

Venezia come modello, Marghera come prototipo¹

Sergio Pascolo

Iuav, Venezia
(s.pascolo@sergiopascolo.it)

Venezia con la sua laguna e la grande area di Porto Marghera sono significative, in modo diverso e complementare, per la loro potenzialità di diventare esempi paradigmatici per una modificazione sostenibile del territorio fondata sulla specifica qualità insediativa del contesto, non indifferente ad esso, non in contrasto con esso. Venezia come modello, non per le sue forme, irripetibili, ma per la sua intrinseca sostenibilità che è l'equilibrio straordinario tra artificiale e naturale, tra terra e acqua, tra pesantezza e leggerezza, tra cultura e produzione, fra tradizione e innovazione, tra liquido e solido, tra materiale e immateriale, tra maggiore e minore, tra antico e nuovo. Modello urbano esemplare in quanto sistema insediativo basato su una centralità dell'uomo reale, percepita, vissuta

Parole chiave: laguna di Venezia; progetto; sostenibilità

La Laguna di Venezia, con i suoi 550 kmq di estensione, rappresenta la più vasta area umida del Mediterraneo, un bene ambientale di valore inestimabile, la cui salvaguardia è indissolubilmente associata alla tutela del patrimonio storico, artistico e culturale dei centri urbani di Venezia e di Chioggia, ma anche del litorale e delle isole minori. La preservazione del sistema territoriale costituito dalla Laguna di Venezia, dal suo litorale e dal relativo bacino scolante, è sempre stata correlata al mantenimento dell'equilibrio tra tendenze evolutive naturali e gli interventi antropici volti a migliorare le condizioni di vita della popolazione attraverso lo sviluppo delle attività economiche e sociali esistenti². Nonostante questa descrizione e queste indicazioni ed intenzioni siano in grande evidenza nel sito web della Regione Veneto, fino ad oggi il processo di 'modernizzazione' della città ha esteso a macchia d'olio la porzione di terraferma, ha fatto perdere drasticamente abitanti alla città insulare, ha ridotto le economie non turistiche quasi a zero, ha ampliato a dismisura i traffici portuali pesanti con relativi squilibri ecologici nella laguna, ha insediato attività industriali altamente tossiche e nocive mettendo a rischio la salute dell'ambiente e dei cittadini. Siamo in presenza, uno a fianco all'altro, di uno dei più importanti patrimoni storico culturali ed ambientali dell'umanità e di una delle più vaste aree industriali europee giunta alla fine di un ciclo e all'inizio di una fase di riconversione. Tutte due rischiano di morire, tutte due possono abbracciare le virtù intrinseche alla loro diversità e risorgere insieme in una nuova forma in cui il rispetto e la valorizzazione della delicatezza del sistema diventa ricchezza e garanzia di futuro.

Porto Marghera è sorta nonostante Venezia.

Venezia è sopravvissuta nonostante Porto Marghera.

Ora è sopraggiunta una nuova era, stanno prosperando le città di produzione di idee, le città dove circola la conoscenza e il sapere, le città con alta densità di capitale umano, la città della diversificazione, della piccola dimensione, della molteplicità e della prossimità che genera interazione, scambio, crescita. A quella vitalità, contemporanea, Venezia da riabitare e Marghera da rifunzionalizzare devono e possono fare riferimento per disegnare la propria rinascita. Ma questa è una scelta da fare, una direzione di marcia non scontata perché l'era dell'urbanizzazione globale tende invece a reiterare ed imporre modelli sviluppo obsoleti estremamente dannosi per l'habitat sociale comune e per l'ambiente ma che ancora sembrano poter generare qualche veloce e affannoso profitto speculativo, producendo danni irreversibili. Detroit e Pechino possono essere considerati

oggi esempi indicatori di due aspetti cruciali ad estremi opposti dell'urbanità contemporanea. La capitale dell'auto americana ha perso il 58% della popolazione, diventando una prototipo premonitore di desertificazione urbana: interi quartieri disabitati, edifici abbandonati, case demolite, su una rete stradale svuotata e inutile che testimonia la preesistenza della città che, drammaticamente, non fa più resistenza al sopravvento della rinaturalizzazione spontanea. La fine del mito del progresso infinito e la fisicizzazione dell'inversione non potrebbe essere più dirompente ma allo stesso tempo sta diventando un'occasione di riflessione, un laboratorio di re-invenzione della Riduzione. La megalopoli cinese invece rappresenta l'apoteosi dello sviluppo così come è stato concepito fino ad oggi dal paradigma dominante: crescita demografica, urbanizzazione, illimitata espansione della città basata sulla mobilità individuale, aumento del traffico, ingigantimento delle infrastrutture; segno più all'infinito. Ma lo stop è arrivato abbastanza presto; a distanza di cinque anni dalle Olimpiadi, dopo un decennio di record delle costruzioni, di cantieri 24 ore su 24, di miliardi di metri cubi costruiti in fretta pensando irresponsabilmente di poter coniugare il 'sogno' dell'auto alla dimensione della megalopoli, Pechino oggi è avvelenata e avvelenante, inattraversabile, inutilizzabile per l'eccesso di smog al punto che gli stessi 'nuovi cittadini' hanno iniziato ad abbandonare la città alla ricerca della qualità della vita per sé e per i propri figli. Contemporaneamente, a poli opposti del pianeta, da una parte una città della prima era industriale che cerca di ripensarsi con creatività e sperimentazione sulle tracce della propria ineludibile e macroscopica contrazione, dall'altra una città dell'era globale che cresce troppo costretta a ripensare la propria insostenibile espansione con grande dispendio di risorse: in comune il mito dell'automobile; come paradigma della modernità nella prima, come status symbol del raggiunto benessere nella seconda.

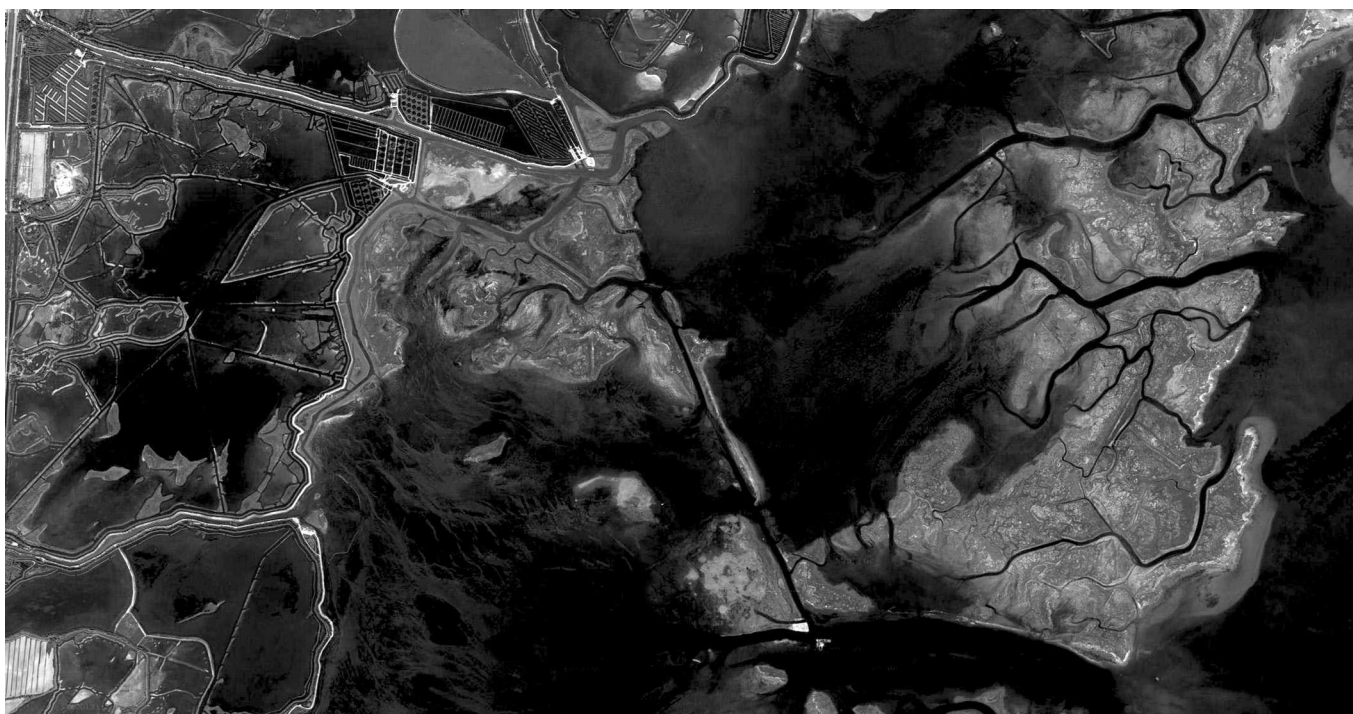
I due diversi disastri sono emblematici della criticità del modello di crescita basato da un lato sulla monocultura manifatturiera sull'eccesso di accelerazione dall'altro e si stanno diffondendo a molte altre metropoli e megalopoli indicandoci quanto sia necessaria una riflessione sul rapporto tra disegno della città, economia urbana, mobilità e ambiente; dal Nord America all'Asia, dalle metropoli emergenti in Africa a quelle del Sud America gli effetti dell'omologazione culturale della globalizzazione che ha generato una urbanizzazione indistinta a dispetto delle peculiarità, specificità e diverse condizioni geografiche e climatiche, ci indicano l'ineluttabilità della revisione del modello di sviluppo. In Europa e in Italia, dove quella stessa omologazione globale ha generato fenomeni meno macroscopici nella dimensione ma di gravità ancora maggiore in relazione alla straordinaria ricchezza della storia, della cultura e del paesaggio, lo sviluppo urbano oggi va coniugato non più con la crescita ma con la riduzione demografica, con l'invecchiamento della popolazione e con la contrazione economica. Queste condizioni vanno colte come occasione storica per affermare un approccio fondato su alcuni criteri oramai inderogabili: fermare l'abuso e la speculazione fondiaria ed edilizia che alimenta lo spreco di natura, fermare la necessità di mobilità veicolare inutile, promuovere, con un nuovo disegno della città, la pedonalità e quindi il movimento che è la salute dei cittadini, creare spazio civico e sociale per la vita collettiva e per il vivere solidale sulla base delle specifiche caratteristiche dei luoghi e delle tradizioni delle loro popolazioni.

Cioè riportare al centro la qualità insediativa come bene comune, come risorsa permanente e garanzia di futuro. In Europa e in Italia ri-formare l'esistente significa orientare lo 'sviluppo' verso una tendenziale, progettata e qualificata compattazione e coesione delle città in un macro-mosaico urbano discontinuo, immerso nella natura e nel paesaggio.

In questo quadro Venezia con la sua laguna e la grande area di Porto Marghera sono significative, in modo diverso e complementare, per la loro potenzialità di diventare esempi paradigmatici per una modificazione sostenibile del territorio fondata sulla specifica qualità insediativa del contesto, non indifferente ad esso, non in contrasto con esso.

Venezia come modello, non per le sue forme, irripetibili, ma per la sua intrinseca sostenibilità che è l'equilibrio straordinario tra artificiale e naturale, tra terra e acqua, tra pesantezza e leggerezza, tra cultura e produzione, fra tradizione e innovazione, tra liquido e solido, tra materiale e immateriale, tra maggiore e minore, tra antico e nuovo. Modello urbano esemplare in quanto sistema insediativo basato su una centralità dell'uomo reale, percepita, vissuta. Città del futuro perché centralità dell'uomo significa integrazione, inclusione, interazione complementari a riduzione dell'energia, riduzione dei costi, riduzione della segregazione, della separazione, dell'emarginazione. Centralità dell'uomo vuol dire urbanità transgenerazionale cioè vissuta ed esperita quotidianamente da bambini, giovani adulti e anziani, insieme, come piattaforma di solidarietà e di socialità; insieme di valori che costituiscono qualità della vita come bene comune non come lusso esclusivo e recintato. Venezia quindi città-paradigma, attualissima per la sua pedonalità e per le sue vie d'acqua, per la sua spazialità civica e civile, portatrice di tolleranza, di cultura, di bellezza.

Marghera come prototipo per il suo essere potenziale esempio di rigenerazione urbana basato sulla diversificazione e sulla complessità funzionale in sostituzione della separazione monofunzionale e monoindustriale. Prototipo anche per il suo essere terreno ideale di implementazione di una mobilità sostenibile ed ecologica basata sulla compresenza di mezzi di terra, d'acqua e d'aria in antitesi alle anacronistiche urbanizzazioni basate ancora sull'imposizione del dominio assoluto dell'auto. Prototipo quindi di nuova urbanità fondata su quei caratteri fisici e sociali che abbiamo riconosciuto come valori nella città antica. Su questi obiettivi e con questi criteri si è lavorato in diversi Laboratori di progettazione, Workshop e gruppi di Tesi di Laurea della Facoltà di Architettura dell'Università Iuav di Venezia, nel corso di vari Anni Accademici³, alla definizione di una strategia insediativa per l'insieme del sistema – isole, laguna, gronda lagunare, piattaforma industriale – capace di riconoscere e potenziare quei valori e quelle caratteristiche morfologiche tipiche della città d'acqua coniugandole con il valore della situazione anfibia; le idee guide sono: re-inserire il sistema insulare al centro del sistema metropolitano, superare la monocultura turistica e riportare abitanti nella città antica, tutelare e organizzare la laguna come grande oasi naturale e specchio d'acqua per una mobilità leggera e compatibile, riutilizzare come parte urbana produttiva e abitata una porzione dell'immensa superficie urbanizzata di Porto Marghera, bloccare l'ulteriore espansione e sub-urbanizzazione della periferia di terraferma che genera spreco di suolo e marginalizzazione della città antica. L'ipotesi progettuale è uno schema di processo che intende dimostrare



Laguna veneta, particolare satellitare
Fonte: elaborazione di A. Di Franco

come sia possibile prevedere un incremento fino a 50.000 abitanti e fino a circa un milione di metri quadrati di spazi per nuove attività produttive, per attività commerciali e per servizi, a suolo zero, senza quindi nessuna ulteriore urbanizzazione di terreno naturale, con grande qualità insediativa dettata dal rispetto per l'ambiente e dalla sintonizzazione degli ambiti urbani con la straordinaria qualità dell'ambiente e del paesaggio lagunare. La circolarità delle connessioni e la complessità funzionale dei nodi, sostituiscono progressivamente la zonizzazione monofunzionale che ancora oggi crea limiti e barriere (la zona industriale) e viene proposta come 'modernità' (i centri commerciali, i *business district*, le varie cittadelle, ecc.). L'idea, opposta, è quella di diffondere in diversi punti insediamenti tutti caratterizzati da un mix di funzioni, complessi, ad alta densità. I luoghi di contatto tra acqua e terra diventano frammenti urbani densamente abitati e vissuti e non più solo nodi di 'interscambio' del mezzo di trasporto o 'attrezzature' specializzate. Nel disegno di insieme Marghera, diventa progetto pilota sia per dimensione che per complessità: la sfida è ri-pensare la città produttiva come città abitata, dove produzioni innovative, residenza, commercio, servizi coesistano negli edifici e negli spazio urbani. La complessità è obiettivo e risultato allo stesso

tempo di un processo che va iniziato promosso e incentivato nelle tracce dell'esistente e con il disegno del nuovo dando spazio alla micro-imprenditorialità, ad iniziative diverse che colgono in quel sistema logistico e di valori opportunità e sinergie in un circolo virtuoso che richiama altre iniziative ed attività e quindi nuovi residenti.

Venezia come modello, Marghera come prototipo alternativo alla città 'dominata dall'auto', con una strategia della mobilità del trasporto pubblico che favorisce la qualità del tempo e della vita; cruciale per il successo della strategia è l'efficacia e la qualità dell'interfaccia e dell'interazione della mobilità di terra (Sfmr, tram, eco.car sharing, piste ciclabili) con la mobilità leggera d'acqua dotata di mezzi innovativi e a basso impatto oneroso, energetico ed ambientale, con le nuove linee proposte di funicolari orizzontali e infine con la pedonalità che a sua volta è efficiente proprio perché integrata da un mix molteplice di connessioni locali e di trasporti veloci.

Anziché cercare di 'superare' l'acqua (con ponti o tunnel) e 'strutturare' la terra con svincoli e rotatorie stradali si tratta di utilizzare l'acqua con tutti i suoi valori, e 'superare' la terra nelle sue porzioni più difficoltose perché inquinate o delimitate, con le linee aeree. Al contrario della omologazione all'auto come mezzo

unico, il sistema integrato di trasporti offre un mix di possibilità che, nel caso delle linee d'acqua, non richiede alcuna infrastrutturazione, nel caso delle linee aeree (funicolari orizzontali) necessita di strutture leggere, reversibili e di minimo impatto; questo tipo di trasporto urbano è particolarmente indicato in zone in corso di trasformazione perché permette collegamenti che scavalcano aree ancora non accessibili creando continuità dove esistono barriere invalicabili o superando ostacoli infrastrutturali pesanti come il nastro di collegamento stradale e ferroviario Venezia-Mestre. La mobilità diventa efficace – con punti di scambio veloce con i vaporetto, i tram, i treni regionali, ma anche in corrispondenza delle grandi attrezzature di ricerca, universitarie e sportive e fino alla Stazione dell'Alta Velocità di Mestre – offrendo sempre al contempo, un'esperienza di qualità: l'acqua è pensata come opportunità e non come ostacolo; come spiega Maria Rosa Vittadini si tratta di «... ridare all'acqua il suo ruolo nella vita quotidiana della città, ridistendere la Laguna in tutta la sua dimensione tra l'isola (le isole) e la terraferma, recuperare i suoi paesaggi e la sua bellezza anche nel muoversi. Non per tornare ai remi ma per spendere intelligenza e risorse per innovazioni tecnologiche di tutt'altro tenore, per una navigazione insieme rispettosa della morfologia lagunare, della fragilità delle rive, della qualità delle acque». Per esempio per assicurare la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili si possono sono state ipotizzate zattere a chiamata e funicolari d'acqua a catena sommersa. In questa logica la strategia della mobilità potrebbe promuovere Venezia come Laboratorio internazionale di sperimentazione della mobilità ecologica sull'acqua, come centro di ricerca di nuovi mezzi di navigazione, piccoli, grandi, leggeri e veloci o lenti; oltre a coinvolgere le migliori risorse artigianali e produttive della cantieristica locale questo potrebbe attrarre imprese e ricercatori da tutto il mondo, innescando un circolo virtuoso di economia, occupazione, ricerca per il settore della nautica e per tutto l'indotto.

La grande opportunità è da ricercare in una trasformazione urbana che sia supporto delle sinergie tra i settori produttivi, della ricerca, della formazione, utilizzando le proprie vocazioni, capacità e tradizioni per creare un ambiente favorevole alle nuove economie.

La grande opportunità è da ricercare nello sviluppo sostenibile della città che non può prescindere dalla riduzione del traffico, dell'inquinamento e del riscaldamento globale, quindi nello sviluppo di una mobilità ecologica ed integrata.

La grande opportunità è da ricercare negli spazi dedicati all'incontro, alla convivialità, alla vita pubblica, ridando centralità a quelli esistenti nella città storica e creandone altri nei nuovi quartieri perché questi sono gli elementi indispensabili alla rinascita della città, l'unica possibile, quella delle idee, della conoscenza dell'innovazione.

La grande opportunità risiede nel poter fare nuovi spazi urbani con le qualità insediative specifiche e uniche del contesto lagunare che sono il valore aggiunto straordinario, permanente e duraturo, la vera garanzia di futuro, e che in quanto tale deve essere tutelata e protetta.

La grande opportunità è da ricercare nel fermare lo spreco della turisticizzazione assoluta del nucleo antico (Pascolo, 2012) riportando abitanti nella città insulare e creando le sinergie di attività e servizi nella terraferma d'acqua dove molte iniziative sono già in corso e non devono rimanere emarginate, molte altre possono sorgere, in forma interstiziale nell'esistente e dove con il nuovo si possono realizzare centinaia di migliaia di metri quadrati creando urbanità senza lo spreco di nuove infrastrutture, a suolo zero e nuova viabilità zero: il supporto della città già esiste, va riplasmato per essere abitato.

Note

1. Estratto dall'articolo «Venezia e Marghera riunite dal futuro», 2013.
2. Fonte: sito della Regione Veneto.
3. Laboratorio integrato di progettazione, Laurea specialistica indirizzo sostenibilità, a.a. 2010-2011; «Città dell'innovazione, innovazione della città: Il canale grandissimo», Laboratorio integrato di progettazione laurea specialistica indirizzo sostenibilità, a.a. 2009-2010; «Un centro di ricerche sull'acqua, Progetto WaVe», Gruppo di Tesi di Laurea, Laurea specialistica indirizzo sostenibilità, 2010; Workshop intensivo di progettazione, Sergio Pascolo, 2005. Le ricerche si sono svolte nei Workshop, Laboratori integrati di progettazione, gruppi di Tesi di Laurea dell'Università Iuav di Venezia, Laurea specialistica e Magistrale, indirizzo sostenibilità diretti e coordinati dai proff. Pascolo, Vittadini, Riva, Faggiani, Gaspari, Porciani.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv., 2013, «Venezia e Marghera riunite dal futuro», *Trasporti&Cultura*, n. 36 («Riprogettare l'esistente»).
- Pascolo S., 2012, *Abitando Venezia*, Corte del Fontego Editore, Venezia.