

**RUGGERO ZANIN**  
**Terza meditazione: “Tre esplosioni, la Grande Venezia”**

Quando Venezia, nel 1866, entrò a far parte del giovane Regno d'Italia, si trovò a dover integrare al suo interno tre diversi sistemi d'interessi; non sempre tra loro convergenti, anzi.

Un primo grande motore di sviluppo d'interessi economici era naturalmente il turismo; certo non di massa come oggi, ma comunque consistente. Un secondo ordine d'interessi per la città era quello militare, con un porto che ora era direttamente contrapposto a quello imperial-regio di Pola, ma soprattutto con un Arsenale che, anche se antico, era ancora di tutto rispetto. Un terzo settore in grande espansione era quello industriale, e ancor oggi basta fare un'escursione di tipo “archeologico” all'isola della Giudecca per rendersene facilmente conto.

A un certo punto questi tre sistemi esplosero (Venezia è, a ben vedere, una città piuttosto piccola), e di qui – dall'alto (si fa per dire) della collina del Parco di San Giuliano – non è difficile immaginare il propagarsi delle tre onde d'urto, dalla città lagunare verso la terraferma.

La prima esplosione portò a un'importante espansione dal punto di vista militare. Finché era rimasta in vita la vecchia Repubblica, la laguna come difesa era bastata. Francesi e austriaci pensarono invece che un solido caposaldo sulla sponda terricola della laguna fosse necessario, e costruirono così Forte Marghera. L'assedio dell'esercito asburgico alla città, durante la rivoluzione del 1848-49, evidenziò però come il perfezionarsi degli armamenti offensivi (quella volta si usarono addirittura mongolfiere cariche di esplosivo) rendeva la città estremamente vulnerabile. Fu così che si decise, da parte delle neo-autorità italiane, di realizzare il “Campo trincerato di Mestre” (senza dire, naturalmente, delle difese a mare; che qui però non ci interessano). Tra parentesi, sarebbe da sollevare una questione “nominalistica”, perché è certamente vero che il sistema dei forti circonda Mestre, ma esso è stato creato a difesa della città lagunare: io sono convinto che, se si fosse chiamato “Campo trincerato di Venezia”, oggi esso sarebbe patrimonio dell'umanità al pari del campo trincerato di Amsterdam e non avremmo i problemi che abbiamo a salvaguardare i forti e un minimo di collegamento tra gli stessi.

È invece molto interessante notare come fenomeni relevantissimi, quale l'evoluzione della forma delle città nei secoli, dipendano, tutto sommato, dalle trasformazioni di strumenti, molto specifici e settoriali, quali le armi da fuoco. L'introduzione di mine e cannoni rese inutili le mura medievali, che per secoli avevano rappresentato un impegno gravosissimo per le città. A metà dell'Ottocento l'introduzione della canna rigata e del proiettile esplosivo (che sostituisce le palle tonde) rende altrettanto inutili i bastioni.

Succede così che, intorno a Mestre, tra il 1883 e il 1892 si costruiscono tre forti che vanno a realizzare una prima cerchia difensiva (una dozzina di chilometri in linea d'aria dall'Arsenale); subito rivelatasi insufficiente, per cui, tra il 1907 e il 1912 si realizza (allar-

gando il raggio di altri cinque chilometri circa) una seconda cerchia con sei forti di nuova generazione – una nuova generazione che la Grande guerra dimostrerà largamente inadeguata (se non totalmente inutile). Strana sorte, quella di questi forti, segnata profondamente dalla contraddizione: nuovi forti che diventano subito vecchi; strutture invisibili sulle carte topografiche (peraltro perfettamente conosciute dagli austriaci [vedi *Il piano d'attacco austriaco contro Venezia (anno 1900)*]), ma che dovevano evidenziare il potere del nuovo stato italiano anche nei confronti della popolazione locale (e non solo dei potenziali nemici esterni); apparati che intervengono a sfregiare la natura dei luoghi (Forte Carpenedo, in particolare, che distrugge parte del Bosco di Valdemare, una volta bosco di San Marco), ma che nel tempo acquisiscono sempre più il carattere di veri e propri santuari naturalistici.

La linea spezzata del campo trincerato ha rappresentato per un istante il confine, risultato militarmente del tutto inutile e velleitario, di una Grande Venezia molto poco consapevole di cosa essa stesse diventando; un confine effimero costato all'epoca cifre colossali (che fosse un segno del destino?). Ma al di là di questo, che fine ha fatto quel confine? Lo spiega bene il Marco Polo di Italo Calvino, ne *Le città invisibili*, parlando di Penteseilea:

Per parlarti di Penteseilea dovrei cominciare a descriverti l'ingresso della città. Tu certo immagini di vedere levarsi dalla pianura polverosa una cinta di mura, d'avvicinarti passo passo alla porta, sorvegliata dai gabellieri che già guatano storto ai tuoi fagotti. Fino a che non l'hai raggiunta ne sei fuori; passi sotto un archivolto e ti ritrovi dentro la città; il suo spessore compatto ti circonda; intagliato nella sua pietra c'è un disegno che ti si rivelerà se ne segui il tracciato tutto spigoli.

Se credi questo, sbagli: a Penteseilea è diverso. Sono ore che avanzi e non ti è chiaro se sei già in mezzo alla città o ancora fuori. Come un lago dalle rive basse che si perde in acquitrini, così Penteseilea si spande per miglia intorno in una zuppa di città diluita nella pianura...

Poi ci fu la seconda esplosione, nel 1917, con la decisione di costruire il nuovo porto di Venezia, nell'area di barene compresa tra Fusina e il ponte translagunare, acquisita dal più importante comune veneziano mediante un vero e proprio esproprio (regio) ai danni del meno paludato comune di Mestre (che, per non sbagliare, verrà aggregato a quello di Venezia nel 1926). Se adesso montate sulla vostra bicicletta e prendete la ciclabile che porta a Passo Campalto, in pochi minuti arrivate in un luogo che ricorda com'era l'area dei Bottenighi prima di Porto Marghera, con davanti, a poca distanza, la città di Venezia in tutto il suo splendore.

Ci sono certe sere che, alle Zattere, guardando il tramonto, cerchi di spiegare a qualche conoscente foresto cosa sia quello strano fondale, che sembra posticcio, fatto di grossi tubi arcuati e di alte ciminiere.

Quello è Porto Marghera!

Certo, ma cosa ci fa lì, a due passi dalla città da sempre considerata la più bella al mondo?

Vagli a spiegare che quella cosa là è quanto di più simile a Venezia ci sia in giro per la laguna; vagli a spiegare che quella cosa là è nata dalla laguna stessa (*in aquis fundata*), dentro la conterminazione lagunare, come a suo tempo Venezia, consolidando pezzi di barene con il terreno riportato dallo scavo dei canali; vagli a spiegare che quella cosa là è l'*alter ego* di

Venezia, il suo doppio: come dire, Sancio Panza e Don Chisciotte, Arlecchino e Pantalone... Vagli a spiegare, insomma, che se quella cosa non fosse “là”, sarebbe “qua”, proprio dove, in questo momento, stiamo seduti ad ammirare il tramonto sul Canale della Giudecca, sorseggiando uno spritz “co’ ‘na feta de limon”. A proposito, Furio degli Ska-j è solito cantare: “So’ venexian, venexian de Santa Marta, vedo Marghera co’ verzo ea finestra.”

Ma bisognerà pure tentare una risposta razionale alla domanda posta dal foresto, e per farlo bisogna cercare di immergersi nella mentalità di chi, non solo ha costruito quel “mostro”, ma ne è andato anche particolarmente fiero. Io penso, in modo particolare a un personaggio storico di enorme importanza per tutto ciò che è stato lo sviluppo della città lagunare e della terraferma, l’ingegnere Eugenio Miozzi. Il suo nome oggi dice poco (per lo più si ricordano i vari Volpi, Foscari, Cini...); ma egli fu il vero protagonista, in qualità di capo dell’Ufficio tecnico del Comune di Venezia dal 1931 al 1954 (evidentemente per un funzionario tecnico la storia – intendo quisquilie quali il passaggio dal fascismo alla democrazia attraverso una guerra mondiale – è come un leggero velo di polvere che facilmente può essere soffiato via), il primo ideatore delle principali trasformazioni di quegli anni nella Grande Venezia. Ho provato a immaginare una sua intervista rilasciata a un radiogiornale nel giugno del 1963. Si tratta, in realtà, di un *collage*, che è, nella sua prima parte, molto fedele alla storia (è il resoconto del suo intervento a un convegno tenutosi a Mestre appunto nel giugno del 1963 [vedi Piero Brunello, “Storie di Mestre”, in AA.VV., *La città invisibile. Storie di Mestre*, Arsenale, 1990]), mentre nella parte finale riproduce il testo del famoso manifesto “Contro la Venezia passatista”, di Marinetti, Boccioni, Carrà, Russolo, del 27 aprile 1910.

– Ingegnere Miozzi, come considera lo sviluppo di Mestre e di Marghera negli anni in cui è stato dirigente dell’Ufficio tecnico comunale?

– Non esito a dirle che Mestre e Marghera sono la realizzazione più alta e più perfetta della modernità. Ci sono stati momenti di stasi, o viceversa fasi di crescita troppo rapida; ma oggi la Terraferma è come una giovane donna che vede il pieno sviluppo delle proprie forme, dopo gli anni dell’acerba adolescenza.

– Ma quali sarebbero le condizioni eccezionali che hanno fatto e che continuano a fare la fortuna del polo industriale di Marghera?

– Le rispondo da tecnico, in modo preciso e quasi schematico: sei sono gli elementi che hanno determinato la fortuna di Porto Marghera.

In primo luogo la possibilità di disporre di manodopera qualificata, intelligente, sobria, laboriosa qual è la gente veneta.

Secondo, l’immediata vicinanza di Venezia, di Padova e di Treviso.

Terzo, l’incrocio di sette linee ferroviarie, di cinque strade statali, di tre autostrade, alle quali si spera presto di aggiungere la Venezia-Monaco.

Quarto, avere un’estensione di aree a disposizione che si può dire senza limiti, perché tutte le barene, dalle Tre Palade a Chioggia, possono essere utilizzate per sedi di officine industriali.

Quinto, avere a disposizione le acque dolci del Brenta, del Sile, del Piave e di tutti i corsi minori.

Ed infine avere un porto di fondali approfondibili a piacimento, entro un bacino d’ingresso facile anche durante i fortunali, protetto e sicuro, e di estensione anch’esso senza limiti.

– Ma, a fronte dello sviluppo del polo industriale, che ne sarà di Venezia, la favolosa città sulla laguna?

– Noi ripudiamo l’antica Venezia estenuata e sfatta da voluttà secolari, che noi pure amammo e possedemmo in un gran sogno nostalgico.

Ripudiamo la Venezia dei forestieri, mercato di antiquari falsificatori, calamita dello snobismo e dell’imbecillità universali, letto sfondato da carovane di amanti, semicupio ingemmato per cortigiane cosmopolite, cloaca massima del passatismo.

Noi vogliamo guarire e cicatrizzare questa città putrescente, piaga magnifica di passato.

Noi vogliamo rianimare e nobilitare il popolo veneziano, decaduto dalla sua antica grandezza, morfinizzato da una vigliaccheria stomachevole ed avvilita dall’abitudine dei suoi piccoli commerci loschi.

Noi vogliamo preparare la nascita di una Venezia industriale e militare che possa dominare il mare Adriatico, gran lago italiano.

Affrettiamoci a colmare i piccoli canali puzzolenti con le macerie dei vecchi palazzi crollanti e lebbrosi.

Bruciamo le gondole, poltrone a dondolo per cretini, e innalziamo fino al cielo l’imponente geometria dei ponti metallici e degli opifici chiomati di fumo, per abolire le curve cascanti delle vecchie architetture.

Venga finalmente il regno della divina Luce Elettrica, a liberare Venezia dal suo venale chiaro di luna da camera ammobiliata.

– Bravo!

– Grazie!

Che ne è, oggi, di quella Marghera? Difficile a dirsi: un’immensa area da risanare (ma quanto tempo ci vorrà?), da riconvertire (tenendo però conto che alcune imprese sono ancora attive in loco) ma, soprattutto, da ripensare. Ancora una volta, la stimolo più profondo alla riflessione ci può venire dalle parole del Marco Polo di Italo Calvino, quando racconta di Maurilia:

talvolta città diverse si succedono sopra lo stesso suolo e sotto lo stesso nome, nascono e muoiono senza essersi conosciute, incomunicabili tra loro. Alle volte anche i nomi degli abitanti restano uguali, e l’accento delle voci, e perfino i lineamenti delle facce; ma gli dèi che abitano sotto i nomi e sopra i luoghi se ne sono andati senza dir nulla e al loro posto si sono annidati dèi estranei. È vano chiedersi se essi sono migliori o peggiori degli antichi, dato che non esiste tra loro alcun rapporto...

Che l’ingegner Miozzi riposi dunque in pace, insieme con i suoi dèi (o demoni); noi certamente avremo bisogno di idee radicalmente nuove e diverse dalle sue per tentare di risistemare oggi il *waterfront* di Porto Marghera. Avremo comunque bisogno anche di ingegneri (se possibile non proprio quelli che abbiamo visto in azione con il MOSE), soprattutto se i due o tre gradi in più di temperatura globale previsti costringeranno Venezia a diventare una Nuova Amsterdam difesa da alte dune costiere e da dighe (o magari contenuta dentro un’immensa cupola di cristallo, che è la soluzione immaginata in una storia a fumetti, *Nathan Never, Fantasmi a Venezia*).

Ma veniamo alla terza esplosione, la più recente e la più particolare. In realtà, non sembra nemmeno un’esplosione. Dall’alto (si fa per dire) della collina del Parco di san Giuliano, si può notare infatti un fortissimo risucchio che costantemente attrae verso il centro della città lagunare una quantità inverosimile di turisti, di tutte le razze e di tutte le condizioni, quasi che quello fosse una sorta di luogo santo che ogni persona, anche se non particolarmente devota

al culto particolarissimo del dio delle valigie, deve visitare almeno una volta nel corso della sua vita. Se però si guarda con attenzione, non può sfuggire la presenza di un'onda di contrasto, piccola ma sempre più consistente, formata da una setta di turisti "riformati" che preferiscono alloggiare, per una quantità di motivi, negli alberghi e nei cosiddetti "B & B" di Mestre e di Marghera.

Non è soltanto una questione di risparmio: la ragione fondamentale riguarda lo stress di dover soggiornare notte e giorno in un posto in cui, come ti giri, ti ritrovi davanti un qualcosa che è segnalato sulla guida, e che di solito è accompagnato dalla dicitura "da non perdere". Una delle cose che fa più incazzare è, infatti, ritornati a casa da un viaggio, sentirsi dire da un qualche conoscente: "Ma come, sei stato a X e non hai visto Y?" In un posto come Venezia sei continuamente sottoposto a un bombardamento di sollecitazioni di ogni genere, anche quando vai alla ricerca di quel dato locale solo perché l'hai notato in un film. Ho visto, giuro, famiglie di turisti, ormai distrutte dall'afa di un pomeriggio d'estate veneziano, uscire da un museo per scoprire sulla guida che, nella chiesa proprio lì vicino, c'era un'opera classificata "da non perdere". Cosa fare? Far finta di niente o sorbirsi l'ennesima estasi annunciata?

A Mestre tutto questo non accade: puoi passeggiare dalle parti di Piazza Ferretto semplicemente guardando la gente e le vetrine, sederti al tavolino di un caffè senza la preoccupazione di sapere chi mai possa essersi seduto lì prima di te e magari salire sopra la collina del Parco di San Giuliano per riconoscere i campanili di Venezia con l'aiuto di un piccolo cannocchiale e della guida illustrata. Sia chiaro: anche la terraferma ha la sua storia, i suoi luoghi, la sua mitologia (che in altri paesi sarebbero sufficienti a costituire un'attrattiva turistica di per sé); ma nulla di così pervasivo ed esagerato come Venezia. E allora succede che, quand'è sera, sul tram che da Piazzale Roma porta a Mestre, a Favaro, a Marghera, assieme ai lavoratori pendolari, si affollano sempre più anche i turisti pendolari, stanchi ma soddisfatti di aver terminato la faticosa giornata spesa "su e zo" per ponti e calli, chiese e palazzi.

"Pendolari"... ci sono paesi in cui per lavoro si viaggia per decine di km al giorno con ferrovie e metro superveloci; quando si arriva dalle parti di Venezia è invece tutta un'altra cosa: entri in città e subito vieni proiettato in una diversa (dilatata) dimensione temporale. Se avete l'occasione di bighellonare per Piazzale Roma o dalle parti della Stazione dei treni tra le 7,30 e le 9 del mattino (cioè prima che facciano la loro apparizione i turisti) potrete vedere una marea di persone che affluisce in città: sono studenti, ma soprattutto lavoratori. La gran parte di essi risiede in Comune di Venezia, o nei comuni che formano la "Città metropolitana"; molti sono di colore, oppure parlano tra loro una qualche lingua dell'Est dell'Europa. Tutti sciamano attraverso la città, cercando di raggiungere il posto di lavoro in tempi ragionevoli. L'importante è che ogni cosa sia pronta, diciamo per le 10, quando, ogni santo giorno, comincia la *bagarre*. A guardarlo dall'esterno, si tratta di un fenomeno fisico alquanto interessante: ogni mattina la popolazione dei residenti in città raddoppia con l'arrivo dei "venetici" provenienti dalla terraferma (e fino a qui si tratta di un fenomeno comune a molte grandi città del mondo); solo che, a questo punto, si innesca un meccanismo per cui la popolazione che sta in città comincia a moltiplicarsi ulteriormente x2, x3, x4... a seconda dei

flussi turistici. E allora cominciano anche i problemi per i residenti (i veneziani propriamente detti), che iniziano a boccheggiare (e a brontolare) per mancanza di spazio. Ecco, a un certo punto viene fuori il discorso dello “spazio vitale”, *Lebensraum*, che però a Venezia oggi sembra funzionare al contrario: sono in molti infatti a pensare che lo spazio aumenterebbe se Venezia si facesse più piccola, staccandosi dalla terraferma. In qualche modo – dicono – ritornerebbe Repubblica: la Serenissima Repubblica dei B & B.