

Messaggio di apertura

MASSIMO CACCIARI, Sindaco del Comune di Venezia



Nell'augurarvi buon lavoro vorrei soltanto soffermarmi con voi su alcune questioni. Sulla scelta della costituzione di Insula ha già detto l'Assessore Orazio. Io credo che la precedente Amministrazione abbia operato una buona scelta, superando - come spesso avviene per dinamiche politiche che di tecnico non hanno quasi mai nulla - difficoltà e ostacoli di vario genere e abbia operato una scelta che si è dimostrata nei fatti giusta. Basterà scorrere i dati che ci fornirà poi Gardin nella sua relazione per comprendere quanto efficace sia stata l'azione di Insula per i problemi della manutenzione di Venezia, lo scavo dei ri, il restauro delle fondamenta e la ristrutturazione dei nostri sottoservizi. Basterà scorrere alcune tabelle per capire come ci sia stato un effettivo salto qualitativo e quantitativo nell'affrontare questo problema. Il che ci conforta di una strategia generale che abbiamo perseguito e che è quella della esternalizzazione e della trasformazione in senso decisamente aziendale di tutta una serie di lavori che noi cercavamo - con grande buona volontà ma con obiettivi vincoli, legami che tutte le amministrazioni pubbliche hanno - di condurre all'interno del Comune. Quindi non solo Insula è andata bene, ma ha dimostrato la validità di una scelta politica e strategica generale. Questi sono fatti che credo nessuno può ignorare. Aggiungiamo che Insula è forse davvero l'unica Azienda che svolge servizi pubblici di questo genere in Italia, e credo che di questo i tecnici, i dirigenti, il Consiglio di amministrazione di Insula debbano essere un po' grati all'Amministrazione. Insula è nell'invidiabile condizione di poter lavorare su piani triennali: oggi come oggi, fine 1999, essa è garantita nei suoi finanziamenti per tre anni. Possono cambiare le Amministrazioni, può cambiare il Governo, Insula può comunque programmare i propri lavori per i prossimi tre anni. Credo che poche aziende pubbliche o para-pubbliche al mondo possano godere una condizione di questo genere.

Questo perché? Perché l'Amministrazione comunale, e in questo caso l'intero Consiglio, approvando i piani di finanziamento della Legge Speciale, ha dato priorità al problema della manutenzione, garantendo a Insula tutti i finanziamenti necessari per tre anni, privilegiando Insula, giustamente, rispetto ad altri possibili interventi.

Quindi, Insula è una società che ha lavorato bene, una società solida, una società che ha uno sviluppo garantito per un arco di tempo molto, molto consistente. Questo a prescindere dalle prossime finan-

ziarie, dal teatrino di ogni anno, per cui le Amministrazioni comunali, il Sindaco, devono

recarsi a Roma, contrattare faticosamente per avere due lire in più. I soldi necessari a Insula sono comunque, in base agli stanziamenti, attualmente già garantiti e stabiliti.

Detto questo, io credo però che il problema della manutenzione di Venezia non si può limitare ai problemi di competenza di Insula. Noi abbiamo presentato l'anno scorso in Comunità Europea, io personalmente a Strasburgo in due occasioni, un progetto che abbiamo chiamato "Venice Project", centrato sulla manutenzione di Venezia, in cui abbiamo tentato di mettere in rilievo come, malgrado gli sforzi fatti, malgrado Insula e la sua operatività, malgrado gli accordi che abbiamo con il Magistrato, la Regione, ecc. ecc., ci sono alcuni temi specifici che ancora non siamo in grado di affrontare. Problemi di grandissimo rilievo per i quali dobbiamo aprire nuovi canali di finanziamento: in particolare il problema della ristrutturazione di tutta la nostra edilizia, della messa in sicurezza di tutto il nostro patrimonio edilizio dai fenomeni di degrado, di corrosione derivanti dalla risalita del salso ed agenti consimili. Problema specifico di Venezia e delicatissimo. Questo non rientra nelle competenze di Insula, non può essere affrontato se non marginalmente da Insula. E' una questione di estrema importanza, che ho cercato di spiegare a Strasburgo come a Venezia, forse invano, sulla quale si discute pochissimo, ma che esiste ed esisterà in futuro, a prescindere dal problema dell'acqua alta. Perché Venezia non è in una situazione di acqua alta quattro, cinque o dieci volte all'anno. E' in una situazione di acqua alta trecentosessantacinque giorni all'anno! Perché se anche voi non la vedete, l'acqua alta c'è sempre: tutte le fondazioni di Venezia sono dentro l'acqua salsa, da ciò il fenomeno di risalita del salso che corrode marmi, che corrode mattoni e che non abbiamo affrontato.

Il problema della manutenzione di Venezia non può essere ridotto a quello della difesa dall'acqua alta, del rialzo/non rialzo, dei lavori di Insula, ecc. Questi sono certamente aspetti essenziali del problema della manutenzione, ma vi è un altro capitolo che dobbiamo ancora cominciare ad affrontare. E che non c'entra nulla con le dighe e c'entra poco con le questioni affrontate anche da Insula. Su questo sarebbe il caso che anche a Venezia si cominciasse a

parlare, sulla base di documenti, progetti e prospettive anche di impegno finanziario che il Comune aveva elaborato nel precedente mandato. Naturalmente, anche nelle discussioni tecniche di oggi pomeriggio forse, questi temi più generali della manutenzione di Venezia, che sono complessi dal punto di vista tecnologico oltre che delicati dal punto di vista finanziario, è necessario affrontarli. Insula, mi corre l'obbligo di ricordarlo, non ha soltanto lavorato bene dal punto di vista tecnico, tecnologico, come già ricordava prima Claudio Orazio. Non si tratta soltanto di scavare i fanghi come si faceva una volta e portarli da qualche parte. Bisogna risanare le fondamenta, risanare gli impianti igienici, rivedere i sottoservizi, quindi è un impegno anche dal punto di vista tecnico e tecnologico ben diverso dai famosi tempi dei nostri padri e nonni, in cui qualcuno andava dentro il canale, riempiva carrette di fanghi e li portava fuori. E' una questione un po' diversa. C'è stato il tentativo di banalizzare il lavoro di Insula; c'è questa tendenza, non so a chi giovi banalizzare il lavoro straordinariamente complesso della manutenzione. Il lavoro della manutenzione a Venezia è delicatissimo anche dal punto di vista ingegneristico, tecnico, oltre che finanziario, e non va banalizzato. E' stato un lavoro di continua manutenzione l'invenzione di questa città e la storia di questa città, è un lavoro non *una tantum*, l'intervento risolutivo. Perché tutte le volte che in questa città c'è stato chi si è presentato con l'*una tantum*, con l'intervento risolutivo, è stato mandato a casa. E' stato un lavoro di continua, straordinaria e ordinaria manutenzione. Questa è la storia di questa città. Straordinaria ordinaria manutenzione! Non è che anche le grandi opere di questa città, il cambio di direzione dei fiumi, ecc., siano state decise e fatte così: oggi decido e domani parte il cantiere e la realizzazione. E' stato un tentativo, un esperimento continuo, che è durato decenni, secoli a volte. Questa è la storia di questa città, documentata molto bene da autori - non veneziani molte volte - soprattutto dal punto di vista dell'intervento tecnico. L'ultimo libro che mi viene in mente è quello di Bevilacqua che insiste sulla straordinarietà della ordinaria manutenzione che ha potuto garantire questo ambiente totalmente artificiale. Perché in questo ambiente di naturale non c'è niente. Quindi è una città che ha bisogno del nostro continuo intervento ma un intervento con ritmi, tempi in qualche modo simili a quelli propri della natura. E' importante sottolineare ancora che pare si stia risolvendo bene anche il rapporto con la popolazione, che è una cosa delicatissima. Vedete, io credo che Insula onestamente non potrebbe aumentare la mole di lavori, perché altrimenti si blocca la città; credo che non si possa aumentare la quantità dei lavori, però si possono affinare due cose: una si sta già affinando, cioè il rapporto con la popolazione, di informazione, di partecipazione della popolazione ai lavori di Insula, di informazione continua sull'anda-

mento dei cantieri, con tentativi continui di rendere i disagi i minori possibili; questo rapporto con la popolazione Insula lo deve curare, lo sta curando, e io la inviterei a curarlo sempre di più.

L'altro aspetto che volevo sottolineare, è il rapporto interaziendale, che invece mi sembra molto scarso. Il sottoscritto che gira per questa città, come tutti voi, delle volte rimane allibito di vedere la stessa strada a distanza di un mese, dieci giorni, quindici giorni, rotta, coperta, poi che si rompe di nuovo. C'è un rapporto tra le aziende che operano nel settore dei sottoservizi che non funziona bene, che va migliorato. Perché, appunto, non è possibile che la stessa strada si debba necessariamente rompere dieci volte. C'è una connessione fra le aziende che deve funzionare meglio. E questo è un appunto critico che mi sento di fare. Mi pare che tutto vada sostanzialmente bene, ma potrebbe andare ancora meglio.

Ultima battuta, che non vuole essere assolutamente polemica, ma vuole essere pura constatazione tra persone che, come sempre io presuppongo, siano in buona fede nell'affrontare i problemi della città e che pospongano ogni posizione, ogni volontà politica di parte, al perseguimento del bene di questa città. E' apparsa negli ultimi tempi - ed a un certo momento si è un po' diradata, non so quanto alimentata dalla stampa che fa il suo mestiere, cioè quello di, e lo dico in veneziano, *'impizar fogheti'* ovunque può, e non so anche quanto alimentata da fonti politico-amministrative o tecniche -, una polemica assurda che più non si può per quanto riguarda non dico i lavori per il risanamento delle fondamenta, perché è ovvio, ma il rialzo, pratica che in questa città è stata sempre seguita nei secoli. Sempre, perché questa città, come gli scavi recenti testimoniano, aveva le fondamenta, all'epoca di Marco Polo, un metro e mezzo sotto il livello attuale, e sono saliti di volta in volta, cioè praticamente ogni volta che rifacevano una fondamenta la alzavano: questo dimostrano le ricerche archeologiche. Quindi, a parte l'ovvietà di questa procedura, qualunque sia la posizione che in questa città le forze politiche o tecniche hanno rispetto al problema delle dighe mobili, il problema del rialzo è salvo, cioè nessuno lo ha mai messo in dubbio.

Una polemica a questo proposito è dunque assolutamente pretestuosa e priva di ogni fondamento, perché lo stesso rapporto dei saggi dice con estrema chiarezza che è necessario alla manutenzione, alla salvaguardia della città, il rialzo di parti della città. Qui invece si è aperta la polemica più assurda del mondo, una comica. Veramente penso che sia uno degli esempi di come in questa città ci si può dividere in un bicchiere d'acqua: è la questione dei 120 cm! Ma quale volete che sia il pazzo che ritiene che improvvisamente per decreto legge, tutta Venezia, qualunque sia la situazione di questa o quell'altra fondamenta, si debba rialzare a 120 cm, non uno di meno non uno di più. Ci può essere chi ragiona in

questi termini? E' chiaro che si tratterà di alzare le fondamenta nel pieno rispetto delle qualità architettoniche del sito, quanto più è possibile, come hanno sempre fatto i nostri padri. In un posto non posso arrivare a più di un metro e dieci? Mi fermerò a un metro e dieci. In un altro mi posso alzare fino a un metro e ventidue? Arriverò a un metro e ventidue. E ci sono le Sovrintendenze che decideranno se li danneggia o non danneggia l'architettura; se ci sono o non ci sono le compatibilità con la struttura architettonica, con la tipologia di quel sito. Ma vi sembra che si possa polemizzare su queste cose? E' chiaro che noi abbiamo l'obiettivo di rialzare. Rialzare beninteso in termini compatibili con la tipologia, con

l'architettura, con i problemi tecnici che ci troveremo di volta in volta a dover affrontare. Amici, smettiamola finalmente in questa città di fare guerre di religione e di dividerci e di fare polemiche su idiozie simili. Discutiamo nel merito, affrontiamo la questione in modo specifico, diamo il peso che occorre dare finalmente ai tecnici perché queste cose non sono né di destra, né di sinistra, né di centro, ma sono problemi dei tecnici. Che ci dicano loro qual' è la soluzione migliore di volta in volta per il rialzo delle fondamenta, per la salvaguardia della città, anche naturalmente dall'acqua alta, e finiamola veramente, decidiamo una volta per tutte di uscire dalle nostre lagune di chiacchiere.



Da sinistra: Angelo Marzollo, Claudio Orazio, Massimo Cacciari e Paolo Gardin



Scavo a secco in Rio de la Verona, 1996