

Politica e società a Venezia nel '900. Una sintesi

di Giannantonio Paladini

Fuori dall'isola, di fronte alla "modernità" ed alle sue tragedie

Un secolo dopo lo storico non può non essere persuaso che, per i veneziani della fine dell'Ottocento, «restare nell'isola» non poteva rivestire alcun senso. Essi sarebbero stati ad un tempo miopi (i conservatori, chiusi, privi di alternative che non fossero attinte dal passato) e sciocchi (i novatori, convinti di poter sfidare senza pericoli il "moderno" semplicemente importandone le strutture dal continente). Uscir «fuori dell'isola» costituiva un imperativo e ad esso Venezia, all'alba del Novecento, seppe dare una risposta positiva, letteralmente reiventando se stessa. Interpreti della "reinvenzione", due eredi di dogi: Filippo Grimani e Piero Foscari.

La forza di Grimani, divenuto sindaco nel 1895, quando ridicolizzò Riccardo Selvatico capo di una giunta democratica in largo anticipo su quelle dell'epoca giolittiana, grazie all'accordo con il patriarca Sarto, così attuando, in laguna, anch'essa con ampio anticipo, la svolta clericomoderata del 1904, risiedeva nel suo pragmatismo (si pensi soltanto alla municipalizzazione dei trasporti lagunari con la nascita, nel 1905, dell'ACNIL, l'Azienda comunale per la navigazione interna lagunare, e alla sia pur parziale "pubblicizzazione" del gas e dell'elettricità). E proprio perché pragmatico, un amministratore come Grimani non poteva non entrare in sintonia con la filosofia di Piero Foscari, il quale guardava ad un'idealizzazione della storia di Venezia che, con i suoi traffici e la sua antica influenza nel Levante, sembrava

fatta apposta per essere legata ad una politica estera italiana di tono coloniale, di un colonialismo in cui confluivano populismo, economia, letteratura, voglia di riscatto e di rivalsa.

E fu proprio Piero Foscari, entrato a quarant'anni, nel 1899, nel consiglio comunale del quale Grimani sarebbe rimasto capo indiscusso fino al 1919, a indicare, all'avvio del secolo, il cammino della Venezia novecentesca, l'«uscita dall'isola» e un netto salto di qualità rispetto al passato. Foscari s'inserì nel dibattito (vivace, ricco e confuso) di associazioni, studiosi e commissioni tecniche, facendosi interprete dell'idea rivoluzionaria di un tecnico, il capitano marittimo Luciano Petit. Nell'estate del 1902, per far fronte all'incremento portuale, il Petit aveva avanzato pubblicamente un'ipotesi di collocazione a San

Giuliano di un nuovo porto collegato al mare per il tramite d'un canale diretto al porto di Lido. Un anno e mezzo dopo, Petit tornò, sempre pubblicamente, sull'argomento: in quest'occasione il capitano tirò tuttavia fuori un altro nome, quello dei Bottenighi, "alla stessa altezza, dall'altra parte di San Giuliano". L'idea di Petit non rimase isolata. Foscari ne fece fare, anzi, uno studio di fattibilità, titolando il saggio *Progetto Porto Marghera* e offrendo del nuovo porto in terraferma una visione quasi miracolistica: esso avrebbe difeso Venezia per i secoli futuri, impedendo alla palude di avanzare verso la città, e riconoscendo alla laguna tutta il carattere di porto naturale dell'antica capitale. Lo scopo dell'ampliamento del porto era, dunque, per Foscari, un grande sviluppo, prossimo e futuro, per Venezia. E lo sviluppo sarebbe stato quasi naturalmente industriale nella stessa zona



Il sindaco Filippo Grimani



Piero Foscari

di terraferma del nuovo porto: l'isola non bastava più, anche da questo lato, nonché da quello di una miglior vita della popolazione lavoratrice il cui sfollamento verso la terraferma avrebbe reso meno angusto il proprio angolo di cielo.

La discussione sull'«invenzione» di Petit si fece subito calda e venne rilanciata l'alternativa «Giudecca o Bottenighi». La Giudecca, per gli ultimi sostenitori della concezione neoinsulare di Venezia, appariva come una piccola Manchester. Oltretutto, a Foscari si opponeva la critica che l'idea dei Bottenighi, di cui egli s'era fatto teorico, avrebbe comportato la necessità dell'imbonimento di parte della laguna, mettendo insieme il diavolo (la terraferma) con l'acquasanta (la laguna), snaturando l'indole, la tradizione e la ragion d'essere di Venezia, città unica al mondo.

In queste battute dei due fronti contrapposti sta il dilemma d'inizio secolo, che sarà anche quello dell'intero secolo, fino alla sua conclusione. Naturalmente, le idee che si scontrarono un secolo fa si collocavano in un contesto del tutto diverso rispetto a quello di cento o anche soltanto cinquant'anni prima. In un Veneto che stava divenendo la terza regione industriale d'Italia, Venezia era comunque incamminata anch'essa sulla stessa strada. I maggiori impianti industriali e le imprese operanti in città avevano dall'Ottocento nomi spesso stranieri, da Neville a Stucky, da Junghans a Layet, da Rothschild alla Compagnie du gaz de Venise. Del resto, Venezia era sempre stata, in fondo, una città «industriale», e l'espressione maggiore di questa sua vocazione, l'Arsenale, aveva ripreso vita proprio nello scorcio dell'Ottocento.

Così, per un'evoluzione quasi naturale, saranno prevalentemente italiani i nomi dei finanzieri e degli imprenditori che compiranno il passo necessario a diventare protagonisti della vita economica lagunare e a porsi come interlocutori dell'operazione che prenderà il nome di Marghera. È una nuova classe dirigente, quella che si sta affermando: quella di Foscari e di Giuseppe Volpi, ai quali si affiancheranno presto Achille Gaggia e, più tardi, Vittorio Cini. Tappa fondamentale nell'ascesa dei nuovi gruppi fu la nascita nel 1905 della SADE, Società adriatica di elettricità, della quale furono consigliere delegato Volpi, direttore Gaggia e tra i sottoscrittori Foscari. Cinque anni prima, del resto, era stata fondata la prima vera e propria industria veneziana operante nel settore idroelettrico, la Cellina, dal nome della valle di insediamento degli impianti di produzione. E il Comune veneziano era entrato subito in relazione con questa nuova generazione di imprenditori, procedendo con essi alla sostituzione del gas con l'elettricità, insensibile com'era alle denunce dei socialisti del quotidiano «Il Secolo Nuovo». Come sosteneva Foscari, che pure era parte in causa, i Comuni e gli Stati, che secondo i socialisti avrebbero dovuto essere gli imprenditori dei

servizi, «sono pessimi industriali».

Ma gli emergenti finanzieri veneziani avevano costituito a Venezia, nel 1903, un'altra società, con lo scopo di sfruttare la concessione del monopolio dei tabacchi loro offerta dal Montenegro. A questa nuova società aveva fatto seguito la formazione del «sindacato italo-montenegrino», avente la finalità di procedere alla costruzione e all'esercizio del porto di Antivari e della ferrovia da Antivari al lago di Scutari, nonché all'utilizzazione delle miniere e delle foreste montenegrine. E l'operazione del porto di Antivari sembra quasi la prova generale di quello che sarà il nuovo porto industriale di Venezia. Veneziani intrecci politici ed economici, dunque. Quanto alla cultura, la città compie passi non diversi verso la «modernità». Nel 1902, viene inaugurata la Galleria d'arte moderna a Cà Pesaro, acquisita dal Comune di Venezia grazie al lascito di Felicità Bevilacqua, vedova del generale Giuseppe La Masa. E a Cà Pesaro si indirizzeranno poco oltre le energie più nuove non soltanto veneziane e italiane, ma anche internazionali. Ciò accadrà a partire dal 1908 quando il nuovo segretario di Cà Pesaro, il giovane ferrarese Nino Barbantini organizzerà la prima Esposizione, premessa di un laboratorio artistico d'avanguardia, una zona franca rispetto ai poteri costituiti del mercato e del gusto. A sostenere i nuovi artisti della Galleria d'arte moderna fu soprattutto un giornalista destinato alla fama, Gino Damerini: egli possedeva non soltanto gusto e cultura, ma anche una giusta misura di curiosità che gli consentì d'entrare in contatto, da redattore e critico teatrale della «Gazzetta di Venezia», con la città culturale, e attraverso di essa, con quella degli affari e della politica. Applicandosi a temi anche diversi da quelli strettamente artistici, Damerini s'avvicinò a Pompeo Molmenti, «il cavaliere della difesa di Venezia», assessore comunale dal 1896 e successivamente deputato e senatore, esponente di una destra tradizionalista e passatista messa alla frusta, negli anni d'avvio del Novecento, dalla destra emergente e modernizzatrice dei Foscari e dei Volpi. Damerini sostenne i nuovi artisti e i nuovi amici di Cà Pesaro, la «fraglia» di cui fecero parte Gino Fogolari, sovrintendente alle gallerie e ai monumenti di Venezia, il poeta Giuseppe Fusinato, l'avvocato Alberto Musatti (figlio del «pediatra umanista» Cesare e cugino perciò di Elia, anch'egli avvocato, nel 1909 eletto per la prima volta deputato socialista di Venezia), il professore di storia dell'arte Giuseppe Fiocco, l'avvocato Raffaello Levi, il poeta Diego Valeri, il professore di letteratura italiana Omero Soppelsa, oltre naturalmente a Barbantini e Damerini, e al pittore Gino Rossi, che espose a Cà Pesaro nel 1910 e fu figura portante della realtà e del mito della Galleria. Naturalmente, si saldò così un fronte antagonista nei confronti della Biennale di Antonio Fradeletto, che ne fu segretario dalle origini, professore di

letteratura italiana a Ca' Foscari e deputato democratico, e dei suoi supporti istituzionali e artistici, un fronte rafforzato sia da coloro che a Ca' Pesaro trovarono lo spazio negato ai Giardini, sia dai futuristi che proprio in quell'anno di fine decennio diedero il via, con Filippo Tommaso Marinetti, alla contestazione della mercificazione turistico-alberghiera di Venezia e dell'arte. Per Venezia, Marinetti chiedeva fumanti opifici e metallici ponti contro la cultura che continuava a rivolgersi verso la Serenissima, imm modificabile e intangibile. Era, del resto, quello stesso degli esordi a Venezia di un Barbantini e di un Damerini e in Italia dei manifesti dei futuristi, il tempo, stagione delle riviste («Il Regno», «Il Leonardo», «La Voce»), portatrici non solo di problematiche letterarie, ma soprattutto di una generale denuncia di assenza di grandi idealità, di appiattimento burocratico, di scarsa valorizzazione delle energie creative, denuncia che veniva da tanta parte della giovane generazione intellettuale e che aveva quasi immediate ripercussioni nel campo civile e politico. Uno dei numi tutelari di questo clima era allora Gabriele D'Annunzio che, in quel torno di tempo, che ha come centro il 1908, rappresentò l'elemento catalizzatore della venezianità novecentesca, la quale trovò in lui il suo laico sacerdote. Da tempo, ormai, l'opera di D'Annunzio era divenuta veneziana, e proprio il 25 aprile 1908 la rappresentazione alla Fenice del dramma *La nave*, voluta da Foscari, provocò polemiche con il patriarca Sarto, superate peraltro in virtù della solidità intrinseca del rapporto tra sindaco e Chiesa veneziana. La presenza a Venezia di D'Annunzio e il suo forte legame con Foscari concorrevano, infatti, all'affermazione di una specifica ideologia politica tutta veneziana, fatta di un impasto sottile di collegamenti con la storia e di supremazia adriatica. Attraverso Foscari, si legavano certamente a D'Annunzio gli amici variamente autorevoli in campo culturale e politico che, nella Venezia anteguerra e in quella del primo dopoguerra, si ritrovarono a ricorrenze fisse nell'osteria «da Codroma», all'Angelo Raffaele, ovvero Piero Foscari, il *leader*, e poi Barbantini, Fogolari, Soppelsa, Musatti, Fusinato e Damerini. Essi divennero nazionalisti, di quel nazionalismo veneziano che tanto doveva appunto al D'Annunzio di *La nave*.

Ma il campo ideologico veneziano non si limitava ovviamente alla novità nazionalista. Nei dintorni della guerra di Libia, al contrario, lo scenario politico-ideologico veneziano risultava profondamente mutato. La stessa evoluzione economica di Venezia che spiega le "invenzioni" e le



Porto Marghera, lo scavo dei primi canali del porto industriale, 1918 circa

“teorie” alla Petit e alla Foscari su Marghera, porto e industria in terraferma, dà luogo (ed è) ripercussione di un sommovimento sociale dovuto alle irrequietezze e ai bisogni di consistenti strati tecnici e impiegatizi. Si tratta dei ceti medi, espressione delle attività professionali e delle imprese, delle scuole di livello superiore e in genere del terziario commerciale e burocratico, ondeggianti sempre più in un equilibrio instabile di simpatie per questo o quel troncone degli schieramenti tradizionali sottoposti a grave tensione nel corso del conflitto libico. L'evento bellico separò più che in altre parti d'Italia, e in modo irreversibile, i democratici e i radicali dai socialisti, così facilitando l'ascesa dei nuovi gruppi emergenti di cui erano alfiere i nazionalisti (persino il quotidiano cattolico «La Difesa» del laico Francesco Saccardo trovò toni da guerra santa, in ogni caso contraddetto dal patriarca Cavallari). Nei punti di ritrovo veneziano di nazionalisti e di socialisti cominciarono a farsi notare uomini che nel primo dopoguerra primeggeranno in una parte o nell'altra dello schieramento politico: con i «Sette savvi» si incontrava spesso Giovanni Giuriati, capo del movimento irredentista italiano, ma ad essi si univano spesso Enrico Corradini e Luigi Federzoni, i principali esponenti del nazionalismo italiano. Il sostegno della guerra libica a Venezia era del resto assai importante. La storia del gruppo nazionalista veneziano lo giustifica in pieno e, del resto, quello di Volpi e Foscari (deputato alla Camera dal 1909) era chiamato «gruppo imperialista veneziano». Ad opporsi alla guerra coloniale c'era, invece, Elia Musatti, e così Venezia ebbe la ventura di avere in casa, in quegli anni, due campioni di caratura nazionale delle opposte fazioni. Volpi, poi, fu incaricato addirittura di condurre le trattative di pace con la Turchia che condussero al trattato di Losanna del 1912, «vergognosa pagina di storia della borghesia monarchico-clerico-massonica



Venezia, case colpite dai bombardamenti austriaci, 1917

italiana», secondo Musatti, in realtà successo notevole della nuova classe dirigente veneziana. Mentre veniva profilandosi la sua fisionomia politica e culturale novecentesca, l' "invenzione" di Petit, teorizzata da Foscari, faceva la sua strada. La nuova Venezia andava uscendo dal guscio della vecchia, anche se non tanto per un atto di pura e semplice volontà, quanto piuttosto per una logica consequenziale, economica e produttiva. Infatti, il piano regolatore del porto di Venezia (12 febbraio 1906), approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici (15 maggio 1908) si limitava ad ampliare il porto commerciale di Venezia prevedendone un prolungamento ai Bottenighi mediante un canale navigabile artificiale. Nessuno, al di fuori di coloro che sostennero l'idea, pensò minimamente, allora, che sarebbero venuti presto porto e zona industriale. Nell'agosto del 1909 le prime draghe del Magistrato alle acque cominciarono a scavare il canale di grande navigazione parallelo al ponte translagunare, che porterà ai Bottenighi. Ci vorranno otto anni per completare lo scavo e per creare una prima darsena in mezzo alle barene, all'altezza di Forte Marghera. Quella darsena segnerà un rovesciamento di 360 gradi nella storia millenaria e marinara della città. Il precipitare degli eventi verso la crisi internazionale europea (guerre balcaniche e poi prima guerra mondiale) rallenteranno i lavori. Oltretutto, a tenere occupate le menti dei veneziani, c'era una questione vecchia

quanto quella del porto in terraferma: l'opportunità, o meno, di affiancare un altro ponte a quello ferroviario. Nel gran dibattito, che impedirà di fatto la costruzione del ponte che sarà automobilistico, una ventina d'anni dopo, molti sosterranno che un ponte era un ponte e in quanto tale avrebbe facilitato l'«uscita dall'isola». Insomma, mentre chi deteneva il potere reale aveva già preso le sue decisioni e attendeva con calma che le cose maturassero, la libertà di "chiacchiera" consentiva di credere che nulla di decisivo fosse ancora accaduto e che tutto sarebbe stato deciso chissà quando.

La prima guerra mondiale non fu una parentesi senza effetti per la storia novecentesca veneziana. Innanzitutto, la città si trovò in prima linea: tanto nella fase in cui la piazza italiana si lacerò tra interventisti e non interventisti e fu teatro di scontri tra parti avverse, quanto, naturalmente, durante la guerra combattuta, fino a quando, nell'ottobre 1917, essa fu per due terzi evacuata. Piero Foscari aveva fin dall'inizio impostato un sistema di difesa antiaerea dalle altane, giudicato dagli avversari alla Fradeletto più pericoloso che utile. Certo, pericolosa fu la presenza in città di D'Annunzio, la cui «casetta rossa» fu bersaglio privilegiato degli austriaci, che non si trattennero dal colpire vari punti di una città fragile, malgrado l'intervento presso Vienna del papa Benedetto XV, succeduto a Pio X, morto nell'agosto 1914. Quanto alla Chiesa

veneziana, scomparso il cardinale Cavallari quasi contemporaneamente al “suo” papa, il nuovo patriarca Pietro La Fontaine, entrato in città all’inizio del 1915, aveva annunciato, nel 1916, il voto di costruire una chiesa dedicata alla Vergine se almeno questa avesse impedito la distruzione dei monumenti.

Ma la guerra non fu una parentesi senza effetti per Venezia anche sotto un altro aspetto. Malgrado si fosse in pieno conflitto, il 23 luglio 1917 l’idea di «uscire dall’isola» nata nella testa di Petit s’incarna a Roma in una convenzione tra Stato, Comune di Venezia e Società porto industriale di Venezia, una cordata di imprenditori, mercanti e agrari veneziani pilotata da Volpi per creare un nuovo porto commerciale e annessa zona e porto industriale ai Bottenighi. Del resto, l’idea dell’espansione di Venezia nella gronda lagunare la si ritrova significativamente nell’estate del 1914 nella rivista «Il Dovero Nazionale» di Alfredo Rocco e peraltro Piero Foscari era entrato nel 1916 nel governo nazionale, e dunque si trovò proprio durante il conflitto in posizione eminente. Che egli fosse presente il 23 luglio 1917 tra i testimoni dell’atto di nascita del nuovo porto veneziano non stupirà, dunque, troppo. Una quindicina d’anni dopo averla “teorizzata”, egli poteva veder concretarsi l’idea che aveva sostenuto. Tre giorni dopo la stipula della convenzione, oltretutto, il governo firmò il decreto legge di approvazione della stessa, stabilendo inoltre che il territorio di Marghera, fino ad allora appartenuto al Comune di Mestre, passasse a quello di Venezia.

La prima guerra mondiale, la Grande Guerra, finì ai primi di novembre del 1918 con la rotta degli austriaci, e già il 10 si tenne in San Marco un solenne *Te Deum*. Più significativa ancora fu la giornata del 24 marzo 1919, quando una città già ricostituitasi nella sua realtà demografica poté assistere all’umiliazione della flotta austriaca trascinata nel bacino di San Marco.

Dopo il conflitto, nessuno poté affermare, a Venezia come nel resto del paese (e dell’Europa), il classico *heri dicebamus*. La guerra aveva sconvolto equilibri già precari, affrettato processi già in atto. Quello di dissoluzione dello Stato liberale, che significò l’avvento del Fascismo, venne vissuto a Venezia in un modo particolarmente aspro anche perché nella città lagunare operarono diverse personalità e forze orientate nel senso dell’innovazione del sistema politico e sociale, ma sotto molti aspetti antagoniste. A Venezia si consumò la tensione democratica che ebbe come protagonista Silvio Trentin, deputato tra 1919 e 1921 della Democrazia sociale; a Venezia furono particolarmente forti le divisioni interne tra i socialisti intransigenti e quelli riformisti, e poi tra i comunisti e gli altri; e a Venezia vi fu un Fascismo urbano come quello di Piero Marsich, fedele all’impostazione di rottura antiborghese,



Giuseppe Volpi

antisocialista, anticlericale ed antiparlamentare che era propria dei Fasci milanesi del marzo 1919, ma avverso al Fascismo agrario e padronale. Inoltre, come Trentin, anche Marsich era contrario alle aspirazioni egemoniche sull’economia della città che erano proprie di Giuseppe Volpi, il quale infatti rafforzò, nel 1922, la corrente del Fascismo veneziano che faceva capo a Giovanni Giuriati (già capo di gabinetto di D’Annunzio a Fiume). Il contrasto si risolse nello stesso 1922 con le dimissioni di Marsich dal Partito nazionale fascista veneziano (il *leader* sconfitto morirà nel 1928), di cui Volpi era diventato la mente e Giuriati il braccio. Sulla linea del consenso al Fascismo volpiano finirono per collocarsi l’alta e la media borghesia e così il mondo cattolico, cautamente ma decisamente pilotato in questo senso dal patriarca La Fontaine, si integrò nel nuovo sistema. Alla fine, gli oppositori antifascisti furono facilmente isolati. A resistere fu una parte consistente del movimento operaio e una certa area della cultura (si pensi, oltre a Trentin, professore cafoscarino, anche a Gino Luzzatto, costretto a dimettersi da direttore di *Ca’ Foscari* nel 1925), ma i poteri forti della città non avevano avuto dubbi fin dall’inizio, tant’è vero che alle elezioni amministrative dell’ottobre 1920 era prevalsa la lista di liberali, fascisti, nazionalisti e, in parte almeno loro malgrado, i cattolici del Ppi e a sindaco, successore di quello d’oro, Grimani, era stato eletto Davide Giordano, medico illustre, sostenitore aperto dei Fasci di combattimento.



Due immagini della costruzione del ponte translagunare, 1933



Marghera, edificazione delle prime case del quartiere urbano, 1926

La «grande Venezia»

Sotto molti aspetti, il Fascismo veneziano fu dunque un regime non diverso da quello che si manifestò alla scala delle diverse città italiane, ma ebbe qualcosa che lo contraddistinse in modo specifico. Nelle divisioni, iniziali e successive, degli uomini importanti del Fascismo fattosi regime, a Venezia giocò un ruolo decisivo l'adesione al disegno che prese il nome dalla «grande Venezia» e che ebbe in Volpi il suo maggior esponente. Certo, se l'ideazione di Porto Marghera fu il frutto del concorso di più fattori (le idee di Foscari, scomparso presto, nel 1923, e dello stesso Volpi, e le intuizioni originarie dei tecnici, come Petit ed Enrico Coen Cagli, il progettista del porto di Antivari), a maggior ragione anche la «grande Venezia» fu la combinazione di una serie molteplice di tasselli. Senza il Fascismo, del resto, a Venezia molte delle difficoltà che incontrava la scelta iniziale di Foscari non sarebbero state superate. Basta guardare alle date. L'operazione che prende il nome da Marghera parte nei primi anni venti, ma occorre attendere la nomina di Volpi a ministro delle finanze (luglio 1925) perché, non essendoci più ostacoli tra chi chiede e chi concede, possa venir approvato (ottobre 1925) un nuovo piano regolatore per la «zona di ampliamento» di Marghera, che riserva l'area compresa tra il canale ovest, la provinciale Malcontenta-Venezia e il Naviglio Brenta – quella che sarà chiamata la «seconda zona industriale» – al porto industriale, per metà in laguna e per l'altra metà in terraferma. Ed è ancora il potere che detiene all'interno del regime a consentire a Volpi nel 1926 di incamerare, è il caso di dirlo, un decreto che istituisce il regime di «autonomia funzionale» in base al quale gli stabilimenti industriali della zona di Porto Marghera possono servirsi di personale proprio, ciò che significa completa estromissione della Compagnia dei lavoratori portuali da Porto Marghera e abbattimento dei costi. Si aggiunga che, sempre nel 1926, viene posta un'altra tessera

importante del disegno della «grande Venezia», con l'annessione al Comune di Venezia, oltre ai municipi di Pellestrina (1923) e di Murano e Burano (1924), anche di Mestre, Favaro, Chirignago, Zelarino e Malcontenta. Ora, si tratta certamente di razionalizzazione: ma senza Volpi ministro di Mussolini è difficile pensare che le resistenze locali sarebbero state così disinvoltamente eluse. Divengono dunque frazioni di Venezia sia Marghera che Mestre, la prima destinata a rimanere una «città giardino» a metà, l'altra a perdere i suoi connotati specifici e ad esporsi al rischio, che si concreterà nel secondo dopoguerra, di diventare semplice periferia di Venezia.

Ma se è vero che la «grande Venezia» non uscì dalla mente di Volpi d'un colpo solo, e che ricevette il favore di un regime dittatoriale, i cui tempi decisionali erano ben più rapidi di quelli del liberalismo (non si dirà della democrazia), non è meno rispondente alla verità che l'idea di Venezia, che le circostanze consentirono a Volpi di veder realizzata fin dai primi anni trenta, era il frutto di una sua visione delle cose circa l'antica Serenissima elaborata sin dei primi anni del secolo. L'intuizione fondamentale stava nell'affiancare ad una prima Venezia a vocazione turistica ed intellettuale (la Venezia classica, città d'arte e turismo) in laguna, una seconda Venezia, commerciale e industriale insediata sull'orlo lagunare, polo di sviluppo – questa la considerevole novità – dell'industria pesante, per ciò stesso bisognoso di spazio e di unità di intenti amministrativi. Le due Venezie sarebbero state poi congiunte da un ponte translagunare, che avrebbe consentito il traffico automobilistico. Ad attrarre l'imprenditoria a Marghera sarebbero stati incentivi come la cessione gratuita dei terreni bonificati dallo Stato e le facilitazioni nella fornitura della energia motrice che la SADE, e cioè il gruppo di cui faceva parte Volpi stesso, produceva nelle centrali idroelettriche della regione. S'è detto che, senza il Fascismo, l'avvio della «grande Venezia» non sarebbe stata possibile nei tempi che occorsero, e che si dovette piegare anche la corrente interna al Fascismo veneziano che comprendeva Giuriati e Giorgio Suppiej, segretario del partito a Venezia ancora tra 1929 e 1934, quando Volpi si poteva dire ormai «doge» incontrastato. Ora, Giuriati e Suppiej, nonché Iginò Maria Magrini, non la pensavano, sulle realizzazioni volpiane, diversamente da Molmenti, dunque da una parte considerevole dell'opinione e della società veneziana. Si deve concludere che, al di là di queste posizioni culturalmente significative, la spinta reale era tutta dalla parte della creatura di Volpi.

La creatura volpiana crebbe, in terraferma e in laguna, lungo gli anni trenta. Gli stessi interventi in città, dal ponte del Littorio ai due ponti sul Canal Grande, Accademia e Scalzi, al Rio Nuovo, alla Riva dell'Impero, per la rapidità attuativa risentirono non



I partigiani sfilano in Piazza San Marco, maggio 1945

soltanto d'un clima favorevole (al quale non mancò di dare una mano non da poco l'intellettualità che attorniava Volpi, primo fra tutti Gino Damerini, direttore della «Gazzetta di Venezia» fin dal 1922), ma di una vera e propria, sostanziale concordanza di vedute. Del resto, gli onori che gli vennero riservati, i ruoli che gli furono affidati (dalla stessa Chiesa di La Fontaine, che gli affidò la basilica) stanno a dimostrare che Venezia si rispecchiava nell'uomo che aveva rilanciato la Biennale, che aveva istituito i Festival della Musica, del Teatro e del Cinema, che aveva ottenuto da Roma un Casinò per il Lido, isola d'oro. E per mezzo di Volpi, Venezia conobbe anche un Fascismo più borghese ed elitario: Volpi non era un ras e ottenne per la città della laguna una franchigia che altrove non venne concessa. Tutto a Venezia gli si piegò, il ceto dirigente si fece di livello forse mai più raggiunto nel secolo (si pensi alla forza di un uomo come Vittorio Cini in quello stesso decennio), tacque, anche se suo malgrado e piegandosi soltanto alla prepotenza, anche la voce de «Il Gazzettino» di Ennio Talamini, figlio di Gianpietro. Il sogno s'infranse all'inizio di settembre del 1939, e Volpi, al Lido per la Mostra del cinema se ne avvide. Ma la piega delle cose superava ormai Venezia, il regime aveva scelto di seguire la Germania, persino adottando una legislazione razziale che era, almeno

apparentemente, lontana dallo spirito pubblico. Nel 1940, anche per la «grande Venezia», i tempi si fecero duri.

I pericoli di distruzione che comportava la guerra nella quale l'Italia entrò il 10 giugno del 1940 richiesero, ancor più che nel corso della prima guerra mondiale, cure ed attenzioni per il patrimonio architettonico e artistico della città. Per il resto, le condizioni di vita non furono diverse da quelle delle altre città italiane, sino, almeno, al fatidico 25 luglio del 1943. L'infondata speranza che l'Italia potesse cavarsela, non si sa come, senza pagare dazio, rimise in moto una società civile percorsa almeno dal 1942 da fibrillazioni non tutte meccanicamente collegabili all'andamento della guerra. Prima clandestinamente e poi, con la caduta di Mussolini, apertamente rinacquero, o nacquero *ex novo*, i partiti politici che il regime aveva disperso e represso, e che sembravano fantasmi del passato. Quando poi il re e Badoglio non poterono continuare a nascondersi dietro a un dito, e fu reso pubblico l'armistizio, Venezia visse un momento di incertezza maggiore di quella d'altre città italiane grazie ad un tentativo, inutile se si considerano i rapporti di forza reali prodotti dall'occupazione tedesca del paese, ma comunque significativo, di addivenire ad un accordo tra il nuovo Fascismo e gli antifascisti nel nome del superiore interesse

dell'Italia. Non se ne fece, naturalmente, nulla. Venezia divenne veramente una città fascista, come forse non era mai stata sino ad allora. Del resto, la repubblica sociale italiana aveva, per così dire, una capitale diffusa dal Garda alla laguna, e proprio a Venezia si rifugiarono in molti: uomini del cinema a cercare di tenere in piedi un simulacro di attività, funzionari della burocrazia romana e, va da sé, tedeschi. I veneziani ebrei, dopo il suicidio di Giuseppe Jona, che non volle consegnare gli elenchi degli appartenenti alla Comunità della quale era presidente, cercarono scampo per sottrarsi all'inevitabile persecuzione. Quanto ai fascisti, il partito repubblicano fu retto con durezza e si mosse con determinazione. Difficile fu organizzare la Resistenza, per vecchi e nuovi antifascisti. La città conobbe le pagine drammatiche di altre realtà del Paese, gli attentati e le rappresaglie, l'aiuto discreto degli uomini di Chiesa, pur guidati da un patriarca, il successore di La Fontaine, Giovanni Adeodato Piazza, che non aveva mai fatto mistero della sua adesione al Fascismo alleato del Nazismo. Il culmine fu raggiunto nell'estate del 1944. Nei seicento giorni della guerra civile, Venezia visse come in una condizione di sospensione: la sua fragilità, e la sua collocazione, l'esponevano ad ogni pericolo, e tuttavia essa si salvò, anche se i tedeschi ottennero una resa condizionata. Il *Te Deum* del cardinal Piazza in basilica nella primavera del 1945 scandirà, come nel 1918, la fine degli orrori e della paura, ma il tripudio di bandiere partigiane il 5 maggio in piazza San Marco sottolineerà la novità del tempo: l'Italia, vincitrice della prima, aveva perso la seconda guerra mondiale, ma aveva potuto conquistare la democrazia sul campo di battaglia della guerra di liberazione. Anche per Venezia, molto sarebbe dipeso dalla capacità delle forze politiche, legittimate dalla Resistenza, di evitare la deriva autoritaria del primo dopoguerra e di trovare la strada di una pace costruttiva e giusta. La democrazia che s'instaurò in Italia tra 1945 e 1948 dimostrò che il paese era maturato rispetto al primo dopoguerra, ma che le condizioni del nuovo assetto europeo, con l'avvio della guerra fredda, non avrebbero consentito all'assetto, disegnato dalla Costituzione, di garantire giustizia e libertà, i valori nei quali si può riassumere l'esperienza tragica, ma salutare, della Resistenza. Non bastava che nelle città, e Venezia fu tra queste, si ricomponesse il tessuto civile messo a così dura prova dal Fascismo prima e dalla guerra, dall'occupazione tedesca e dalla guerra civile poi. I due primi sindaci del dopoguerra, Ponti e Gianquinto, eletto nel 1946 a capo di una giunta che oggi diremmo di centrosinistra, pensavano di credere in principi comuni, ma la realtà delle cose e la dialettica delle forze in campo, a Venezia come sul piano nazionale e internazionale, avrebbero costretto a lungo la società, l'italiana come quella locale veneziana, dentro la camicia di forza di una

contrapposizione non soltanto ideologica, ma di poteri reali, collegati alle potenze vincitrici della guerra. La stessa "continuità" della società italiana, principio in sé positivo, avrebbe ostacolato la pienezza della democrazia, agli istituti della quale, in una con la ricostruzione, il Paese si accinse. A Venezia ciò significò il sacrificio di un vero ricambio della classe dirigente che era stata fascista. Volpi morì nel 1947, ma era stato salvato, come Cini, da una conversione tempestiva che non ne cancellava la collaborazione con il regime, anche se la prima fu utile alla Resistenza. Ciò vale anche per Gaggia e, in genere, per tutti gli esponenti di un ceto dirigente che aveva saputo o potuto evitare di comprometersi con il Fascismo del crepuscolo. Se non fu possibile un ricambio radicale di classe dirigente, la realtà stessa delle cose consentì l'affacciarsi alla ribalta della vita della città degli uomini che avevano fatto la Resistenza (ma non di tutti, spesso scavalcati da uomini più realisti, o da rappresentanti non troppo coinvolti con il passato regime), i quali peraltro non si rivelarono portatori, per Venezia, di un'idea e di un disegno alternativi rispetto a quelli che Volpi aveva saputo promuovere.

La questione che si pose, dunque, nei primi anni cinquanta, al di là delle maggioranze che sostennero le amministrazioni comunali (dopo Gianquinto, i democristiani Angelo Spanio e Roberto Tognazzi, fino ai due anni di commissariamento che chiusero il decennio), fu come proseguire la politica industriale di Volpi. Premeva, oltretutto, il problema dell'esuberanza della popolazione nella città storica, problema aggravato dalla disoccupazione. Non restava che riprendere da dove Volpi aveva lasciato, con l'intervento attivo dell'industria dello Stato che, con la strepitosa vittoria alle elezioni politiche del 1948, e la collocazione internazionale dell'Italia, era controllata dalla Democrazia cristiana. A sostenere il rilancio del modello volpiano fu, in ogni caso, un blocco di interessi economici e sociali assai esteso: d'altra parte, esso era facilitato dall'assenza di uno sviluppo alternativo dell'area. I fattori determinanti della ripresa di Marghera consistettero, infatti, nella progressiva integrazione tecnologica tra le industrie dei settori chimico, metallurgico e petrolifero, nella disponibilità di metano, in aggiunta all'energia elettrica, e in una considerevole offerta di manodopera proveniente dall'agricoltura. Ma ad essi bisogna aggiungere l'alleanza di fatto tra coloro che puntavano su Porto Marghera e quanti miravano al facile benessere diffuso che poteva venire dal turismo: albergatori, esercenti, artigiani. Nel 1953 si costituì, così, il Consorzio per lo sviluppo del porto e della zona industriale, al quale partecipavano il Comune e la Provincia di Venezia. E fu sotto il suo impulso che venne infine completata la prima zona industriale (1961) e fu deciso di realizzarne una seconda, mediante il



Laguna di Venezia, casse di colmata nell'area della terza zona industriale, anni '60

prosciugamento di una grande porzione di terreno agricolo.

Bisogna dire che l'opera di industrializzazione della seconda zona non ebbe la qualità necessaria ad evitare i disastri ecologici che oggi vengono riconosciuti universalmente. E si deve all'incultura e all'abulia amministrativa e politica degli enti locali se fu consentita la rapida e conveniente acquisizione di quei terreni pubblici, in parte asciutti e in parte barenosi, da parte di pochi gruppi industriali, senza che si correggesse e integrasse il complesso industriale lasciato dall'operazione Volpi. La seconda zona venne, così, di fatto, a identificarsi con lo sviluppo della grande chimica privata, che si collegava con i settori omogenei della prima zona per fare dell'intera Marghera un'unica grande fabbrica integrata.

D'altronde, che in questo modo ci si allontanasse dal cuore virtuoso del disegno di Volpi è dimostrato dalla politica seguita nella città storica. Nel disegno volpiano, la Venezia «grande» doveva essere un mosaico di tessere di qualità. Ora, mentre lo sviluppo industriale nella terraferma veniva condotto all'insegna del profitto senza alcuna considerazione dei guasti ambientali che si andavano procurando, la fisionomia urbana della Venezia storica veniva lasciata deperire (e violare con interventi edilizi che gridano ancora vendetta), mentre, singolarmente, si rifiutava, nel 1953, il progetto della palazzina "in volta de canal" del grande architetto Frank Lloyd Wright. Quanto alla fisionomia civile ed economica della città storica, essa non veniva rinnovata a dovere, lasciando campo libero al turismo. Nella terraferma mestrina le cose andarono ancor peggio: il movimento demografico al quale non si volle (o non si seppe) conferire un purché minimo ordine diede vita ad una mostruosa realtà urbana. Pochi furono gli interventi razionali, mentre largo spazio si lasciò alla speculazione che puntava ad una città-dormitorio. Eppure non erano mancati i richiami

degli uomini di cultura. Gino Luzzatto, tornato a fare il rettore di Ca' Foscari nel 1945 (e fino al 1953), aprendo il convegno dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, aveva parlato, nel 1955, di una «più grande Venezia» come di un obiettivo concreto e raggiungibile. Egli vedeva in una vera e intensa funzione commerciale di Porto Marghera il volano perché le industrie potessero davvero concorrere ad un equilibrato sviluppo economico di Mestre. Di quest'ultima, Luzzatto pensava che potesse e dovesse diventare il «grande mercato» dell'area veneziana. E, più in generale, il professore cafoscarino tessè allora pazientemente la trama razionale di una città che sapesse salvaguardare un patrimonio unico al mondo e attrezzare il nuovo centro urbano mestrino in modo da farlo diventare il massimo centro commerciale del Veneto.

Le cose presero, invece, una piega totalmente diversa. Ad aggravare le cose, il declino delle funzioni economiche della città storica determinò un progressivo "esodo" di popolazione, un imponente travaso tra città storica e Mestre di nessuna qualità, perché collegato alla perdita di funzioni vitali per una città come Venezia, storicamente produttiva. È ben vero che lo spostamento verso il terziario era un fenomeno naturale. Quello che rimane storicamente una responsabilità del ceto politico e amministrativo da allora è di non aver saputo favorire la sostituzione delle vecchie produzioni tradizionali con quelle dell'immateriale, che sembrerebbero perfettamente coerenti con le caratteristiche ambientali e urbane della città storica.

L'unico settore della vita della città storica che mantenne, in quei primi decenni del secondo dopoguerra, il proprio livello qualitativo, fu il settore culturale. Non soltanto la Biennale, per quanto nata nel 1895, continuò a rappresentare la più indovinata scelta del secolo, ma la città si arricchì all'inizio degli anni cinquanta della Fondazione Giorgio Cini, divenne la sede della Società europea di cultura, vide affermarsi i propri due atenei, Ca' Foscari e l'Istituto di architettura. Caso interessante, questo, della crescita del settore culturale, marxianamente sovrastrutturale, in corrispondenza di un decremento così forte della vitalità economica, tipicamente strutturale. Così come significativa appare, in prospettiva storica, la ricchezza del dibattito delle idee, vivissimo negli anni sessanta, ma già consistente nei cinquanta, quando Venezia si confermò anche spiritualmente città del secolo in concomitanza con il passaggio pastorale veneziano del cardinale Angelo Giuseppe Roncalli (1953-1958), poi papa Giovanni XXIII. Ma questo, della straordinaria vitalità della Chiesa cattolica veneziana, in una città ricca di fermenti anche in altri ambiti religiosi (vivace la Comunità ebraica, attivi i valdesi, in genere in anticipo sui

tempi il dialogo interconfessionale) è un fenomeno che rimarrà pressoché intatto fino alla fine del Novecento, che vedrà un terzo patriarca diventare papa, e sia pure per lo spazio di un mattino (è il caso di Giovanni Paolo I, nel 1978).

Dal 4 novembre del '66: la forza delle cose e la miopia degli uomini

D'improvviso, mentre virtù ed errori si sommano in un saldo che sembra oggi decisamente passivo, e che, visto da vicino, non poteva che essere motivo di contrasto di opinioni, il rude abbraccio del mare richiamò i veneziani alla realtà delle cose. Per l'intera giornata del 4 novembre 1966, Venezia provò che cosa potrebbe accadere se la laguna dovesse smarrire tutto il suo equilibrio. A un centimetro dalla fine, i veneziani compresero che neanche la miracolosa Venezia, anzi soprattutto la miracolosa Venezia costruita sull'acqua, poteva alterare troppo a lungo le regole, pur flessibili, della natura. Rimane, per la storia veneziana, la data di quell'alluvione (che pure colpì anche altre parti del territorio nazionale, e Firenze su tutte le altre) un tornante decisivo della sua vicenda millenaria. Dopo di allora, non si poté più fare come se non potesse accadere, perché era accaduto.

Il periodo che si apre con l'alluvione del 1966 è difficile oggetto di sintesi storica. Che l'avvertimento della natura sia stato tanto vigoroso da impedire all'evento di apparire da subito periodizzante non significò, tuttavia, che dopo di allora non si sia continuato a pensare, ma anche ad agire, come se nulla fosse stato. Del resto, il canale dei petroli fu costruito dopo, e occorse la legge speciale del 1973 perché la progettata terza zona industriale trovasse un insuperabile ostacolo. E l'alluvione venne interpretata in modo distorto fino a farne la manifestazione indiscussa dell'asserita impossibilità di Venezia di vivere pienamente la "modernità". Pochi, dopo di allora, come del resto prima, pensarono che la "modernità" avrebbe potuto essere interpretata da Venezia in modi anche difforni da quelli di qualsiasi altro luogo, e che le imperizie, le negligenze e le imprudenze messe a nudo dal terribile evento avrebbero potuto essere evitate mantenendo in vigore l'idea di «grande Venezia», attraverso la correzione radicale e l'abbandono di quelle imperizie, di quelle imprudenze e di quelle negligenze. Tra i pochi, su tutti, Giuseppe Mazzariol, che non a caso fu esponente di quella cultura del secondo Novecento che si definisce attraverso il concetto di "riforma" (politica, civile, sociale, economica) e che, insieme con un gruppo di uomini della sua generazione e di quella immediatamente successiva, dopo aver tentato, dalla direzione della Fondazione Querini Stampalia dove invitò a lavorare Carlo Scarpa e dalle Facoltà prima di Architettura e poi di Lettere, da dove seppe interessare a Venezia Le Corbusier e

Kahn, cercò di mostrare una via anche politica ai cittadini divisi ideologicamente tra conservatori, rafforzati dall'alluvione nel loro disegno miope, e novatori, così sciocchi da non saper trarre alcun insegnamento dalla lezione del 1966. È questa, del resto, la filosofia del centro-sinistra, nel suo versante intellettuale, a Venezia. Le ragioni del suo insuccesso negli anni settanta, anni di montante "proibizionismo" antimodernistico motivato con l'alluvione del 1966, sono quasi esclusivamente culturali, tant'è vero che la generazione successiva a quella di Mazzariol avrebbe ripreso la sua «idea di Venezia» alla fine degli anni ottanta, puntando a realizzarne almeno le premesse negli anni novanta. Che poi la città abbia conservato a lungo la propria anima, malgrado il contagio dell'idea che è alla base del turismo come monocultura, la negoziabilità del bene culturale, il cui carattere è fruttifero fino a che non si esaurisce in se stesso (come accade nel caso di Venezia, che è nel suo insieme bene culturale, opera d'arte unica), non deve stupire. Mille anni di storia sono una fonte di ispirazione quasi inesauribile.

Ma la domanda angosciata di allora – Venezia, fino a quando? – è rimasta ancora senza risposta. Restaurare Venezia, correggere le storture e riconvertire Porto Marghera, importare finalmente l'immateriale, sviluppare l'Università nel senso di farne centri di eccellenza di ricerca oltretutto di didattica alta, assumere funzioni di capitale non per obbligo ma per virtù, tutto ciò dipende dalla capacità di ridisegnare il progetto novecentesco in presenza di un Veneto uscito dalla più grande e disordinata rivoluzione della sua storia. Ma, *hic Rhodus, hic salta*, non basta rifare i bordi dei canali e ridurre il moto ondoso, ed al limite neppure mettere in salvo strettamente Venezia dal mare, se non si è deciso quello che, dentro la cinta acquee della città antica, resterà di uomini e di vita. Se tutto si riducesse a rifare le pietre, la fine di Venezia sopraggiungerebbe senza rimedio. Sarebbe come rinnegare il secolo che si chiude, non trarre alcuna lezione dagli eventi, cancellare la memoria di un lavoro millenario di conservazione di un miracolo che è stato cucito e scucito tutti i giorni, e ha bisogno di una cura paziente ed infinita, ma che non può essere custodita sotto vetro (salvo ammettere alla sua inutile fruizione milioni di turisti, abbassando il livello culturale di una realtà civile alla misura del vivandiere e del biscazziere) e va collegata al Veneto nuovo, e al mondo di cui è espressione per essere vissuta come parte di un tutto metropolitano che si allarga secondo cerchi concentrici.

L'ultimo trentennio non è meno folto di figure, a Venezia, di quel che non siano stati l'esordio e la maturità del secolo. Scrivere la storia sarà possibile quando l'incalzare della cronaca si sarà fatto meno urgente, e le passioni, se mai ciò possa accadere, si saranno raffreddate.

PRINCIPALI FATTI DI CRONACA VENEZIANA NEL SECOLO XX

- 1902 Alle ore 9,50 del 14 luglio crolla su se stesso il campanile di S.Marco. Nei giorni precedenti vi erano state numerose avvisaglie, che avevano dato luogo a sopralluoghi. Al momento del crollo fortunatamente la Piazza è deserta e non si verificano né danni né vittime: unica vittima a quanto pare un gatto. Si decide di ricostruire il campanile “dov’era e com’era”. Il 25 aprile dell’anno seguente, festa di S.Marco, si pone la prima pietra del campanile ed esattamente dieci anni dopo, il 25 aprile 1912, il campanile viene inaugurato.
- 1903 Il Patriarca di Venezia Giuseppe Sarto di Riese viene eletto Papa Pio X.
- 1911 Iniziano i lavori per la costruzione di Porto Marghera ai Bottenighi, con i fondi della legge n° 502 del 1907.
- 1915 Il 23 maggio l’Italia dichiara guerra all’Austria; il 24 ottobre Venezia subisce la prima incursione aerea che provocherà la distruzione del soffitto affrescato da Giambattista Tiepolo della Chiesa degli Scalzi. Nei tre anni seguenti si susseguiranno numerose altre incursioni che procureranno altri danni a monumenti ed opere d’arte.
- 1917 Il 24 ottobre avviene la rotta di Caporetto e la prima linea si sposta sul Piave a poche decine di chilometri da Venezia.
- 1918 Nella notte tra il 10 e l’11 febbraio accade la “beffa di Buccari”. I Mas con a bordo D’Annunzio, Ciano e Rizzo aggirano le linee nemiche nella baia dalmata di Buccari. Il 3 novembre a Villa Giusti presso Padova, viene firmato l’armistizio che pone fine alla Grande Guerra.
- 1919 Venezia viene decorata dal Ministero della Marina con la croce al merito di guerra, mentre la flotta austro-ungarica sosta prigioniera nel bacino di S.Marco. Il “sindaco d’oro” Filippo Grimani lascia la carica dopo 24 anni (1885-1919).
- 1923-24 Tra l’ottobre del ’23 e il febbraio del ’24, vengono soppressi ed aggregati al Comune di Venezia, i Comuni di Pellestrina, Burano e Murano.
- 1926 Il 24 agosto vengono ammessi al Comune di Venezia, Mestre, Zelarino, Chirignago, Favaro e Malcontenta. Nel dicembre dello stesso anno viene nominato il primo podestà, secondo la normativa fascista (Pietro Orsi).
- 1929 Il freddissimo inverno trasforma la laguna in un pack.
- 1932 Il 6 agosto è inaugurata la prima Mostra internazionale d’Arte Cinematografica.
- 1933 Il 25 aprile viene inaugurato il ponte autostradale translagunare Littorio, poi della Libertà. Nello stesso anno si completa l’autorimessa di piazzale Roma e si apre il Rio Nuovo.
- 1934 In giugno Hitler e Mussolini si incontrano a Venezia. Si inaugurano due ponti sul Canal Grande: quello in pietra degli Scalzi e quello “provvisorio” in legno dell’Accademia.
- 1935 Acqua alta di m. 1,50 sul medio mare.
- 1937 Viene varato il 21 agosto il Regio decreto legge n° 1901, recante norme “per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia”, prima legge speciale dopo quella napoleonica del 1807.
- 1943 Il 12 settembre i nazisti occupano Venezia.
- 1945 Il 28 aprile Venezia è liberata dalle forze di occupazione tedesche.
- 1951 Il 12 luglio nasce la Fondazione “Giorgio Cini” nell’isola di S.Giorgio.
- 1956 Viene inaugurata la nuova Stazione ferroviaria di S.Lucia. Il 31 marzo viene emanata una nuova Legge speciale per la salvaguardia di Venezia (n° 294/56).
- 1958 Il Patriarca di Venezia Angelo Giuseppe Roncalli viene eletto Papa Giovanni XXIII.
- 1961 Il 1° aprile viene inaugurato l’aeroporto “Marco Polo” a Tessera.
- 1966 Il 5 luglio viene emanata la terza Legge speciale per Venezia (n° 526/66). Il 4 novembre la città viene sommersa dalla più alta delle “acque alte” della storia: + m. 1,94 sul medio mare.
- 1973 Quarta (o quinta comprendendo la napoleonica del 1807) Legge speciale per Venezia (Legge 16 aprile 1973, n° 171).
- 1975 Nasce la Vogalonga, manifestazione remiera non competitiva contro il moto ondoso e per il recupero delle tradizioni.
- 1978 Per la terza volta un Patriarca di Venezia viene eletto papa: è Albino Luciani che diventa Papa Giovanni Paolo I.
- 1979 Il 17-18 giugno si tiene il primo referendum per la separazione di Mestre da Venezia: vincono i contrari con il 72% dei voti. Acqua alta a m. 1,66 a punta Dogana. Riprende vita il Carnevale di Venezia, che raggiungerà il proprio apice negli anni ’80.
- 1980 Summit alla Fondazione Cini dei Capi di Stato dei sette paesi più industrializzati.
- 1980-81 Nel giro di 18 mesi le Brigate Rosse uccidono due dirigenti industriali (Gori e Taliercio) ed un funzionario della Digos (Albanese).
- 1984 Nuova legge speciale del 29 novembre n° 798 (Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia).
- 1986 Nasce la Venice Marathon, gara che attraverso le rive del Brenta porta da Stra a Venezia migliaia di maratoneti da tutto il mondo.
- 1987 Secondo summit dei Capi di Stato dei paesi più industrializzati alla Fondazioni Cini.
- 1989 Il 15 luglio si tiene il concerto in bacino dei “Pink Floyd” che, richiamando sulla riva di S.Marco 200 mila giovani, lascia uno strascico di danni, immondizia e polemiche. Nuovo referendum per la separazione amministrativa tra Venezia e Mestre: vincono i “no” con il 57,8%.
- 1990 Il 12 giugno il governo ritira la candidatura di Venezia a sede dell’Expo 2000, lanciata fin dal 1984 dal Ministro De Michelis, dopo una lunga ed aspra polemica che divide la città.
- 1992 Nuova Legge speciale del 5 febbraio n° 139, che dispone finanziamenti attraverso mutui per vari interventi, tra i quali lo scavo dei rii, pratica vitale assai trascurata durante l’ultimo trentennio, che riprende sistematicamente nel 1995.
- 1994 Terzo referendum per la separazione di Mestre da Venezia, ancora vinto dai “no” con il 55,5%.
- 1996 La sera del 29 gennaio brucia il Gran Teatro La Fenice. Viene disposto di costruirla “com’era e dov’era”; affluiscono contributi da tutto il mondo commosso.
- 1997 Il 9 maggio otto membri di un gruppo di separatisti veneti, dopo aver sequestrato un ferry-boat con le armi, occupano il Campanile di S.Marco per issarvi un vessillo. Il “blitz” finisce con l’arresto dei separatisti.
- 1998 La città si divide ancora una volta nettamente sulla valutazione di un grande progetto: questa volta si tratta del Progetto Mose per lo sbarramento con dighe mobili alle bocche di porto per la difesa dalle alte maree.
- 1999 Il 24 aprile è costituito il Comune di Cavallino-Treporti, a seguito del referendum consultivo tenuto il 13 dicembre 1998.
- 2000 Il 25 febbraio il “sindaco filosofo” Massimo Cacciari si dimette dopo sette anni di governo della città. A capo del Comune lo sostituisce il 30 aprile Paolo Costa, già rettore di Ca’ Foscari e Ministro dei Lavori Pubblici.

(da: Giovanni Distefano e Giannantonio Paladini, *Storie di Venezia, 1797-1997*)