



L'INTERVENTO / 2

di ROBERTO D'AGOSTINO *

Un Piano per la città mai discusso

Oltre 15 anni fa, dopo due anni di elaborazione, innumerevoli incontri con le commissioni consiliari, con i quartieri (che allora erano 23) con le forze politiche, con le rappresentanze istituzionali, rispondendo a oltre mille osservazioni dei cittadini, prima il consiglio comunale poi gli organismi sovraordinati hanno approvato lo strumento urbanistico generale di Venezia, che, indipendentemente dal successivo Pat, detta ancora oggi le regole di trasformazione della città.

Uno dei principi fondanti di quel Piano era una profonda revisione delle tendenze allora in atto relativamente al sistema degli accessi in città. Tale revisione prevedeva l'allontanamento del traffico improprio da Mestre e da Venezia, bloccando tutti gli arrivi turistici nei terminal di Tesserà e di Fusina, la trasformazione del ponte transalugunare in una strada urbana di collegamento per chi vive e lavora tra Mestre e Venezia, l'abbassamento sostanziale del traffico in arrivo o in transito per piazzale Roma attraverso interventi che portavano a una sua sostanziale pedonalizzazione: il ponte di Calatrava

che favorisce gli arrivi via treno, il people mover che rende il Tronchetto il vero punto di approdo automobilistico a Venezia, il sottopasso del garage comunale che allontana oltre 500 mila passaggi da piazzale Roma.

Assieme a questi interventi si prevedeva l'esclusione di ogni parcheggio all'inizio del ponte della Libertà per impedire che il traffico improprio fosse attirato fino alle porte di Venezia e si

prevedeva la realizzazione di un garage per 1.200 posti auto, esclusivamente riservato ai residenti e dunque volto a favorire la residenzialità veneziana, nelle aree portuali inutilizzate. Dopo di allora è evidentemente stato fatto un altro Piano che non conosciamo perché non è stato mai discusso da nessuna parte e perché nessuno degli organismi democratici lo ha mai approvato in quanto tale, ma ne ha approvate via via delle piccole parti che insieme costituiscono un disegno unitario di segno del tutto opposto al piano ufficiale e vigente.

Più di 15 anni fa, dopo molte commissioni e incontri con i quartieri, fu approvato lo strumento urbanistico di Venezia che ancora oggi detta le regole



Questo nuovo piano prevede che il terminal di Fusina venga dato alla Save, che nelle aree a verde pubblico urbano dei Pili venga fatto un parcheggio di 600 auto, che a piazzale Roma si raddoppi il garage San Marco, che nelle aree dismesse del Porto si faccia una garage turistico di 1.200 posti e un albergo per 300 stanze (illegittimamente perché si tratta di aree del demanio, quindi di tutti, che il Porto dovrebbe retrocedere allo Stato visto che tra le sue finalità istituzionali non c'è quella di fare alberghi a Venezia), oltre ad altre amenità.

Negli anni le cose sono cambiate e oggi evidentemente c'è un altro Piano "nascosto", mai discusso globalmente né approvato con sistemi democratici

Facendo due semplici calcoli, tra le altre cose (distruzione del più importante esempio di archeologia industriale della città storica, degrado delle aree di arrivo in città, depauperamento ambientale là dove verranno fatti parcheggi al posto del verde pubblico) queste previsioni comporteranno circa cinque milioni di nuovi passaggi automobilistici dentro a Mestre e sul ponte della Libertà ogni anno e renderanno definitivamente impraticabile l'ipotesi di rendere strada urbana il ponte della Libertà e di civilizzare lo scandalo di piazzale Roma. L'idea che sta alla base di questo nuovo piano è quella di incentivare il più possibile gli arrivi turistici in città nella loro forma più deleteria, il mezzo automobilistico privato, e di aumentare lo sfruttamento turistico della città lagunare.

In quanto ai residenti, essi costituiscono un noioso accidente che va sopportato e blandito con affermazioni vuote di difesa della città, mentre gli si tolgono le condizioni materiali di un vivere civile, a partire dalla possibilità di avere un posto auto facilmente accessibile dalla propria abitazione. Naturalmente questo nuovo Piano che nessuno conosce, perché non c'è e non c'è perché coloro che lo portano avanti nei fatti non hanno neppure il coraggio civile di renderne pubblici i veri effetti, risponde a interessi particolari precisi e immediatamente identificabili. Ma, al di là dei singoli soggetti che traggono vantaggi immediati su ciascuna di queste scelte, esso ha una sua forte ispirazione generale: la città storica ormai priva di difese civili, va sfruttata quanto più possibile a uso e consumo di chi ha la possibilità di farlo.

Tutto chiaro. Una sola cosa mi sfugge: come siamo arrivati a questo punto di imbarbarimento nella capacità di vedere, valutare, progettare, scegliere?

* Architetto, ex assessore Venezia