

**RUGGERO ZANIN**  
**Seconda meditazione: “Venezia presa all’amo”**

Uno dei problemi più interessanti da risolvere, guardando il paesaggio di Venezia e della sua laguna dall’alto (si fa per dire) della collina del Parco di San Giuliano, è capire quale sia il senso di quel manufatto rettilineo che corre, per quasi 4 chilometri, dalla terraferma alla città. Si dirà, banalmente, che quello è il ponte translagunare (detto “della Libertà”) che congiunge Venezia al “continente” (ma i veneziani sostengono che, se non ci fosse il ponte, sarebbe il resto del mondo a diventare un’isola). Dire che quello è un ponte è corretto. O meglio, si tratta di tre ponti: due ferroviari affiancati in epoche diverse (il primo è stato inaugurato nel 1846) e uno automobilistico, che risale al 1933. In effetti, oggi, il complesso dei ponti è diventato quasi una diga (a causa della mancata eliminazione delle incrostazioni sotto le volte del Ponte della Libertà), una specie di barriera corallina che divide in due le acque stesse della laguna.

Ma il problema è un altro: quel ponte, per Venezia, rappresenta un ancoraggio alla terraferma, oppure è una sorta di lenza che ha preso all’amo la città?

Non è facile rispondere; probabilmente l’una cosa e l’altra, ma in momenti diversi eppure molto “mescolati” tra di loro. Anche adesso, se proviamo a immaginare la quantità di natanti che dovrebbero circolare intorno alla città qualora non ci fosse il ponte, probabilmente saremmo qui a discutere della necessità di un collegamento ferroviario e automobilistico tra Venezia e la terraferma.

Ma il collegamento c’è; e anzi si parla di realizzarne un altro, sub-lagunare, tra Tessera e l’Arsenale. Da qui, dall’alto (si fa per dire) della collina del Parco di San Giuliano, non è difficile individuare il luogo dove dovrebbe sorgere la stazione della sub-lagunare di Venezia; solo che bisognerebbe immaginarlo – quel luogo – come ingombro di parcheggi, di collegamenti con un aeroporto sempre più grande, con la nuova stazione della TAV per Trieste, magari il nuovo stadio, alberghi... Come al solito, per risolvere un problema legato alla città di Venezia, non si farebbe altro che scaricarlo sulla terraferma, con nuovo consumo di suolo, ulteriore espansione e “slabbramento” della periferia di Mestre, svuotamento dei quartieri centrali e loro degrado. E sì che in zona i problemi non mancano: basta ruotare il nostro campo visivo di 180° per inquadrare la più vasta area industriale dismessa (o quasi) d’Europa (con relativo *waterfront*), di cui non si sa letteralmente cosa fare (forse un set fotografico per David LaChapelle?). Senza dire che, ironia della sorte, ogni tentativo di risolvere i problemi veneziani esternalizzandoli si è di fatto sempre risolto in una moltiplicazione di quegli stessi problemi non solo fuori ma, soprattutto, *dentro* la città.

Il ponte ferroviario del 1846 e quello automobilistico del 1933 hanno rappresentato gli esperimenti più rilevanti di ancorare Venezia alla modernità industrializzata (secondo i canoni rispettivamente della prima e della seconda rivoluzione industriale), per evitare che la città scivolasse lungo il piano inclinato del declino e della decadenza. Ma probabilmente

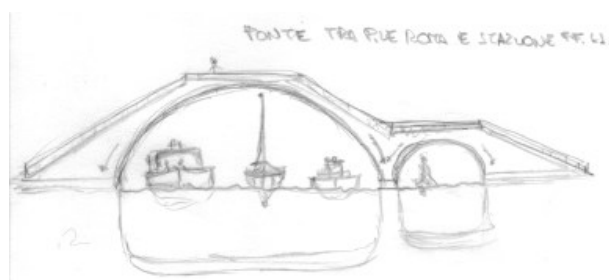
questo era il vero destino di Venezia, per cui alla fin fine quei ponti non hanno fatto altro che prendere all'amo una città-pesce che stava andando alla deriva. Questo non vuol dire che Venezia non sia mai stata una città moderna e industriale; lo è stata (anche se, per esempio, Thomas Mann in *La morte a Venezia* non se n'era affatto accorto), ma probabilmente non era questa la sua vera vocazione.

O forse non si è intervenuti con l'adeguata determinazione; forse si è rimasti sospesi a metà, incerti sul da farsi. Per esempio, non volere costruire l'ospedale progettato da Le Corbusier a San Giobbe (nel 1959) è stato un evidente segnale di scarsa volontà di integrazione tra città d'acqua e terraferma, anche quando i collegamenti erano stati già da tempo realizzati. Collegamenti che dovevano servire a facilitare l'accesso *alla* città, ma che hanno anche rappresentato una formidabile via di esodo *dalla* città da parte dei suoi abitanti originari (che magari continuano a lavorare, da pendolari, a Venezia).

Sicuramente si è sbagliato a pensare che un collegamento con la terraferma fosse un semplice innesto meccanico: la città è invece un corpo vivo, un organismo (un cyborg) in cui ogni trapianto può provocare un rigetto, e comunque un adattamento o una trasformazione. Non si può costruire una stazione ferroviaria senza poi realizzare un *boulevard*, o un viale, o quantomeno una *strada nova*; non si può far arrivare a Piazzale Roma le automobili alla velocità di 100 km all'ora (il limite sarebbe 70) e poi costringere gli automobilisti a risalire a passo d'uomo l'intero Canal Grande col vaporetto, come minimo si deve costruire un *rio novo* per arrivare velocemente in motoscafo dalle parti di Piazza San Marco.

Ma è l'intera area Piazzale Roma – Stazione Santa Lucia a risultare una specie di corpo “aggregato” alla città: la vera Venezia comincia infatti un po' più in là rispetto alla Stazione e a Piazzale Roma. Ma, a dimostrazione che oramai concetti come centro e periferia sono diventati estremamente “fluidi”, questa “terra di mezzo” tra città e terraferma (lasciamo perdere l'isola del Tronchetto che è “terra di nessuno”) è diventata un attrattore potentissimo, tanto che potremmo quasi definirlo un nuovo “centro” per i residenti veneziani abituali, contrapposto al “centro” per i turisti che, com'è noto, è situato tra Rialto e Piazza San Marco. Il consolidarsi della “terra di mezzo” ha ulteriormente trasformato assetti ed equilibri cittadini nel momento in cui è stato costruito il Ponte della Costituzione (*vulgo* Calatrava). Angela Vettese [*Venezia vive*, p. 56] dice che il ponte “ha fatto sì che le due rive diventassero parte di un medesimo asse urbano”; ed è oggettivamente difficile capire perché mai per così tanti anni i due terminal dei collegamenti translagunari non dovessero comunicare direttamente tra loro (l'ha invece immediatamente recepito il mercato immobiliare che ha fatto “drasticamente” aumentare i costi al metro quadro nella parte di Cannaregio più vicina al nuovo ponte).

Di per sé il ponte non è un granché, nel senso che non c'entra molto con Venezia. Ho ritrovato in un taccuino, risalente agli anni in cui si discuteva della costruzione del nuovo ponte, un mio schizzo “progettuale”, che chiaramente non ha alcun valore, ma che dimostra quanto interesse



ci fosse per la questione, anche tra i non addetti ai lavori. Se provo a fare un confronto, è evidente che condivido gran poco delle scelte di Calatrava. Il materiale: acciaio e vetro? per me sempre meglio la pietra. Il colore: rosso bandiera veneziana? io preferisco il grigio e il bianco. La forma, poi: un arco così aperto..., sembra un cetaceo che balza fuori dal mare; laddove la *forma urbis* della città richiama il passarino piuttosto che la balenottera azzurra. C'è anche un problema di spinta: troppo laterale, adatta a sponde rocciose; qui il fondale è limacciato, resiste solo se la spinta dell'arcata arriva a terra quasi verticale.

Ma forse, invece, il ponte andava fatto proprio così, perché qui non siamo proprio a Venezia, qui siamo nella "terra di mezzo", ed è per questo che qui si può intervenire con le architetture più strane e aliene. L'essere "terra di mezzo" ha anche permesso a molte istituzioni e servizi di fermarsi qui, di non transitare completamente in terraferma (vedi la Regione, il Tribunale, l'Università...), approfittando della relativa comodità rappresentata da tram, autobus e treni.

Se c'è una cosa che emerge chiaramente dalla riflessione sullo sviluppo che ha avuto la città è che, laddove sembrerebbe ragionevole che fossero i mezzi di trasporto ad adattarsi ai luoghi, in realtà sono i luoghi a essere completamente trasformati dai mezzi di trasporto. Si dirà che questa è una considerazione del tutto banale; vero, ma allora ditemi: quando le navi da crociera hanno assunto le dimensioni che hanno adesso, cosa si fa? E mettiamo che le dimensioni di queste navi raddoppino; cosa facciamo in quel caso?

La vera prova, però, che è Venezia a essere stata presa all'amo sta nella constatazione che la città lagunare non ha lasciato alcuna traccia di sé in quei luoghi che avrebbero dovuto essere i suoi punti di ancoraggio alla terraferma. In realtà c'è stato un solo tentativo in tal senso, con la costruzione del Villaggio San Marco, un quartiere progettato con "evidenti riferimenti alle tipologie edilizie della «Venezia minore»" [Carlo Rubini, *La Grande Venezia nel secolo breve*, p. 66], ma che si è risolto con l'ennesima edificazione di un quartiere ghetto. Carlo Rubini si pone il problema del perché, nonostante i piani regolatori lo prevedessero, Mestre non si sia espansa verso la laguna; per me la risposta è chiara: si sarebbe realizzata un'unica città "integrata", che Venezia non ha mai voluto (in quanto ha sempre considerato Mestre un semplice "sobborgo") e che Mestre a un certo punto ha rifiutato. Oggi possiamo dire: meglio così!; ma è la mancata integrazione tra le due città che deve farci meditare.

Così come è importante riflettere sul fatto che tutti gli esempi di "venezianità" in terraferma siano stati sistematicamente cancellati; di modo che, oggi, ci sono meno elementi di connessione con Venezia di quanti ce ne fossero prima della costruzione del ponte translagunare. Questi elementi erano riconducibili essenzialmente alla civiltà delle ville, per cui Carlo Goldoni, ne *La cameriera brillante*, poteva far dire a Pantalone la seguente apologia di Mestre:

in ancuo Mestre xe diventà un *Versaglies* in piccolo. La scomenza dal canal de Malghera, la zira tutto el paese, e po la scorra el Terraggio fin a Treviso. La stenterà a trovar in nissun logo de Italia, e for a d'Italia, una villeggiatura cussì longa, cussì unita, cussì popolada come questa. Ghe xe casini che i par

gallerie; ghe xe palazzi da città, da sovrani. Se fa conversazion stupende; feste da ballo magnifiche; tole spaventose. Tutti i momenti se vede a correr la posta, sedie, carrozze, cavalli, lacchè; flusso e reflusso da tutte le ore. (...) sento a dir che a Mestre se fa cossazze; che se spende assae; che se gode assae; e che se fa spiccar el bon gusto, la magnificenza e la pulizia de tutti I ordeni delle persone che fa onor alla nazion, alla patria e anca all'Italia medesima.

Si è distrutto con una furia che oggi appare del tutto folle e inspiegabile; anche perché chi ha devastato la città e le terre avite sono stati i nostri padri, o i padri dei nostri padri. Ma evidentemente essi credevano in altre divinità che non sono le nostre, alle quali facevano anche sacrifici umani (perché altrimenti versare rifiuti tossici sui terreni su cui, nello stesso momento, si stavano edificando abitazioni per cristiani?).

Ma la cosa più incredibile e assurda è stato l'interramento di un buon tratto del Canal Salso, sostanzialmente per fare svincoli e parcheggi; un canale che, dalla metà del Trecento (con il nome di Fossa Gradeniga), aveva rappresentato la via maestra dei traffici con Venezia. Piazza Barche era uno dei luoghi più belli di Mestre, quando essa era ancora una bella città. E che fosse una bella città ce lo ricorda Ernest Hemingway, in *Al di là dal fiume e tra gli alberi*:

Stavano avvicinandosi rapidamente a Mestre, e già era come andare a New York la prima volta che ci si andava, in passato quando era splendente, bianca e bella. Stiamo entrando nella mia città, pensò. Cristo, che bella città.

Svoltarono a sinistra e procedettero lungo il canale dov'erano attraccate le barche da pesca, e il colonnello le guardò e si sentì il cuore felice per le reti brune e le ceste di vimini da pesca e le belle file nitide delle barche. Non è che siano pittoresche. Al diavolo il pittoresco. Sono soltanto maledettamente belle.

Oltrepassarono la lunga fila di barche nel canale lento che portava le acque del Brenta e il colonnello pensò alla lunga distesa del Brenta dove sorgevano le grandi ville, coi prati e i giardini e i platani e i cipressi. (...) Ora erano sulla strada rialzata tra Mestre e Venezia con i brutti stabilimenti della Breda che avrebbero potuto trovarsi ad Hammond in Indiana.

Il futuro di Mestre, nel progetto di riqualificazione del suo centro storico, impone il ripristino del Canal Salso sino a Piazza Barche. Nostalgia? No, simmetria. Basta guardare la carta: al "pieno" del ponte translagunare corrisponde esattamente il vuoto del canale che entra in terraferma. Le simmetrie sono fondamentali, non solo in matematica.