Marco Torres, *Nuovi modelli di città. Agglomerazioni, infrastrutture, luoghi centrali e pianificazione urbanistica*, Franco Angeli, Milano, 2004.

⁵ Ovviamente, ben diversi risultano, anche tra loro, i concetti di *polis* per l'antichità greca e di *municipium* per l'Impero romano, o il concetto di *city* per il mondo anglosassone.

⁶ Fin dalla Legge n. 142, del 8 Giugno 1990, sull'*Ordinamento delle autonomie locali*.