

Analisi di un territorio

Maria de Fanis

Mestre si è presentata per molto tempo come la città senza costanti, un riferimento confuso, oltre il tratto lagunare, in esplorazione guardinga del territorio, per natura non uniforme, in attesa di mimetizzarsi e di trasformarsi alla prima occasione. Ogni città ha delle caratteristiche sue proprie che si impongono con la forza delle linee, dei colori, delle forme, delle facciate. Mestre no. Nulla qui si impone. Rimane sospeso un qualche cosa, quasi una natura spazzolata, riassunta.

Cristiana Moldi-Ravenna
scrittrice

Mestre è una città appena nata, ancora larghissimamente in formazione, con tutti i difetti e le debolezze del neonato.

Roberto D'Agostino
assessore alla Pianificazione Strategica, Ambiente e Progetto Urbano

Premessa

L'invito da parte di una società di servizi tecnici veneziana a stilare un resoconto dell'evoluzione storica, culturale e urbanistica di Mestre, città canonicamente considerata di scarso interesse storico e additata come uno degli esempi più imbarazzanti dell'abuso pianificatorio nazionale, è stato quanto meno stuzzicante. E questo per due ragioni: la prima è che la richiesta è giunta da una società che, come si è detto, si occupa principalmente di lavori tecnici rivolti alla riqualificazione strutturale dell'assetto urbano. La seconda è che l'assetto cui si allude è stato fino ad oggi prevalentemente quello di Venezia. Se l'apertura a una prospettiva non esclusivamente venezio-centrica ci è parsa un ottimo stimolo di partenza, il fatto poi che oltre alla fisicità dell'ambiente la curiosità si sia allargata a qualcosa d'altro, "diverso", "culturale", ha costituito una conferma dell'opportunità di raccogliere l'invito. La consapevolezza condivisa con la committenza che la struttura dello spazio urbano sia inseparabilmente legata ai processi culturali che su di esso si consumano gioca un ruolo importante anche nel dibattito scientifico che caratterizza gli studi urbanistici e geografici contemporanei. In questi, infatti, la sostenibilità urbana, la tutela delle diversità, il controllo delle trasformazioni si misurano sempre più alla luce degli aspetti storico-culturali che, non meno dei

parametri strutturali, condizionano l'evoluzione e l'esistenza stessa delle città. Particolarmente, si sottolinea quanto sia proprio tale legame tra spazio e comunità a dar forma al concetto di identità urbana, nozione assai variegata che funge da traino per buona parte dell'azione sul territorio. Quanto a Mestre, il concetto di identità, o meglio della sua riscoperta, sembra stabilirsi al cuore di ogni recente intervento di pianificazione. La parola d'ordine in molti consessi cittadini è "riqualificazione sensibile e partecipata", termini con cui ci si riferisce sia a un'impostazione che guarda con pari interesse le emergenze problematiche più eclatanti e quelle che in maniera più soffusa contribuiscono alla peculiarità del paesaggio, sia al coinvolgimento attivo della residenza nella progettazione del territorio.

Sulla scia di queste considerazioni preliminari, l'idea di fondo di questa riflessione è che la volontà di fare di Mestre una città storica fondandosi sulle particolarità morfologiche e tipologiche della trama storica residua, volontà fortemente espressa dai numerosi cultori di storia locale, non sia in contrasto con quella di meditare sulle complesse vicende urbanistiche, sui processi d'abbandono, sulle forze sociali che hanno contribuito a modellare l'assetto urbano, ma che questi due propositi si possano invece efficacemente coniugare. È chiaro che, data l'ambizione di un simile progetto, si è proceduto considerando solo una minima parte degli schemi e dei meccanismi che hanno contraddistinto l'evoluzione urbana, puntando in misura maggiore su quegli aspetti che, a nostro avviso, risultano emblematici ai fini del riconoscimento e della progettazione attuale del tessuto insediativo. In modo particolare, si vuole porre in evidenza il pensiero costante che ha preluso ogni riflessione che verrà presentata in seguito, pensiero nato e delineatosi sempre più chiaramente attraverso una personale esperienza residenziale in questa città: che Mestre è di per sé una potente forma di critica culturale. E che ogni tentativo di lettura possibile contribuisce sempre in qualche modo a dar voce, con gli opportuni approfondimenti del caso, a quanto già facilmente intuibile attraverso un semplice approccio itinerante.

La logica del lavoro sta, inoltre, nel rintracciare i caratteri di un'ideologia ambientale, ancora sottilmente palpabile in questo spazio così prepotentemente disomogeneo, nelle immagini di un recente passato locale con un sincero senso del luogo. Ricollocarla in una pianificazione orientata da politiche urbane "culturali" che puntano sul colloquio con la collettività è invece un invito aperto all'amministrazione.

Nella seconda parte di questo lavoro si vuole proporre un'attenta disamina dei processi in fieri e delle progettualità future, possibile anche grazie al supporto di sistemi tecnologici innovativi di comprovata utilità nella gestione dei piani di sviluppo urbano (GIS o Sistemi Informativi Geografici).

Immagini di una città 'fantasma'

Come per l'isola-che-non-c'è nella fiaba di Peter Pan, anche per Mestre sono valsi epiteti altrettanto poco lusinghieri, Mestre invisibile, non luogo, e simili, sintomatici di una mitica invisibilità che ha costellato la storia della sua esistenza. Forse a causa di queste suggestioni negative, o della canonica svista dell'amministrazione pubblica di turno, ancora nel Piano regionale di sviluppo degli anni ottanta – uno strumento di considerevole potere programmatico – di Mestre non c'è nessuna traccia. Poco importa che al tempo fosse già in pole position nella gerarchia delle città venete con un significativo potenziale socio-economico. Il piano passa in rassegna doverosamente e con perizia i diversi problemi del capoluogo, dalla tutela ambientale ai collegamenti ecc., ma dell'insediamento che ormai possiede ben oltre 200.000 abitanti non c'è nemmeno l'ombra¹. Episodi come questo, molto grave, per inciso, dato il periodo in cui lo si registra, non possono che confermare la triste storia di una città da sempre alienata da inverosimili amnesie e scarsa sensibilità da parte degli organismi di gestione. Si pensi ancora a questo proposito agli esempi spesso riportati negli studi sul luogo, in particolare quelli relativi ai Prg e alle loro varianti, attraverso i quali è possibile osservare la sussistenza di una costante perversione nel voler cancellare, omologandoli, i tratti più distintivi del territorio urbano. Ora, se il modo in cui la città è stata costruita è sembrato in balia dell'arbitrio, la ragione di tale tendenza ha trovato in realtà un movente imbarazzante in quelle consuetudini epocali secondo le quali l'etica veniva sostituita con le irriducibili logiche della rendita spasmodica. Ciò non riesce, comunque, del tutto a spiegare i motivi della cattiva restituzione di alcuni piani generalmente considerati di un certo pregio. È possibile che allora in qualche caso ci si imbatta in spiegazioni più "rassicuranti", che scagionano le inadempienze della pianificazione accreditandole a mentalità ormai superate, secondo le quali, nel caso in cui l'esito di un certo progetto non fosse risultato ottimale, in fondo, ciò che contava di più, era aver agito in buona fede. La storia di Mestre è piena di simili combinazioni d'ingordigia e di caso. Ciò di cui si è certamente consci oggi come cittadini è però l'ineluttabilità del patrimonio urbano ereditato che, per quanto possa apparire un lascito imbarazzante, ci appartiene come la nostra struttura genetica, il sesso, la lingua madre, le capacità fisiche, il nostro vissuto. Per dare un ordine a tutte queste considerazioni fatte quasi istintivamente, risultanti dalla frustrazione che a volte deriva dalla lettura dei trascorsi della città e dal quotidiano scontro con le evidenti contraddizioni che ancora ne caratterizzano l'assetto, il successivo studio territoriale è stato condotto prendendo in considerazione il susseguirsi dei processi sociali, normativi e

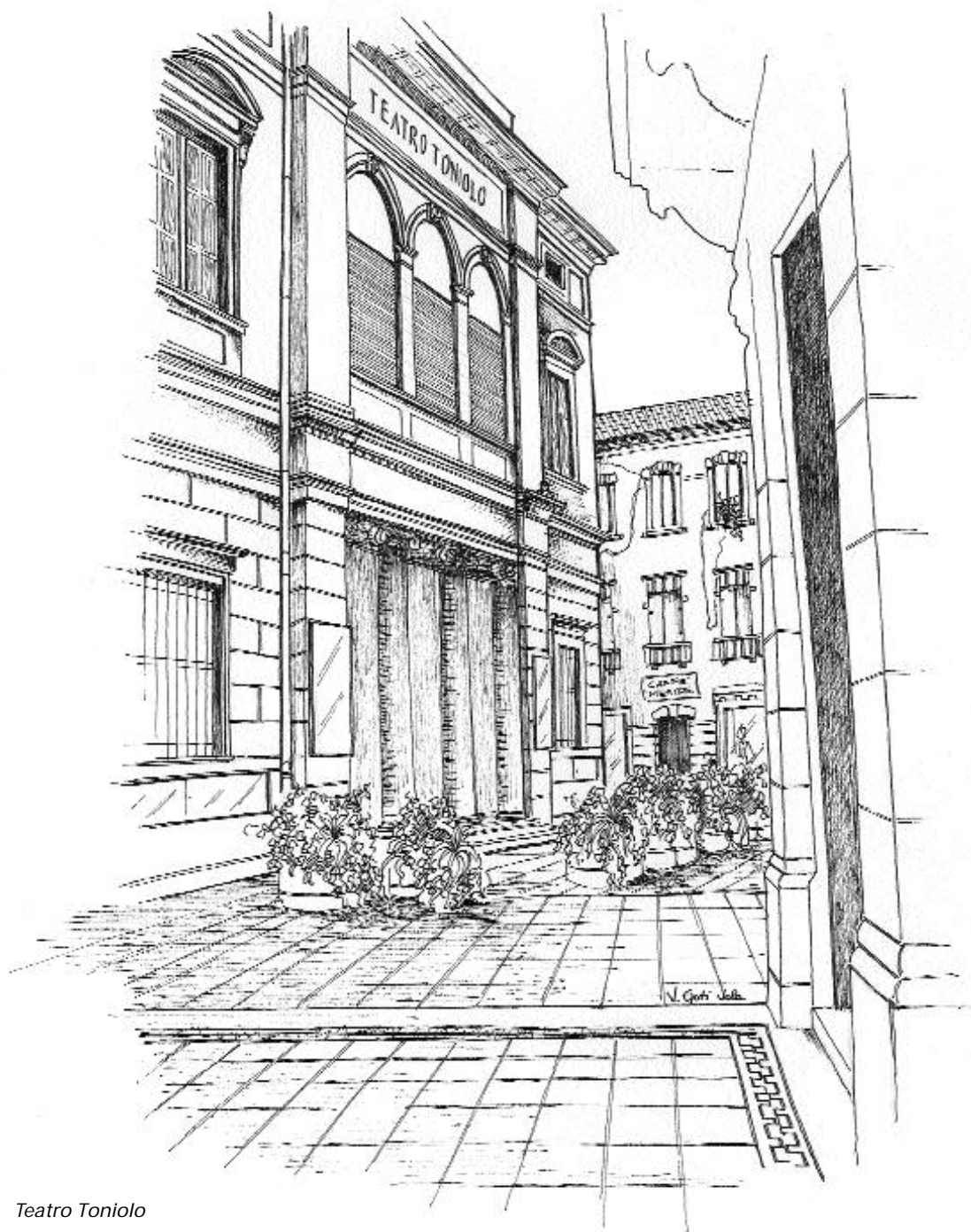
urbanistici che hanno connotato la storia di Mestre durante il Novecento attraverso le immagini offerte da una variegata popolazione di osservatori radicati, o di sensibili visitatori, e dai diversi progetti e piani per la città, cioè quegli strumenti intesi a regolare le diverse fasi della crescita urbana legata allo sviluppo industriale.

Il tracciato dell'analisi si è perciò strutturato in modo duplice: attraverso gli itinerari canonici della riflessione scientifica, ma scartando spesso verso la narrazione, ad opera di "normali" cittadini, amministratori, membri di imprese, enti, organizzazioni, associazioni culturali, storiografi, poeti, pittori. Ci si è accorti così di quanto questi percorsi trasversali siano talmente ricchi di sensibilità da partecipare alla storicizzazione dell'immagine di una città che si credeva non avesse storia, dimostrando una costante ricerca di mantenere in vita antichi significati e rintracciare una consapevolezza dell'abitare che era scomparsa solamente in apparenza. Attraverso l'approccio alla narrazione, siamo stati così proiettati "dietro le cose [...] e nei rapporti tra le cose" (Dematteis, 1999, p. 173), abbiamo visto "desideri, intenzioni, aggregazioni sociali intorno a progetti". Siamo stati condotti dentro a quei momenti in cui l'equilibrio socio-territoriale della vecchia Mestre – che poggiava su un'economia marginale, ma sufficiente a soddisfare le necessità esistenziali della popolazione – viene messo irrimediabilmente in crisi. Quella che abbiamo voluto indicare come "crisi territoriale", che nel caso specifico si configura nella sua forma iniziale come una transizione di portata eccezionale voluta dall'esterno, si intreccia con il vissuto di una cittadinanza che non è più in grado di rispondere in modo equilibrato alle alterazioni che modificano il suo territorio. In tempi davvero serrati, la grande trasformazione della struttura urbana e un apparato normativo imposto dall'alto permeano completamente il territorio, ma al tempo stesso lo trascendono, e portano il mestrino a perdere il controllo dei meccanismi che regolano la conservazione della sua identità. La nostra necessità è stata, dunque, quella di dare ascolto alle voci del disorientamento, condizione quest'ultima inevitabile nell'esperienza dell'abitante che disegna lo sradicamento come condizione forzata, ma che, tuttavia, di recente si riconosce sempre più attenuata in virtù di un'inedita vitalità che stimola la costruzione di nuovo territorio e media nuove forme di appartenenza.

La riflessione sull'operato della pianificazione ha messo in rilievo, dal canto suo, una prassi gravata per molto tempo da uno scarso o nullo rispetto di quelle ideologie secondo le quali la città deve rappresentare la più alta espressione della collettività che, a sua volta, si identifica nello spazio urbano per il significato riconosciutogli nel presente e attraverso la sua storia. In molte realizzazioni progettuali ha prevalso, infatti, una dimensione meramente

quantitativa, dove il "principio dell'equilibrio economico" tra pubblico e privato si è basato quasi esclusivamente sul possesso dei terreni; è doveroso a questo proposito ricordare che gran parte degli operatori sul territorio ha mantenuto forti interessi immobiliari nella zona (Boato, 1989); inoltre, per quanto concerne il piano regolatore tuttora in vigore, è osservabile una tale sovrapposizione di varianti, da far perdere di vista gli orientamenti stabiliti dal piano stesso. Ad aggravare ulteriormente la situazione, già di per sé così instabile, tutta una successione di operazioni urbanistiche "senza telaio" che si affiancano ai ritardi e veri vuoti operativi da parte degli organismi sovralocali, come il Ministero ai Lavori Pubblici, la Regione e altri enti con precise responsabilità d'intervento.

Risulta chiaro a questo punto che le diverse rappresentazioni di Mestre, persino quelle costruite negli ambiti della quotidianità individuale, non hanno potuto trovare una spiegazione rivolgendosi esclusivamente a pratiche circoscritte nel ristretto campo d'azione delle amministrazioni locali, ma è stato necessario invece aprirsi all'esterno per rintracciare le trame delle relazioni territoriali che agiscono tra la città e settori più vasti. La convinzione di fondo è che un atteggiamento costruttivo per l'individuazione di aree problematiche di un contesto che sembra oggi volersi collocare in una dimensione metropolitana possa e debba svilupparsi solo attraverso il dialogo tra scale differenti, uno scambio tra il locale e l'altrove in grado di riunire il più coerentemente possibile i diversi tasselli di un ampio mosaico.



Teatro Toniolo

Eredità geostorica

La ricostruzione della trama geostorica di Mestre è una faccenda complessa e spigolosa. “Conoscere Mestre”, ricorda l’assessore Roberto d’Agostino,

“ non significa, come per molte città, conoscerne l’organizzazione fondamentale, ad esempio gli assi dell’originaria formazione romana, le raggiere e i cerchi dell’espansione radiocentrica, le scacchiere delle prime periferie, la nuova periferia spontanea o pianificata [...] occorre conoscerne materialmente tutte le parti costitutive; o la si conosce tutta, o non la si conosce affatto: se una strada non l’hai percorsa fino in fondo non puoi dire di sapere dove andrà a finire o come realmente è fatta” (D’Agostino, 1989, p. 140).

Per quanto apprezzabile, sembra dunque che ogni tentativo di rintracciare il filo conduttore di una qualsiasi operazione di filologia territoriale attraverso una riflessione sulla struttura del costruito sia destinato a fallire, poiché ci si ritrova prima o poi col dover fare i conti con la nebulosa di un lungo, recente periodo marchiato da continui abusi pianificatori e un’apparente assenza di logicità territoriale. Scrivendo ripercorro con la mente una delle più acute analisi della città, la Storia di Mestre di Sergio Barizza (1994), che sembra suggerire che la storia della città, e dell’evoluzione del suo territorio, si scriva nell’arco degli ultimi due secoli e, in particolare, durante il Novecento. Una svista clamorosa o piuttosto la precisa volontà di sottolineare con la reticenza, glissando su tutto quanto è accaduto anteriormente al XIX secolo, che il prodotto visibile e fruibile della città contemporanea è il risultato di pratiche urbanistiche che hanno frantumato irrimediabilmente il tessuto urbano preesistente e, così facendo, tentato di smarrirne le radici, la storia, il significato²? Un’altra domanda emerge da questa prima considerazione: come intendere la storia di questa città bipolare di nome e di fatto³? Come storia che nasce e si evolve in contrasto oppure, come si preferisce evidenziare, in un rapporto pur talvolta tormentato con altre storie?

Naturalmente protesa al di là del proprio orizzonte cittadino, nei numerosi resoconti storiografici a disposizione, Mestre è inquadrata più o meno esplicitamente nella categoria delle città satellite, come luogo la cui esistenza ed essenza sono state per secoli indissolubilmente legate ad altre realtà territoriali, al punto da esserne, a volte, brutalmente direzionate. Il tradizionale carattere di rocca fortificata, e una localizzazione strategica per i traffici sia verso il mare che verso la terraferma, ne fecero infatti nel corso del medioevo un importante avamposto di Treviso e, successivamente, un baluardo difensivo di Venezia, nonché il nodo fondamentale del suo sistema politico territoriale,

militare ed economico; rifugio della residenza proveniente da Venezia⁴ e della manodopera del suo porto industriale in terraferma (Porto Marghera) dagli inizi del Novecento, Mestre è divenuta nel periodo del miracolo economico l'apoteosi della logica della rendita ad ogni costo e, recentemente, un infelice, brutto anatoccolo che potrebbe secondo i più ottimisti trasformarsi in un pregevole cigno.

Le testimonianze della nodalità di Mestre appaiono, comunque, non solo una costante dell'evoluzione storica del suo territorio, ma anche, in un certo senso, iscritte nel suo DNA. Le scarsissime informazioni anteriori all'XI secolo, periodo in cui si stabilisce la prima citazione documentata della sua esistenza, indicano infatti una mitica, ma plausibile, centralità della zona coincidente con la città odierna in età romana: Ad nonum della Peutingeriana⁵, in corrispondenza cioè di un punto cardine della rete stradale dell'impero i cui maggiori termini di riferimento erano rappresentati dalle località di Altino e Adria.

Per quanto sia stimolante addentrarsi nei meandri delle vicende così peculiari del passato remoto di questa città, vicende già comunque magistralmente indagate da autorevoli storiografi cui caldamente si vuole rimandare, questo lavoro si centra prevalentemente su quegli eventi che hanno connotato il volto oggi visibile della conurbazione.

Per restringere il campo alle vicende del secolo che si è appena concluso, la città appare un esempio tra i più controversi della transizione modernista, esito di quelle peculiari operazioni di costruzione territoriale che dagli anni venti diedero vita all'area industriale di Venezia. Come già ampiamente sottolineato dai numerosi studi sulla città, mai come a Mestre l'evento industriale fu destinato a cambiare quelle relazioni di spazio e di tempo che avevano storicamente caratterizzato l'assetto urbano: se infatti la formazione del polo industriale rappresentò, da un lato, un atto di carattere politico volto alla fondazione di un potere industriale regionale forte al tal punto da consentire l'integrazione dell'economia veneta nei già affermati circuiti nazionali d'inizio secolo, dall'altro, essa fu parallelamente causa di una criticabile ri-nascita di Mestre che da borgo a vocazione rurale e commerciale vide repentinamente trasformate le sue funzioni tradizionali. Ci si riferisce qui al ruolo che essa iniziò a rivestire a servizio della nuova industria come città/dormitorio di una manodopera, proveniente prima dalle province venete e, più tardi, da tutta Italia, attratta dalle numerose opportunità lavorative offerte dal rampante settore produttivo. La massiccia migrazione si protrasse senza sosta per decenni, stimolando una crescita sia economica che edilizia del sito urbano, ragione non solo di una spaccatura nell'estetica del paesaggio preesistente, ma soprattutto di una parallela e più grave rottura sociale con

effetti devastanti. Distrutti molti degli edifici d'importanza storica, privata dei valori di sito di terraferma dedito a una tradizione commerciale basata sulla comunicazione lungo le vie d'acqua, Mestre ha conosciuto una crescita carente di una seria regolamentazione che ne ha profondamente minato l'identità.

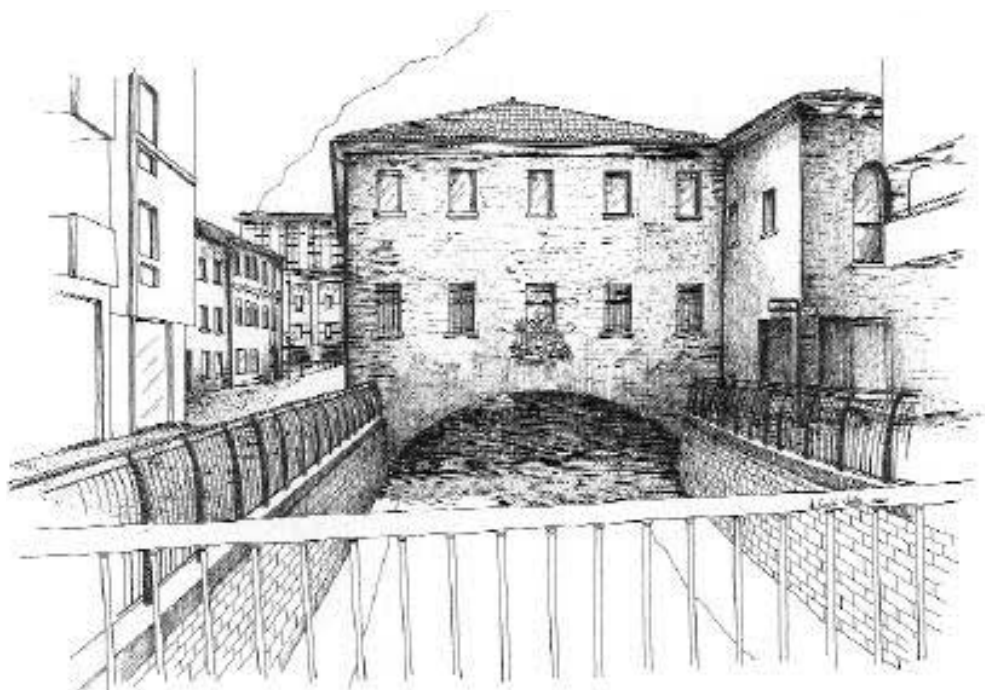
Appare, quindi, comprensibile come individuare una sorta di mestrinità sia stato fino a non molto tempo fa cosa non semplice, e per mestrinità s'intende un concetto che esprime l'esistenza di un'identità locale attraverso il legame territoriale della residenza in termini prevalentemente progettuali. Cosa non semplice, per lo meno fino alla realizzazione di alcuni progetti sul territorio mirati alla valorizzazione del patrimonio naturalistico e storico-artistico (a puro titolo d'esempio si pensi alla riqualificazione di piazza Ferretto e di via Palazzo, o la bonifica del corso d'acqua locale, il Marzenego, quest'ultima ancora in corso); operazioni che sembrano poter restituire una dimensione urbana sicuramente più gradevole che nel passato, nonché risvegliare vistosamente l'interesse del mestrino per il suo territorio. Se, quindi, è possibile parlare solo di recente di un evidente riscatto della mestrinità, quest'ultima attraversa invece più o meno marcatamente la memoria di una parte della popolazione più anziana che, al pari delle testimonianze scientifiche, ci è parsa come abbiamo detto una preziosissima miniera da cui attingere.

Il paesaggio urbano verrà, dunque, inteso in modo duplice: come fatto locale, pensato e costruito "dal basso", cioè da un soggetto sociale che vi intrattiene strette relazioni di appartenenza; e come risultato di complesse progettualità sovralocali fortemente direzionate dalla logica capitalistica. Attraverso la giustapposizione delle diverse prospettive del paesaggio mestrino ne visioneremo la territorialità in maniera del tutto problematica, mostrando come la produzione di territorio si sia rivelata progettuale e conflittuale.

Per prima cosa, si è constatato che la cancellazione su vasta scala dei caratteri di paesaggio rurale d'entroterra, all'origine di un pericoloso smarrimento dell'identità del luogo e del cittadino, è stata fondamentale legata a un processo sovralocale che corrispose con la creazione del polo industriale nell'entroterra veneziano. Si è visto, inoltre, come tale rimozione forzata delle preesistenze del territorio rurale sia stata accompagnata dalle scelte criticabili e talora apparentemente illogiche della pianificazione locale, dietro le quali si è in realtà celata la logica della speculazione edilizia; quest'ultima facilmente praticata a causa di una sconcertante debolezza dei piani regolatori urbani. Infine, si sono osservate le evoluzioni di una società che, attraverso il conflitto con un territorio spesso incomprensibile, dominato da un mondo invasivo esterno che tenta di smantellarne l'identità alle radici, ha saputo con fatica riprendere coscienza del proprio ruolo e dar vita a nuovi progetti. Ci si è così

rivelata una recente abilità: quella di esprimere una coscienza territoriale sempre più ristabilita, in grado di creare un nuovo paesaggio all'interno dei rapporti flessibili della produzione postmoderna.

Per esplorare le diverse rappresentazioni di un caso così articolato è stato necessario scegliere dei particolari del territorio da cui orientare le osservazioni. Inizialmente, accanto ad alcune brevi considerazioni preliminari su alcuni aspetti urbanistici ancora rilevanti nella topografia odierna, si è privilegiata l'acqua: 'dettaglio' questo assai evidente fino a metà del XX secolo, e poi quasi completamente scomparso nelle aree centrali della città perché sacrificato, come molti altri tratti del territorio, alle istanze della potente transizione industriale.



Via Magellano: Canal Salso

La strutturazione della città moderna

Il nucleo più antico di cui resta oggi una flebile traccia è quello del castello medievale: ne rimangono gli spalti e l'unica superstite delle supposte quindici torri che consentivano l'accesso alla città murata (Sbrogiò, 1990). Tutto ciò in corrispondenza dell'attuale centro urbano, sul quale la torre troneggia rassicurante. Questa immagine è utile per sollevare una questione assai complessa, con radici molto profonde nella storia dell'evoluzione della città, che evidenzia un aspetto fondamentale e al tempo stesso problematico del suo sviluppo in epoca moderna: l'impossibilità di rintracciare un unico, forte, punto di riferimento all'interno del proprio tessuto. Mestre è, infatti, a lungo priva di un centro chiaramente riconoscibile, e rimane incapace di identificare un elemento stabile per la reificazione ordinata del proprio territorio in quanto sempre obbligata a inseguire importanti emergenze viabilistiche, un luogo dove di conseguenza l'espansione è risultata troppo spesso anacronistica rispetto allo sviluppo delle sue parti (Lamanna, 1989). E si sa: "quanto più un insediamento è privo di centro, tanto più è arduo rintracciarne i confini" (La Cecla, 1988, p. 42). Questi, infatti, restano sempre molto fluidi, scivolando spesso sul territorio di Venezia che era, e sarebbe rimasta fino a tempi recenti, il nucleo trainante dell'intera terraferma, il cuore attorno al quale dovevano ruotare le funzioni urbane di Mestre. Attraverso la cartografia settecentesca è possibile osservare, ad esempio, quanto l'importanza del borgo del Castello, che aveva mantenuto una sorta di centralità grazie al ricordo del ruolo strategico assunto nella città medievale, fosse stata ridimensionata a un livello prevalentemente simbolico dal successivo affermarsi di altri borghi con funzioni specializzate, nettamente distinte e, soprattutto, economicamente pregnanti, la cui localizzazione diffusa trovava la propria ragione d'essere nella posizione nevralgica per i collegamenti e la viabilità⁶.

La questione della centralità si complica ulteriormente con la svolta verso la strutturazione della città in senso moderno, un giro di boa contrassegnato dalla costruzione della ferrovia e di un campo trincerato nel corso del XIX secolo. Dopo lo sfaldamento della Repubblica di Venezia e la conseguente rottura del suo sistema territoriale da parte degli austriaci e dei francesi, si assistette all'affermarsi di una sensibilità del tutto nuova nei riguardi di Venezia, da sempre riconosciuta città dotata di barriere naturali e difficilmente isolabile in un assedio, e dall'inizio del secolo XIX investita di inedite caratteristiche offensive di controllo su tutto il Veneto e l'Europa meridionale (Zanlorenzi, 1997). Di qui la decisione di rafforzare l'assetto militare della terraferma che comportò nel territorio di Mestre l'edificazione di strutture quali caserme, hangar, forni e fortificazioni nei luoghi considerati meno

protetti, nonché l'irrinunciabile supporto dell'infrastruttura ferroviaria⁷. Se queste opere confermarono, com'è evidente, la tradizionale funzione strategica dell'insediamento, esse si innestarono tuttavia su un territorio mai ben consolidato provocando fenomeni ancor più spinti di disgregamento del suo tessuto. Mediate da un rapporto complesso tra il costituirsi di una "personalità armata", da un lato, e l'avvento della tecnologia ottocentesca, dall'altro, queste particolari scelte dell'urbanizzazione si videro protese a sud-est della città, non lontano dalle barene dei Bottenighi, prefigurando la grande trasformazione del secolo successivo. E difatti, come viene ricordato da alcuni storici interessati all'organizzazione militare della terraferma, la linea ferroviaria Venezia-Milano inaugurata nel 1842⁸ e il suo prosieguo, cioè il "gran ponte" translagunare conducente a Venezia, vennero condizionati nel loro tracciato che, secondo le prescrizioni militari, dovette essere portato per motivi difensivi in prossimità della prima costruzione fortificata dopo la definitiva distruzione dell'antico castello: il Forte Marghera, ultima propaggine edificata a ridosso del Canal Salso. Analoghe valutazioni strategiche avevano inoltre disposto che la stazione fosse tenuta il più lontano possibile sia dal forte che dal nucleo urbano, con la conseguenza di una nuova linea verso sud dello sviluppo edilizio, fino a quel momento disteso per lo più lungo l'asse ovest-est, disegnato naturalmente dall'andamento delle vie d'acqua. Inoltre, la formazione di un segmento stradale che dalla nuova stazione ferroviaria consentiva di raggiungere il settore più a nord della città – la zona di Carpenedo –, infrangendo trasversalmente l'area del castello, delineò gli assi principali del futuro sviluppo urbano che, bloccato a sud dalla barriera della ferrovia e, più tardi, dalla zona industriale, si vide orientato prevalentemente verso nord-est e nord-ovest.

Morfologicamente trasformata da grandi infrastrutture che attraversavano, tagliandolo, il suo territorio, e priva di un nucleo centrale chiaramente riconoscibile, a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento, Mestre rivelava così i connotati di borgo

"estremamente mobile, che viveva essenzialmente dei servizi indotti dalla vicina Venezia, che si contraeva o ampliava sulla base della loro continua richiesta, adeguandosi facilmente a concedere ampio spazio per i nuovi insediamenti, e conseguenti ristrutturazioni e modernizzazioni, pronta ad accogliere ed integrare consistenti flussi migratori" (Barizza, 1994, p. 15).

Questa citazione esprime a chiare lettere lo stato di un territorio relativamente instabile, sempre in bilico tra strutturazioni e spaccature, offrendo quasi un'anticipazione delle vicende successive del centro urbano, dove proprio tale

accreditato carattere di resilienza del territorio fu in buona parte il motivo che spinse la grande imprenditoria nazionale a realizzare in questo particolare settore della terraferma i propri progetti capitalistici.



Resti dell'antico castello di Mestre (sec. XI)

La 'sistemazione' idraulica: eutanasia delle acque e cancellazione del territorio

Oltre alla posizione geografica e le vie di terra, erano i corsi d'acqua che avevano fatto di Mestre un rinomato centro di traffici nella terraferma veneziana. Questi ultimi rivestivano un ruolo economico e iconico ancora abbastanza rilevante nella città primo novecentesca, ruolo la cui importanza aveva tuttavia incominciato a scemare con l'affermarsi dell'infrastruttura ferroviaria prima e, più tardi, il rafforzamento di quella stradale. Due sono le presenze acquatiche della città: il Marzenego, che dal X secolo fluisce in corrispondenza del letto dell'antico Musone, un grande fiume di sorgente il cui alveo si suppone arrivasse a congiungersi con quello attuale del Canal Grande, e il Canal Salso, un canale artificiale che la Serenissima costruì nel 1361 per far fronte alla debolezza funzionale del Marzenego, non più adeguato a mediare i traffici sempre più intensi che intercorrevano tra Venezia e la terraferma.

L'esistenza di una struttura urbana caratterizzata dalla pregnanza di questi due corsi d'acqua è evidente nell'attività economica e sociale della città ai primi del Novecento, quando l'avventura industriale del porto di Venezia sarebbe rimasta ancora per poco a uno stadio programmatico. Dalle fonti documentarie e attraverso alcune rappresentazioni cartografiche si ha conferma di quanto l'acqua fosse un marchio predominante nel territorio urbano: il Marzenego scorreva nelle attuali Riviera XX Settembre, via Poerio – ramo delle Muneghe –, via San Girolamo attraverso il canale omonimo; la testata del Canal Salso si protraeva quasi fino all'altezza dell'odierno edificio del centro "Alle Barche", in piazza XXVII Ottobre. L'acqua era inoltre presente nelle aree periferiche della città, dalla realtà della gronda lagunare ad alcune ville dotate di laghetti, ai fossati che circondavano le numerose fortificazioni esterne. Quest'immagine urbana, assai distante da quella odierna, traspare inoltre in gran parte dell'iconografia d'epoca preindustriale che sembra prediligere proprio la rappresentazione delle brulicanti attività localizzate sul Canal Salso,

"testa di ponte del traffico merci e passeggeri dalla terraferma verso Venezia e viceversa [...] cuore mercantile di Mestre [...] sul confine ideale tra la città d'acqua e quella di terra" (Barizza, 1994, p. 163).

Sorvolando sulla fase paleoindustriale del luogo, che si indica approssimativamente tra l'apparire della ferrovia in epoca risorgimentale e l'inizio della costruzione del porto di Venezia in terraferma, ciò che ci preme

sottolineare è che il ruolo sempre più consistente che i collegamenti ferroviari e stradali giocarono nel Novecento ebbe come contropartita la definitiva perdita di centralità dell'acqua. In particolare, ci viene ricordato che "nella piccola Mestre che orgogliosamente tentava di mettersi sulla strada della modernizzazione, il nuovo doveva e poteva cominciare [...] dall'interramento di quell'ultimo tratto di canale maleodorante (il Canal Salso)" (p. 197). La storia del Canal Salso e, in senso lato, quella delle vie d'acqua di Mestre, o per meglio dire, la storia della loro fine, si è concepita quindi come un plausibile "inizio" della nuova città, un contesto che poco o nulla ebbe a che vedere con il borgo preesistente.

Ma osserviamo meglio le peculiarità di questo inizio. È opinione unanime collegarlo al "piano Volpi". Realizzato grazie ai finanziamenti erogati da solidi istituti di credito, assicurazioni e imprenditorie varie, e promosso da tre rappresentanti della nobiltà industriale del tempo, Giuseppe Volpi, Vittorio Cini e Achille Gaggia (Lanaro, 1984; Roverato, 1984)⁹, l'obiettivo del piano era di garantire l'avvenire economico a una Venezia ormai decadente e inadeguata alle esigenze del moderno sviluppo industriale, "conservandole il ruolo direzionale delle attività opportunamente allontanate dallo spazio urbano" (Zanetto, 1980, p. 214)¹⁰. Si pensò quindi a un lancio commerciale assai articolato e multiforme, che prevedeva una pubblicitaria volta a promuovere la città rappresentandone un variegato potenziale attrattivo: la si mostrò come luogo artistico, ricco delle tradizionali bellezze a cui doveva la propria notorietà; ma anche al passo con i tempi, grazie alla nouvelle culture che essa si confermò capace di proporre con l'istituzione di associazioni culturali di fama internazionale quali, ad esempio, la Biennale, Cà Pesaro, Mostra del Cinema, che raggrupparono attorno a sé le più stimolanti forze avanguardiste del momento. In più, Venezia poteva anche soddisfare la nuova euforia modernista divenendo un efficiente polo industriale/commerciale attraverso la fondazione di un porto industriale in terraferma (Porto Marghera), capace di garantirle un "avvenire mercantile sicuro", salvaguardare il centro storico da un'impossibile espansione industriale (Volpi, 1993, p. 348) e soddisfare al tempo stesso le finalità capitalistiche dei promotori di un simile progetto. In quanto città adiacente al polo, è in questa parte del piano che Mestre entrò in gioco, pensata così adatta come ricovero per la manodopera che sempre più numerosa affluiva all'entroterra industriale che il suo destino venne dirottato dalle vicende di Venezia e, per oltre mezzo secolo, le sorti delle due realtà seguirono percorsi paralleli. Sacrificate le sue vocazioni antiche, commerciale e agricola, all'industria, Mestre fu costretta a barattare la propria identità, iniziando ad apparire nel contesto nazionale e internazionale come originale "fenomeno urbano" per la "rapidità della sua crescita e maturazione: un

fenomeno recente e decisamente inconsueto nel panorama europeo” (Zanetto, 1990, p. 44), e la sua realtà venne interpretata da punti di vista molteplici ed eterogenei che la definirono “necessaria espansione di Venezia”, “Venezia moderna” (Barbiani, Conti, Perulli, 1978, p. 47), oppure, esaltandone la funzionalità economica, addirittura una sostituzione di Venezia.

Più nel dettaglio, le trasformazioni necessarie per servire la sconosciuta funzione industriale riguardarono il miglioramento della viabilità per agevolare il pendolarismo verso Marghera, la soluzione di alcune vecchie questioni di carattere igienico-sanitario e l’ampliamento dei terreni edificabili per accogliere una popolazione di cui si prevedeva una notevole crescita. Caso emblematico del trasformismo del tempo legato a queste nuove istanze varie, igieniche e fondiari è appunto quello prescelto del Canal Salso. Cardine dei commerci del mestrino fino alla fase industriale più intensa, l’immagine di questo corso d’acqua si offre come luogo privilegiato per l’osservazione degli eventi del locale, anche perché gli interventi che ne mutarono il destino coincisero all’incirca con una data fatidica per la città, il 1926. Ad appena tre anni dal conferimento del titolo di città (6 maggio 1923), è in questa data che Mestre perse la municipalità per essere politicamente accorpata a Venezia¹¹, un momento in cui si conobbero le prime, significative azioni di trasformazione del tessuto urbano rivolte a quei marchi che più di altri rappresentavano la tradizionale struttura economica del territorio e, in un certo senso, l’autosufficienza stessa dei cittadini. Il 1926, quindi, momento di svolta per la città, e anno dell’interramento della testata del Canal Salso. La logica di questo atto di trasformazione è evidentemente ambigua: pur dichiarando che l’interramento era fondamentalmente motivato da politiche di risanamento igienico dell’antica zona industriale¹², lo si percepì altresì legato a un progetto di diversa scala, lo stesso che abbiamo visto finalizzato all’assimilazione di Mestre a Venezia. Riducendo la testata del Canal Salso si mirava, infatti, sia a preparare l’area di barena di cui il canale era un corpo centrale all’imminente espansione urbana legata al nuovo disegno industriale, sia a riorganizzare la struttura viaria di Mestre per agevolare un collegamento più snello con Venezia, che si era pensato possibile abbandonando l’antico percorso d’acqua e usufruendo di un nuovo ponte translagunare stradale, il ponte del Littorio, inaugurato di lì a poco, nel 1933. Naturalmente, le operazioni sul Canal Salso sono solo, appunto, un esempio dell’articolata rimozione dei segni del territorio cui la città fu soggetta con la fondazione della zona industriale veneziana. Ma lo si è percepito, per lo meno nei diversi resoconti della storia locale, come una rappresentazione davvero emblematica, che mostra l’intervento demolitore di un nodo focale della rete cittadina da cui passavano gli antichi traffici e nel quale, soprattutto, era iscritta la storia del luogo¹³.

Trovando una giustificazione nella necessità di agevolare i processi produttivi velocizzando i meccanismi relazionali ad essi collegati, interventi come quello appena descritto dimostrano anche un capovolgimento dei ruoli di Venezia e della terraferma: è quest'ultima che balza alla ribalta come contesto di nuove possibilità adatte a rispondere alle esigenze dell'industria di Porto Marghera; e se alla città lagunare restò il glamour di centro storico di inestimabile valore, capace di mantenere una simbolica funzione direzionale, essa rimase tuttavia relegata al margine del suo doppio industriale. La situazione critica di Venezia è restituita dal Piano di massima di risanamento del 1940: la si può presumere non solo attraverso le diverse proposte strutturali di bonifica che mettono in evidenza una situazione di profondo degrado, ma anche attraverso le massicce dosi di retorica celebrativa rivolte alla città lagunare che accompagnarono queste proposte, sentite come necessarie per corroborare un mito che era andato progressivamente offuscandosi.

La crisi del sistema urbano

L'interramento della testata del Canal Salso si colloca in una fase in cui la città è ancora carente di un disegno preciso, di un piano che regolasse in maniera organica lo sviluppo urbano. Occorre, a questo punto, entrare brevemente nel merito dei problemi della pianificazione urbana, tenendo ben a mente un'altra data, il 1937, anno in cui Mestre conobbe l'elaborazione del suo primo piano regolatore, il piano Rosso (Rosso, 1937). È utile qui sottolineare quanto questo piano risulti a tutt'oggi degno di nota non solo perché rappresentò, in senso positivo, il primo tentativo di regolamentare una serie d'interventi urbanistici, ma anche per altri motivi molto meno lusinghieri. Uno di questi è legato alla data della sua elaborazione che denuncia un grave ritardo nell'istituzionalizzazione della vicenda gestionale della città che la spinta demografica legata all'attrazione del porto industriale aveva già provveduto a modificare da ben oltre un decennio. Un altro dipende poi dal fatto che il piano fu fondamentalmente teso ad omogeneizzare il territorio, trattando in maniera uniforme aree di antica formazione e zone di nuova espansione, cosa che rese non particolarmente riconoscibili le diverse parti della città, promuovendo una "invisibilità" del luogo che è rimasta una costante fino a tempi più recenti. Da qui, dal piano Rosso, il salto alle articolatissime questioni di una pianificazione successiva, disattenta e lucrosa, alla base di un rapporto profondamente conflittuale tra residenza e territorio, è davvero breve: pur diversi nella forma e per l'epoca della loro redazione, i piani che seguirono

rimasero sostanzialmente accomunati da un problema unico, riassumibile nella loro debolezza normativa e nell'incapacità di risolvere il rapporto tra la città nuova e la struttura antica, di instaurare un dialogo tra le permanenze del passato e le possibilità del presente e, soprattutto, di instaurare un dialogo con l'abitante. Calza, a questo proposito, l'acuta metafora culinaria di un architetto locale che denuncia la facilità con cui, soprattutto a partire dagli anni cinquanta, si potevano ottenere le licenze edilizie, nonché la problematicità di una pianificazione giocata ad orecchio, sull'unica regola della lottizzazione selvaggia e speculativa:

" Mestre fu saccheggiata, fu una grossa torta regalata alla speculazione, fu sacrificata ad un modello di sviluppo per cui bisognava anzitutto sviluppare le attività industriali ed al tempo stesso costruire molte case perché la gente ci dormisse. Il resto non interessava. [...] Operazioni in grande scala non ve ne furono [...] ci furono invece sistematiche lottizzazioni per ottenere terreni di piccole entità. Se c'era un grande lotto di terreno, lo si faceva a pezzi, per venderlo frazionato con un'operazione di bassa macelleria: poi c'erano quelli che si compravano le parti migliori, il filetto, e quelli che si accontentavano delle parti meno pregiate, le frattaglie [...] fu un attacco disordinato e selvaggio, una specie di gozzoviglia, una grande abbuffata, basata solo sulle 'macchie' informi della zonalizzazione del Piano Regolatore. So di qualcuno che operava, grosso modo, così: girando per la città, quando si individuava un terreno libero, veniva presentato al Comune un progetto, senza chiedere il permesso al proprietario. L'approvazione, fino alla Licenza Edilizia, richiedeva al massimo un mese, tre giorni per il progetto e il resto per le pratiche. A questo punto si offriva il progetto ad un'impresa di costruzione, si trattava su prezzo e compensi, lo si vendeva solo a quel punto, alla fine andava dal proprietario del terreno dicendogli 'abbiamo venduto questa cosa... se ti interessa'. Tempo un anno la casa era ultimata. Questo era il tipo di operazione corrente. Queste le velocità di svolgimento" (Artico, 1989, pp. 22-23).

Non c'è molto da stupirsi, dunque, se il reiterarsi di simili procedure, spesso legittimate da forze politiche che mantenevano forti interessi immobiliari in città, abbiano condotto alla triste e consueta identificazione di Mestre nell'iconografia contraddittoria della conurbazione moderna, un'analogia spesso sottolineata dalla letteratura locale, molto lucida nel precisare gli esiti più oscuri della transizione:

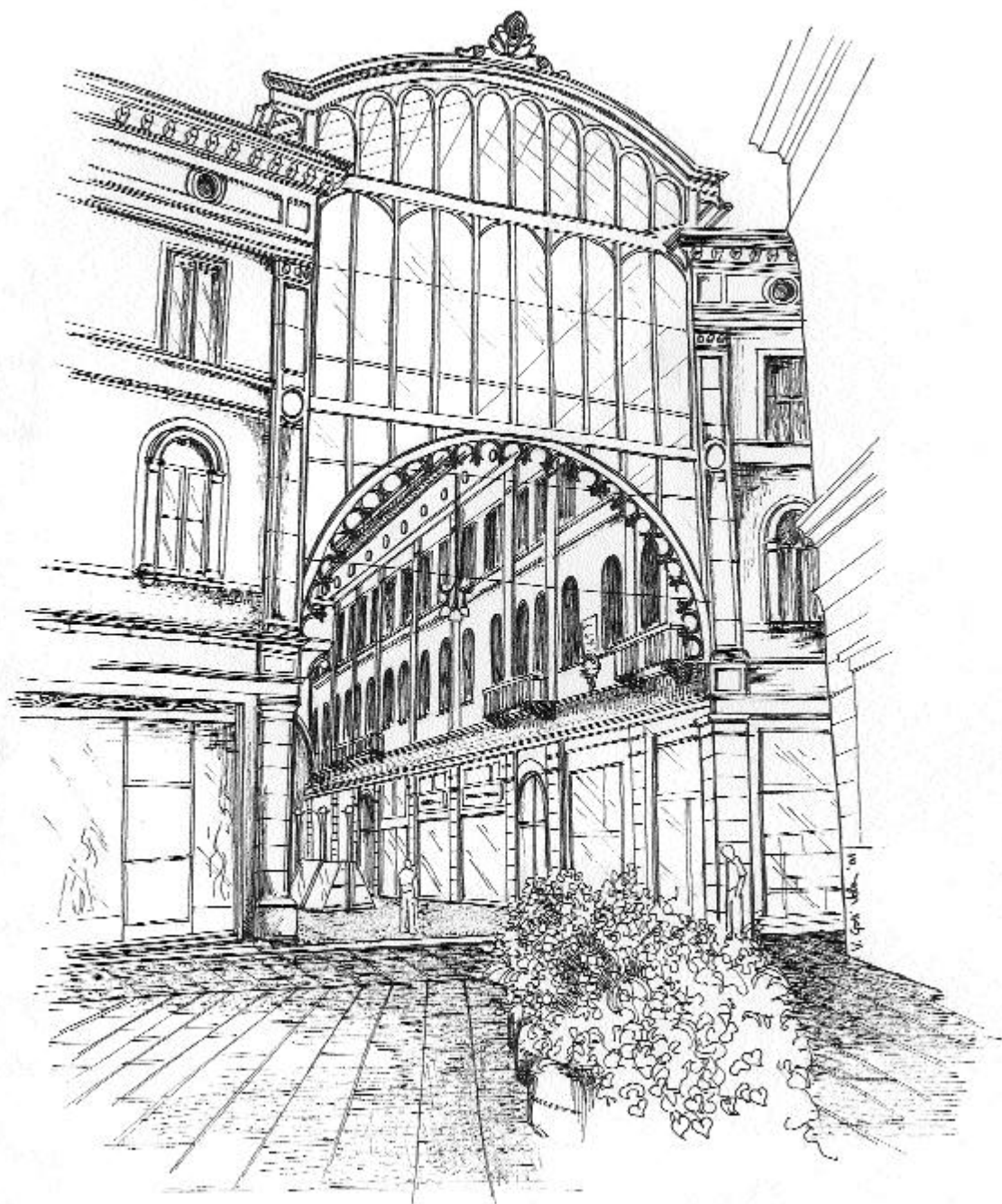
" Troviamo infatti una Riviera XX Settembre ove non c'è traccia né di fiume né di lungo fiume, una Piazza Carpenedo per intendere uno slargo stradale, un Parco Ponci dove non c'è un solo filo d'erba, una Piazza Barche dove non si vedono né piazza né tanto meno barche, una via Torre Belfredo dove non c'è ombra alcuna di torri, un

Municipio dove non si riunisce mai consiglio comunale, un Ponte della Campana dove, per quanto si giri lo sguardo non c'è modo di scorgere nemmeno in lontananza né ponti né fiumi né campane, una Pescheria Vecchia quando non si sa se e dove sia quella nuova [...] Per non parlare poi di usi linguistici talmente iperbolici, quale Duomo di S. Lorenzo, Corte del Castello [...] che non richiedono ulteriori commenti. Occorre precisare che questi modi linguistici sarebbero prontamente irrisi da qualsiasi adulto dotato di buon senso, soprattutto se proveniente da altre località, e infatti il segreto del loro successo sta nel fatto che tali usi vengono instillati nei bambini in età prescolare e fin dalla tenera infanzia. 'Mamma, dove siamo?' 'Siamo al Parco Ponci, Giuseppino', e dinanzi ai fondati dubbi del bambino, che non è ancora perduto ai guizzi della ragione: 'Prova a dire: Parco Ponci, Par-co Pon-ci', fino a che il bambino sarà un po' alla volta indotto a credere che a tutti questi nomi corrispondano altrettanti luoghi e che essi nell'insieme esprimano realmente la manifestazione di una città chiamata Mestre: 'Mamma, dove abitiamo noi?' 'Lo sai che stiamo a Mestre, Giuseppino', e un po' alla volta il bambino, che pure non è mona e non vede né parco né riviera, si abituerà a sopprimere ogni ragionevole dubbio e riuscirà a dire con sicurezza e con sguardo sereno 'Parco Ponci' senza pensare ad un parco, o 'Riviera XX Settembre' senza pensare a un lungo fiume, o 'Piazza Barche' senza pensare a una piazza [...] Col tempo divengono nomi normali e ovvii: Parco Ponci, Riviera XX Settembre, [...] Ponte della Campana" (Brunello, 1993, pp. 35-36).

La progressiva trasformazione del paesaggio in un profilo urbano che vede i vecchi edifici storici sostituiti da costruzioni male amalgamate, una scadente edilizia popolare, e tutti quegli esempi risultanti da una gestione malsana e spesso riportati dagli innumerevoli studi sulla sua evoluzione, può essere di nuovo simbolicamente risolledata attraverso una visione focalizzata sulle vie d'acqua, spingendosi anche al di là dello stesso Canal Salso. Quasi come se la secolare città anfibia avesse voluto, o dovuto, nascondere la sua personalità "sembra infatti che Mestre abbia avuto vergogna dell'acqua [...]" Nascondendo i percorsi interni [...] Riducendoli a cloache" (Voltolina, 1990, p. 99), operando il tombinamento del rio San Girolamo prima del secondo conflitto mondiale, del ramo delle Monache e della Riviera XX Settembre negli anni cinquanta, la distruzione del parco di villa Ponci e dei suoi laghetti e la più recente bonifica dell'area della Bissuola con la parallela sparizione di molti fossi. Osservando l'allontanarsi della città dall'acqua, verso quella che fu un'evidente perdita dei connotati di contesto anfibia, non è poi così difficile configurarsi l'inevitabile senso di estraniamento dei residenti, proiettati in una dimensione esistenziale, e primamente territoriale, del tutto nuova, ormai privata dei secolari legami con un passato che il fermento modernista si era premurato di cancellare. Riportando le laconiche affermazioni del residente

possiamo individuare nell'eutanasia delle vie d'acqua, qui emblematicamente delineata attraverso l'accurato racconto dell'interramento della testata del Canal Salso, l'inizio della nuova Mestre, una realtà trasformata nelle iconografie nazionali ed estere da periferia industriale a punto centrale di un progetto economico globale, parte integrante di un nuovo sistema competitivo, al passo con i tempi, incapace tuttavia di assicurare le condizioni adeguate per un radicamento a scala locale, di coniugare innovazione e tradizione:

" Il modificarsi strutturale di quell'immagine [quella del Canal Salso] – da porto fluviale a maxirotatoria per auto – segna irrimediabilmente l'abbandono di quelle regole e di quel modo di vita, l'allontanamento di Mestre dall'acqua, il suo prendere definitivamente i connotati di una città di terra, l'estraniarsi dei suoi abitanti da secolari legami per divenire solo un incomodo ed insalubre budello al centro di una città in forte espansione edilizia" (Barizza, 1994, pp. 163-164).



Galleria Matteotti

Nuove funzioni della città in un contesto metropolitano

Il successo del progetto volpiano fa sì che nell'immediato dopoguerra Porto Marghera si confermi il principale strumento produttivo della terraferma veneziana, mentre le aree rurali restano relegate a un ruolo subalterno. Mestre, invece, dinamica da un punto di vista demografico ed edilizio si pone "come il luogo privilegiato del consumo, sostituendosi a Venezia per i consumi della classe operaia e delle classi medie" (Barbani, Conti, 1978, p. 46), e questo emergere rispetto a Venezia si configura anche attraverso il riscatto di un importante ruolo sussidiario alle attività, soprattutto terziarie, del polo industriale. La classica lettura funzionale del sistema territoriale veneziano che individua in Venezia la sede indiscussa e indiscutibile del potere accusa così un duro colpo tanto da poter affermare che "alla direzionalità prestigiosa delle sedi veneziane" il capitale predilige nettamente "l'efficiente delle sedi mestrine" (p. 46). E sebbene non si sia totalmente concordi con quelle visioni che indicano Mestre come il "prodotto più sofisticato e dinamico espresso dal modo di produzione capitalistico" (p. 46) del periodo, soprattutto a causa del valore a nostro avviso esageratamente iperbolico di simili affermazioni, è pur vero che un caratteristico dinamismo del luogo è fuori di ogni dubbio, e che è proprio tale particolarità ad essere esaltata nelle politiche territoriali dei decenni successivi.

A partire dalla fine degli anni sessanta, il consolidarsi di nuove tendenze economiche improntate sul decentramento e la localizzazione diffusa della produzione ha comportato una sensibile perdita di efficacia di quei fattori che avevano contribuito al tumultuoso sviluppo della terraferma nel secondo dopoguerra. Il che ha significato l'inizio di una profonda crisi delle funzioni espresse dai tradizionali sistemi produttivi 'monolitici' come quello incarnato nel porto industriale di Marghera; inoltre, l'innescarsi di un "meccanismo di progressiva sostituzione della residenza con attività terziarie nelle aree centrali che diventano aree di fuga demografica" (p. 47), genera un processo di suburbanizzazione della città¹⁴ esteso ad interessare i comuni della fascia limitrofa componenti il complesso sistema urbano veneziano¹⁵. Questi ultimi conoscono un notevole incremento della residenza testimoniato da cifre davvero significative¹⁶. Inoltre, l'accelerazione di tempo promossa dal definitivo consolidarsi del trasporto automobilistico e di quello aereo più tardi¹⁷ generò il passaggio dalla tradizionale dimensione dell'urbs a quella della metropoli. È in questo contesto di rottura dell'ordine del sistema preesistente che si stabilisce il Piano comprensoriale generale per la laguna, i litorali e la terraferma (legge speciale per Venezia, 1979)¹⁸, dove per la prima volta venne

esplicitamente sollevata la questione della terraferma come problematica emergente nell'assetto urbano complessivo del territorio di Venezia. È possibile innanzitutto osservare la necessità di inquadrare lo sviluppo dei diversi contesti urbani e suburbani considerati dal piano in una realtà centro-veneta di dimensioni più estese, "metropolitane" appunto, dove accanto al centro storico di Venezia e alle aree lagunari di sua diretta gravitazione si collocavano Mestre, i settori di gronda e la cintura dei comuni suburbani¹⁹; inoltre, l'implicito riconoscimento di una logica sistemica di questa nuova immagine allargata della terraferma, definita in base ai flussi di interscambio tra le diverse parti costituenti, flussi di persone, beni, servizi e informazioni. Si suggerì esplicitamente di "integrare i due centri di Venezia e Mestre; usare la ferrovia per collegamenti rapidi tra Venezia, Mestre, Treviso, Castelfranco e Padova; esaltare gli ambienti naturalistici della laguna; istituire parchi pubblici riservati all'uso agricolo; insediare nuove abitazioni nell'area nord-ovest di Mestre, il cosiddetto "Peppone" " (AA.VV., 1993, p. 37), un consistente piano di edilizia popolare.

Soffermandoci sul dettaglio storico relativo al periodo che seguì l'approvazione del piano comprensoriale, si apprende che Mestre "si svuota un po' di abitanti, ma si riempie di attività e funzioni", assumendo sempre più "i connotati di un centro urbano vero e proprio, sia per funzioni pubbliche che per servizi ai privati" (Barbieri, 1989, pp. 203-204). Il suo ruolo si estende ben oltre lo stretto ambito cittadino, generando fenomeni di pendolarismo dipendenti dal mercato del lavoro e degli acquisti. Nota caratteristica di questo nuovo corso, che il piano comprensoriale contribuisce in parte a decifrare nella fase di esordio, è l'evidente perdita di perifericità di Mestre rispetto a Venezia e la specializzazione delle attività urbane prevalentemente incentrate su commercio, credito e sui servizi alle imprese²⁰. Fatto questo che si è indicato alla base di un significativo ridisegno delle funzioni metropolitane a livello regionale dove Mestre è riconosciuta il terzo centro di importanza economica dopo Verona e Padova.

La straordinaria diffusione spontaneistica e sregolata delle attività urbane, in un mondo in cui funzioni residenziali, terziarie, centri commerciali si sono sovrapposti e mescolati, ha richiesto un'interpretazione sempre più approfondita dei rapporti territoriali della città, rivelando l'opportunità di un continuo aggiornamento delle valutazioni, anche alla luce delle vivaci tensioni secessionistiche che ancora caratterizzano il rapporto con Venezia. Per quanto riguarda la collocazione di Mestre nel contesto del Nord-Est, va sottolineato quanto la presa di coscienza delle conseguenze negative che il carattere spontaneistico del decentramento ha comportato, tra cui gli ostacoli al riemergere strategico nel panorama economico e produttivo, nonché la

definizione di un'identità locale incardinata su basi economiche ben delineate, abbia fatto approdare dagli anni ottanta in modo sempre più spiccato al bisogno di riflettere sull'opportunità di un nuovo modello di sviluppo urbano. Suoi tratti fondamentali: il rispetto e la salvaguardia delle specificità culturali e ambientali; un orientamento rivolto a valorizzare le attività produttive in senso qualitativo; e un alto livello di organizzazione delle diverse parti del territorio urbano. Inoltre, in un simile modello di sviluppo, al sostegno della forza economica delle piccole imprese e potenziamento del loro apparato tecnologico, fanno da corollario indispensabile la formazione professionale dell'imprenditoria, che si vuole informata sui segnali provenienti dal più ampio ambito comunitario, e il rafforzamento della rete logistica. In quest'ottica si collocano gli incentivi ai sistemi di trasporto, alle attività di ricerca, al settore accademico e a quanto si reputi in grado di produrre nuovi linguaggi e modi di comunicazione. In linea con tendenze ormai consolidate, ciò che costituisce la nuova geografia della città nella fase post-industriale sono, dunque, tutte queste cose; in più, una rete di comunicazione capace di unificare una vasta area territoriale senza per questo richiedere la concentrazione spaziale degli insediamenti (Sassen, 1997) "e centri di sviluppo di linguaggi che alimentino la capacità di comunicare informazioni complesse tra i diversi punti della rete" (Rullani, 1989, p. 219). Al cuore della rete e dei suoi scambi, la cittadinanza e, ancora oltre, la soggettività delle attitudini sociali, "i veri canali del consenso attorno a quei processi che si pongono reali obiettivi di sviluppo" (p. 219) e verso cui deve necessariamente dirigersi l'interesse delle pubbliche amministrazioni.

Visioni di governo urbano. Piani e progetti per Mestre

“Attenzione, signor Podestà, Mestre deve restare un sobborgo!”. Così recita una frase del primo piano regolatore della città. Correva l’anno 1937 quando questo documento siglò ufficialmente il destino di Mestre, prefigurando un’evoluzione che sarebbe rimasta a lungo al margine della storia di Venezia. Un documento che, ironia della sorte, testimonia nonostante i limiti culturali legati all’epoca della sua compilazione uno dei tentativi più notevoli di pianificazione urbana, “con un certo livello d’attenzione per un modello di città” (Artico, 1989, p. 21) non più rintracciabile successivamente, per lo meno fino a non molto tempo fa.

Il riferimento a questo primo Prg è un ottimo pretesto per dichiarare la personale convinzione dell’utilità di riflettere sulle immagini proiettate dai diversi piani per la città, soprattutto alla luce del fatto che questi prodotti dell’elaborazione disciplinare, pur rivelando le tendenze che più contraddistinguono l’idea alla base della costruzione del territorio e della sua evoluzione, a volte creano delle aspettative che spesso risultano irraggiungibili²¹. E nel caso di Mestre il disagio urbano è clamorosamente legato al divario tra tali aspettative e ciò che effettivamente si è riuscito a realizzare.

Ma la questione è forse ancora più complicata: in termini più radicali è stato anche ribadito che l’aspetto della città non tradisce alcuna vera intenzione progettuale nello spazio realizzato e che, anzi, si ha la sgradevole sensazione di una quasi totale assenza di cultura del progetto, nonostante si sappia che in qualche frangente si siano profilate delle ipotesi progettuali apprezzabili, in linea di principio ignorate o, al massimo, malamente tradotte. Questa, dunque, un’ulteriore chiave di lettura con la quale intendere il disadattamento, il rifiuto e la vergogna della cittadinanza verso il proprio contesto, situazioni che vedremo evidenziate nel paragrafo successivo.

Per riprendere le argomentazioni di operatori esperti in materia urbanistica, attraverso i diversi atti pianificatori per la terraferma veneziana si individuano due modi principali di concepire lo sviluppo urbano di Mestre e il rapporto tra la città, il suo centro e lo spazio circostante: da un lato, quello più remoto che apertamente individua un rapporto di vera e propria subordinazione nei confronti di Venezia; dall’altro, l’attitudine verso il riscatto dell’identità urbana che accoglie una domanda sociale più recente e consapevole del proprio contesto. Rappresentativi della prima di queste due posizioni sono il Piano regolatore del 1937 (e la sua variante del 1942) e quello del 1962. Occorre innanzi tutto premettere che questi piani furono tarati dall’incapacità di

prefigurare un agglomerato urbano di grandi dimensioni, quale Mestre sarebbe divenuta, offrendo quindi delle prospettive che sarebbero risultate deboli, prive di un principio ordinatore adeguato ai termini dello sviluppo. Con essi si stabilì un concetto deleterio di espansione "a spezzoni", che diede vita a episodi circoscritti e conclusi che non cercarono alcun dialogo con le preesistenze territoriali, negando anche un rapporto con i settori della cintura circostante. L'unico legame su cui si puntò fu quello con Venezia, e di fatti nel Prg adottato nel 1937²², piano questo mai definitivamente approvato, l'opzione più evidente è il delinearci di un grosso asse est-ovest che avrebbe collegato il centro di Mestre alla laguna con l'ipotesi di "tenere la città rivolta all'acqua, uno degli elementi molto discussi anche successivamente negli anni cinquanta" (Artico, 1989, p. 21). Più precisamente, una delle idee predominanti nel piano, poi non realizzata per ragioni di carattere igienico, era di fondare una città nuova sulle barene di San Giuliano, quell'affaccio lagunare di grande appeal nella redazione dei progetti del periodo²³. Nonostante la mancata realizzazione di questo particolare proposito progettuale, ciò che ci preme sottolineare è l'evidente relazione di sudditanza che il Piano Rosso tentò di stabilire nei confronti di Venezia. Un rapporto nel quale un rigido monocentrismo lagunare scandì la connotazione periferica di Mestre così lapidariamente stabilita negli atti ufficiali, privando la città di attenzioni specifiche e innescando un circolo vizioso caratterizzato dalla negazione di interventi pianificatori precisi e l'assenza di strumenti adeguati. Significativa a questo riguardo è anche la vicenda del Prg datato 1962. Nonostante fosse nato da un ottimo spunto, un concorso nazionale in cui si reclutarono le forze più interessanti dell'urbanistica del periodo, questo piano incarna la vecchia euforia del progetto industriale volpiano, attraverso l'ampliamento dell'area industriale di Porto Marghera, cui si sarebbe dovuto accorpate un ulteriore polo siderurgico, e il potenziamento delle funzioni direzionali del centro storico di Venezia. Per quel che riguarda la progettazione dei quartieri residenziali della terraferma, esso fu gravato pesantemente dalla dannosa mentalità lucrativa tipica del decennio 1950-60 di maggiore espansione edilizia. Stravolto e rimaneggiato, prima ancora di essere operativo, da un "diabolico" commissario prefettizio subentrato a una delle tante crisi del consiglio comunale, risultò in un elaborato "stolto, costituito da norme edilizie che autorizzavano i mestrini a demolire ville e costruire condomini nei propri orti e nei propri giardini" (Bergamo, 1997, p. 232), che fu poi adottato improvvidamente dal successivo consiglio comunale. Si legittimò così una massiccia edificazione estesa anche oltre il confine urbano, dai nuclei periferici di Favaro e Zelarino, alla penisola del Cavallino, insieme all'eliminazione di aree di grande valore architettonico e culturale come, ad

esempio, quelle lungo il Terraglio, raddoppiando letteralmente la cubatura della città. In più, alcuni disguidi burocratici fecero sì che la situazione fosse ulteriormente compromessa da una moltitudine di richieste edilizie fuori piano, accolte opportunisticamente durante uno dei tanti buchi neri dei centri decisionali romani, nel corso del quale il piano restò addirittura fermo a misura di non intervento in sede ministeriale in attesa della definitiva approvazione che ne avrebbe finalmente consentito l'operatività. Non è arduo a questo punto intuire che la caratteristica invisibilità di Mestre come problema a cavallo tra politica e pianificazione, come risultato di una profonda crisi urbana difficilmente superabile con i modelli di sviluppo allora a disposizione, prese corpo proprio a partire da questi piani regolatori, tra i maggiori responsabili di quell'immagine a-storica (Caprioglio, 2000) e caotica della città che si dimostrerà così dura da scalfire.

È necessario adesso soffermarsi su un atto successivo di questa straordinaria commedia degli equivoci, quello che tra il 1973 e il 1975 conobbe la redazione della prima variante generale del Piano regolatore. Si tratta di una tappa intermedia tra l'ambiguità della gestione tradizionale e una maggior consapevolezza dell'azione sul territorio nel corso della quale, pur registrandosi ancora macroscopiche incoerenze nelle modalità di sviluppo urbano, si profilavano i primi, importantissimi, sintomi di una nuova sensibilità ecologista, supportata a livello legislativo dalla legge ponte n° 765 del 1968, contro la speculazione edilizia e a favore di un adeguamento dei piani urbani alle norme regionali e nazionali. L'affermazione di un inedito principio di civismo urbanistico che tale legge stabilì, prevedeva che nelle città non si sarebbe più dovuto programmare solo la costruzione di edifici, ma anche di aree verdi, parcheggi e servizi. Malgrado ciò, la legge fu recepita solo formalmente dalla variante del piano, dando luogo all'ennesimo, enorme, ritardo regionale. Passando in ricognizione il documento, è evidente il persistere della dannosa logica speculativa che aveva causato lo smisurato aumento della cubatura della città e che ora, di poco allontanata da Mestre, si vedeva ricomparire più che mai rinvigorita nel territorio comunale lungo il litorale del Cavallino. Il verde pubblico, altro tasto su cui battevano i nuovi standard previsti dalla legge ponte, venne invece segregato fuori dai confini urbani, per buona parte addirittura oltre la statale Romea. Solamente in rari altri casi, e solo all'interno di alcuni interstizi non ancora edificati, si riuscì finalmente a decidere che non si sarebbe costruito, ma che invece si sarebbero realizzati degli spazi aperti alternativi, magari attrezzati a parco – di qui la nascita del parco della Bissuola.

Si dovranno attendere la fine degli anni settanta e l'inizio del decennio successivo per assistere a dei sostanziali cambiamenti d'attitudine nei

confronti della città. È questa una fase assai critica dell'attività edilizia, frenata dalle decisioni amministrative e da evidenti difficoltà nel settore delle costruzioni, in cui la crescita urbana si orientò verso una fascia esterna al comune, lungo le direttrici verso Treviso e Padova²⁴. Un periodo nel quale, oltretutto, al malumore per gli evidenti squilibri, si sovrappose una nuova sensibilità nei riguardi degli assetti urbani degradati, in linea con una tendenza critica rivolta alle conseguenze di un mal di vivere cittadino percepito come sempre più insostenibile. Nel muoversi in direzione di modelli di sviluppo alternativi legati a opzioni che puntavano sul riscatto della qualità dell'ambiente urbano, gli strumenti di cui la pianificazione si dota in questo periodo (si osservino a titolo d'esempio il Progetto Mestre, il Primo Piano Programma, la Variante al Piano Regolatore per le zone di frangia, il Piano Comprensoriale, il Preliminare al Piano Regolatore per la Terraferma del 1982) prevedono, innanzi tutto, un primo, significativo cambiamento di scala: Mestre non più rivolta esclusivamente verso Venezia, bensì assimilata in un insieme urbano più vasto e articolato, lo stesso puntualmente delineato nel già citato Piano comprensoriale del 1979 e che abbiamo visto definito col termine 'metropolitano', comprendente l'intero settore della laguna, le aree di gronda e i comuni della cintura suburbana. Si intravede un nuovo disegno per la città di terraferma, ambito da riqualificare attraverso la valorizzazione delle risorse ambientali, la ristrutturazione di un sistema di trasporti più organizzato ed efficiente, in cui spicca l'eventualità di riutilizzare in senso urbano la tangenziale autostradale. Inoltre, in sintonia con lo spirito del tempo, la crescita urbana è inquadrata nella nuova ottica sistemica secondo la quale le unità territoriali si rapportano e si ridefiniscono qualitativamente, oltre che quantitativamente, attraverso un processo continuo orientato alla strutturazione del più vasto insieme metropolitano. Una simile dinamica inclusiva è quanto mai sollecitata nelle ultime ipotesi d'intervento (si veda, ad esempio, l'ultima Variante al Piano Regolatore per la Terraferma, 1998). Qui la trasformazione dei settori più deboli e destrutturati del territorio, anche nel senso di politiche culturali orientate all'ascolto delle necessità dei diversi attori urbani, diventa il caposaldo dell'agire progettuale. Da questa particolare prospettiva, l'idea di progresso coincide con un'immagine urbana sconosciuta dove la terraferma risollewa la propria identità, recupera il dialogo con Venezia e ne acquista pari opportunità attraverso processi di riqualificazione perseguibili con strumenti che spaziano dalle scale settoriali a quelle sovralocali²⁵. Nella corsa al recupero si inserisce anche la ricerca di un nuovo centrismo, nel duplice senso sia del riconoscimento di luoghi centrali all'interno della città, sia in prospettiva di una funzione sempre più dinamica dentro il contesto regionale veneto.



Chiesa di Santa Maria della Speranza, via Torre Belfredo

Biografie di un radicamento tormentato

“ Esistono dei luoghi dove maggiormente si pone l’interrogativo di come si possa amare questa città: all’interno di un PEEP, della zona industriale di Porto Marghera, di un condominio, mentre si cammina in una delle tante strade che cominciano dal niente e finiscono nel niente” (Vecchiato, 1989, p. 96).

Queste le parole con cui un sensibile architetto locale ci ricorda che se individuare le ragioni del radicamento in un luogo costituisce una questione molto articolata²⁶, la cosa appare quanto mai complessa in un contesto come quello di Mestre, nato ai margini della storia contemporanea senza un’adeguata struttura urbana e caratterizzato da fenomeni di urbanizzazione debolmente governati.

Procedendo poi con l’osservazione della società mestrina attraverso la letteratura a disposizione, ci accorgiamo di quanto spesso ci si meravigli per la possibilità che esista una qualche sorta di radicamento e di come, nell’altalena tra immagini di piacere e sofferenza insite nel processo di adattamento al luogo, prevalga l’evocazione della sofferenza. Questa visione si configura in maniera assai evidente nel racconto delle diverse strategie messe in atto per delimitare uno spazio urbano segnato da una cultura che a un certo punto diventa dominante, quella della grande industria, ma anche da una varietà di altre culture e identità, quelle portate dall’immigrazione. Un ambito che, com’è facilmente intuibile, risulta per la maggior parte degli immigrati inizialmente sconosciuto e spesso incoerente, e dove le strategie di controllo territoriale sono sempre da collegarsi alla spasmodica ricerca di inventare una nuova comunità.

Accanto all’evocazione del disagio, dentro ogni narrazione spesso si allude anche a una creatività quasi poetica che questo spazio sembra capace di stimolare, la quale può essere interpretata come il risultato delle scelte compiute dall’abitante e il prodotto delle difese che egli costruisce contro una situazione evidentemente squilibrata. Come dire che le contraddizioni percepite del territorio acquiscono l’intelligenza dell’abitante, lo rendono più scaltro, più accorto, portandolo a conoscenza di una vasta gamma di problemi esistenziali e topografici; e che l’esperienza non facile di questo spazio svela, come contropartita, l’intraprendenza quasi eroica del residente. Da interviste a locali abitanti del Villaggio San Marco²⁷ che ricordano una situazione degli anni cinquanta si apprende, ad esempio, che “ non c’era niente, tutto era fango e per entrare in casa ci mettevamo i sassi davanti alla porta per poter caminar” e che:

“ era tutto paludi, canne [...] La situazione esterna lasciava molto a desiderare...

pioggia, fango... è stata dura, ma esser vicina al lavoro di mio marito era più importante [...] Speravo, come è successo, che l'ambiente piano, piano si tirasse fuori... l'ansia della casa ci ha aiutato a superare tutto" (Sartori, 1990, p. 109).

Paradossalmente, anche il territorio-maligno, ostile all'abitante, generatore di gravi stati ansiogeni, si mostra talvolta capace di un sorprendente potere salvifico: fu, infatti, l'ansia della casa con tutti i problemi che comportava, e che erano da collegarsi a un più ampio degrado strutturale del territorio, che nel racconto di una donna ha aiutato a superare tutto. Similmente, fu ancora la continua lotta contro il territorio che agì da coagulante tra gli abitanti di diversa estrazione culturale. Nell'odissea del "viaggio" per raggiungere il luogo di lavoro, ad esempio, il tragitto viene ricordato "disagevole e faticoso, soprattutto nella cattiva stagione", ma anche un "momento di conoscenza e scambio tra gli abitanti del quartiere" (p. 110), che offriva un ottimo pretesto per stringere legami di amicizia con i compagni d'avventura.

Nell'evolversi della transizione, non potendo trovare dei riferimenti stabili in un contesto rapidamente trasformato da potenze verticali "fatte di competitività, innovazione, tecnologia e sapere astratto" (Bonomi, 1993, p. 96), e dovendo far fronte a un problema comune, vediamo quindi i nuovi mestrini riuscire a fare nucleo nella multiculturalità del nuovo panorama urbano e costituire una comunità eterogenea "simulata", fatto che consentì una sorta di radicamento altrettanto simulato, ove prese corpo una "cultura sincretica come via d'uscita" e ove la propria base culturale sembrò via via sbiadire sostituita da "codici presi in prestito dalla modernità" (p. 103).

Comunque, nonostante l'aggrapparsi dei residenti a questi sentimenti comunitari necessari per fronteggiare la precarietà della nuova base territoriale, e il trauma dello sradicamento dal luogo di origine, la situazione è apparsa per molto tempo alquanto compromessa: da un lato un contesto lobotomizzato al quale era stata recisa la storia più recente, cresciuto in modo informe (Vecchiato, 1986) e in dipendenza di altre territorialità, quella veneziana e il suo alter ego industriale; dall'altro gli abitanti, anzi, l'abitante, con predisposizioni interiori differenti, a seconda della propria personalità e cultura d'origine, oppresso da un territorio fortemente dominato da rapporti spaziali indecifrabili e disorientanti.

Più evidenti della subliminale poetica che scaturisce dal rapporto con il luogo, sono la vergogna, il rifiuto, il senso di inferiorità: non è inconsueto per il residente millantare la propria provenienza da Venezia o, addirittura, come è capitato di ascoltare, che qualcuno fino a non molto tempo fa chiudesse gli occhi per non vedere mentre camminava quanto gli stesse attorno. Sembra quasi che in molti casi non si sia saputo, né voluto, darsi una rappresentazione

della città come parte integrante di quella trama vissuta che sostanzia l'immagine stessa della propria esistenza. Quasi, dunque, un'amnesia del contesto, della sua storia, una dimenticanza non casuale che ha consentito di "anestetizzare" i momenti più oscuri della transizione quando il fare senza posa e per qualcuno, addirittura, senza immagine, rappresentava l'unico modo di trovare significato a uno spazio altrimenti privo di senso. In questo malessere diffuso trova giustificazione il colorito linguaggio metaforico che ha definito in maniera davvero suggestiva le diverse sfumature dell'alienazione urbana, dando forma a un'immagine indicativa dei modi con cui gli abitanti hanno percepito il funzionamento troppo spesso difettoso dell'organizzazione del territorio:

Mestre, torre di Babele.
Mestre, terra di nessuno.
Mestre, landa desolata.
Mestre, città senza passato.
Mestre, città-dormitorio.
Mestre, città-periferia.
Mestre dimenticata.
Mestre, città-invisibile.
Mestre, marmellata edilizia.
Mestre, nuova frontiera.

Questi tristi stereotipi della città finiscono spesso per diventare la città stessa. E anche quando la situazione col tempo migliora, immagini simili continuano a dominare la scena. Raffigurata è ancora quella sensazione di precarietà che Mestre, a tutt'oggi considerata soprattutto come un luogo di transito verso Venezia, sembra ancora per certi versi comunicare. Un classico esempio è rappresentato dai resoconti di un turista-per-caso che, disorientato dall'arbitrarietà del luogo, racconta di uno spazio quasi metafisico, quasi

"oltre la scienza, oltre il reale: [...] il viaggio andata e ritorno Mestre – zona industriale – Venezia e Venezia – zona industriale – Mestre, provoca, con la sovrapposizione di immagini forti storiche e contemporanee, così dissimili tra loro e così prossime, un'accelerazione di pensiero tale da desiderare, una volta ritornati a Mestre, l'approdo a dimensioni meno eccezionali. Le persone in transito che percepiscono queste grandezze, anche vedendole solo da lontano, le attraversano e ne sono attraversate; e per quanto distrattamente o superficialmente questo avvenga, il risultato è sempre una percezione dolorosa, o che, per lo meno produce malessere" (Moldi-Ravenna, 1993, p. 224).

Se simili rappresentazioni restano per alcuni a un livello prevalentemente semantico, poiché non considerano né la percezione del residente locale, né sottintendono alcuna vera possibilità di soffermarsi per una sosta più prolungata della solita, frettolosa, visita occasionale, la loro forza sta nell'evocare l'incapacità di svincolarsi da vecchi e dannosi luoghi comuni che persistono nel caratterizzare negativamente la città, alimentando immagini che continuano a pianificare una diffusa irrequietezza del vivere urbano. Si dice che "il vecchio e il nuovo sono allineati diacronicamente, e il nuovo sembra sempre invocare un'ambigua benedizione dai morti" (Anderson, 2000, p. 213); che, in altre parole, chi abita percepisce il luogo come un misterioso coacervo di forme visibili e invisibili, che la cosiddetta "mente locale", cioè il pensiero del residente, si aggrappa così tenacemente a forme scomparse da mantenerne una latenza che le trasforma in punti di riferimento a lungo irrinunciabili. È quanto ci sembra di poter verificare a Mestre dove, anche a causa di vere e proprie indecenze edilizie che connotano ancora oggi indifferentemente aree centrali e periferie, si tende d'istinto a sovrapporre alla topografia attuale una forma significativa che è quella della memoria sofferta e flagellata della città del passato. La lente deformata da ciò che è stato, e da ciò che di ambiguo ancora la città esprime, anche solo attraverso il semplice aspetto fisico, si pone come ostacolo alla trasformazione delle attitudini sociali dei suoi abitanti. Il passaggio ad accettare una opportunità di cambiamento sta, forse, nel registrare, accanto agli innumerevoli contrasti, il fermento di quanti si impegnano nella ricerca di una sconosciuta qualità urbana. Di quanti credono che il passato e il presente, che si affacciano ancora con prepotenza e aggressività nella mente di molti mestrini, potrebbero invece fare i conti con un altro dominio, quello della possibilità, quanto mai realistica secondo l'attuale Prosindaco Gianfranco Bettin, di una rinnovata definizione dello spazio urbano. Il progetto di una riqualificazione graduale da realizzarsi nel breve corso di un decennio, durante il quale si intenderebbe distruggere quei disastri urbanistici che reprimono ogni ragionevole aspettativa esistenziale, non è che un semplice esempio:

"Io sarei per abbattere dei mostri che sono dei veri crimini di pace, tipo il circus, via Del Bosco, o alcuni insediamenti più vecchi e fatiscenti, penso ad alcune zone di Cà Emiliani o di Altobello. L'ho proposto al comune, con una riqualificazione graduale nel corso di 10 anni, si può arrivare a distruggere dei "mostri" che creano solo disagio, per incoraggiare a un certo stile di vita che di per sé questo tipo di edilizia deprime. Cioè, uno che vive al circus, anche se ha un certo reddito, è depresso nelle sue ambizioni, per non dire di certe altre zone molto più vecchie di queste. Il circus è

relativamente recente e per questo rischia di durare altri 40 anni. L'idea mi fa impazzire, perché simili strutture pianificano il disagio, il mal di vivere, la tensione sociale, la conflittualità interna, l'irrequietezza, di centinaia di nuclei familiari. Mentre, con un programma di riqualificazione, le cose sarebbero risolvibili. Per 10 anni fai un progetto speciale, metti insieme le risorse del comune, dell'ATER e, quindi, della regione, chiedi un contributo nell'ambito dei contratti di quartiere al ministero dei lavori pubblici, accedi a fondi comunitari, fai una cosa complessa, ma fattibilissima, e rifai dei pezzi interi della città, la adegui ai nostri tempi. Non è un residuo di vecchie fasi in cui si facevano le case per dare un tetto alla gente purché sia, senza grandi criteri, e fai un salto di qualità generale. Io penso che questo sia possibile e necessario" (Bettin, intervista, gennaio 2001)²⁸.

La sensazione che si deriva dalla rilettura di queste affermazioni è che si voglia esplicitamente iniziare a una nuova disciplina del pianificare, dove grazie a una maggiore sensibilità ci si impegna ad accorciare la distanza tra l'abitante e il suo intorno, dove questo intorno può, e deve, essere conosciuto, appreso e rappresentato, fin nelle sue pieghe più recondite attraverso ciò che sembra ormai essere un'indispensabile esperienza emotiva personale. La "qualità" cui apertamente si allude, al di là di quella estetica che un simile progetto si predispone a generare, è forse, dunque, rappresentata anche da quest'inedita possibilità di esperire il luogo con sensibilità, e con ciò accrescere la capacità di immaginarsi parte di una comunità rinnovata e consapevole del proprio spazio, un modo che appare ancora interdetto a coloro che risiedono nelle aree più depresse. La comprensione del luogo, ci pare d'intuire dalle parole di Bettin, ha bisogno dunque di una parallela comprensione di quelle relazioni con lo spazio che sono culturali, oltre che strutturali ed economiche. È questa matura cognizione del bisogno di costruire un ambiente urbano con le caratteristiche di un habitat esistenziale non più omologato, ma significativo, differenziato e creativo, che ci sembra possa indicare per Mestre una svolta verso il riscatto nei confronti di un appiattimento incolto e clamorosamente pulp, e la realizzazione di quella "città plurale" di cui tanto si parla, ma che nessuno ancora veramente conosce.

Nuove territorialità tra progetto e appartenenza. Il piano per Mestre

Se l'intenzione di chi è preposto alla gestione della città sembra orientata a stabilire una consuetudine culturale dai termini piuttosto rassicuranti, il quadro offerto dalla prospettiva dell'abitante, o del visitatore occasionale abbagliato dalla "eccezionalità" di Mestre, risulta rappresentativo di un conflitto tra uomo e territorio. Tuttavia anch'esso possiede, come abbiamo anticipato, la capacità di evocare una sbalorditiva vitalità di buona parte della comunità locale.

Quella che pur privata di ogni rappresentatività politica da strutture economiche verticali si è vista non solo in grado di autopreservarsi ma, ancor più sorprendentemente, di riorganizzarsi nell'incongruenza della transizione, mostrando una consapevole progettualità sociale. Non stupisce quindi che la posizione della comunità mestrina, oscillante tra pulsioni conflittuali e intenti progettuali, sembra oggi dirigersi verso forme d'associazionismo cittadino che, con un peso politico sempre maggiore, configurano "dal basso" inediti propositi insediativi in base al tanto auspicato paradigma dell'appartenenza al territorio. Ecco, allora, che anche nel travagliato contorno di Mestre si registra un fenomeno tipico di molti ambienti urbani, per il quale la città pare a volte ritrovare una sua magicità, un nuovo spiraglio di sconosciute possibilità esistenziali²⁹, date da uomini, situazioni, incontri, scambi, ore e attimi di grande poeticità (Axelos, 1979). Si assiste a ciò che è stato suggestivamente definito "l'attimo del risveglio culturale", cioè la possibilità di riprendere possesso della facoltà dell'abitare, la risposta più vitale ad ogni tentativo di cancellare il senso dei luoghi. L'abitare, quale "facoltà umana [...] Abilità acquisita, costruita su di una predisposizione biologica [...] Ma elaborata culturalmente" e "condivisa con una società [...] Può essere lobotomizzata [...] Ma non soppressa del tutto" e "rispunta fuori, ridefinisce lo spazio anche il più squallido" (La Cecla, 1988, p. 76). E rispunta fuori a Mestre, insinuandosi nel tessuto urbano con grande esuberanza, invadendo con proposte di miglioramento la stampa locale, promuovendo la pubblicazione di una serie di libri sulla storia della città³⁰, incoraggiando incontri culturali, stimolando dibattiti politici, discussioni, manifestazioni e soprattutto stimolando l'abitante. Accanto a tutto ciò la prospettiva del piano per Mestre – parte dell'ultima variante a Prg della terraferma (1998) – che insiste sulla creazione di una città competitiva e centrale rispetto alle funzioni metropolitane, ma anche sul rispetto dell'identità locale. Fondamentale per il raggiungimento di questi obiettivi, una riqualificazione orientata alla salvaguardia del patrimonio ambientale, del retaggio storico e culturale.

Prima di addentrarci in alcuni particolari del piano, occorre precisare che la sua

gestazione è stata, ed è, una faccenda lunga e laboriosa: licenziato dalla giunta nel maggio del 1997, alcuni dei suoi strumenti si trovano ancora in fase di dibattito sia perché gli interventi previsti devono essere mediati con le grandi scelte urbanistiche già perseguite dagli strumenti precedenti e tuttora operanti, sia a causa della complessa articolazione dell'organismo urbano. Il progetto appare in questo caso come un testo che si aggiunge ai tanti racconti già esistenti, mentre la città diviene un potenziale palinsesto, la forma narrativa del progetto urbano (Nicolin, 1999). Le lungaggini non sembrano comunque scoraggiare gli operatori del territorio che giustificano i ritardi percependoli come espressioni dell'importanza simbolica che il piano sembra oggi possedere. Si tratta, infatti, non solo di un atto facente parte del primo Piano regolatore elaborato dalla fine degli anni cinquanta, ma soprattutto di uno strumento che, per lo meno nelle intenzioni, vorrebbe sfuggire al replete terram a-critico e speculativo che ha caratterizzato la storia recente dell'espansione urbanistica della città.

I vari suggerimenti, qui brevemente sintetizzati sulla traccia delle osservazioni di D'Agostino, sollevano diverse questioni "calde" già ampiamente considerate in questi ultimi anni in merito al recupero e valorizzazione dei segni più consistenti del territorio urbano: dalla preoccupazione per l'assetto idrogeologico (fiumi, canali, gronda lagunare, mulini); ai propositi per la prossima creazione del parco di San Giuliano, il "parco della laguna", con la sua promessa di ricucire proprio a mezzo dell'acqua il dialogo con Venezia; al proseguimento delle operazioni di riutilizzazione e conversione della prima zona industriale che hanno portato alla recente fondazione del parco scientifico-tecnologico, cui si affianca l'ampliamento del polo commerciale; alla realizzazione di un sistema viario urbano ed extra-urbano efficiente per agevolare i collegamenti tra la città e il territorio circostante³¹; al progetto di riforestazione di oltre cento ettari di terreno per ricreare il "Bosco di Mestre"; all'interesse per la ricerca archeologica³², gli edifici di valore storico, le case coloniche, le ville, l'archeologia industriale, soprattutto quella lungo il Canal Salso esistente prima della nascita di Marghera³³ (Pulese, 1999); allo sviluppo di un sistema di strade pedonali, cui si aggiunge l'attenzione per i settori esterni al centro storico da riqualificare nelle strutture residenziali, nei servizi e nelle connessioni. In un tale fermento, in quest'operazione colossale di recupero in cui "Mestre rischia di diventare una bella città"³⁴, e dove la storia funge da sistema di riferimento e "di contrasto" che consente la strutturazione della società postmoderna (Carter Park, Coppack, 1994, p. 169) si insiste, dunque, in particolare sull'innalzamento della qualità dell'ambiente e del costruito da perseguire anche attraverso strumenti a scala sovracomunale (Palav, 2001). Per quanto riguarda la questione residenziale, l'attenzione è

rivolta alle "periferie", e qui si intendono sia le aree marginali, sia quegli esempi urbanistici scadenti che, seppure centrali, hanno contribuito ad alimentare la popolare metafora di "Mestre-città-periferia", spesso obliterate perché condannabili per la loro estetica. Un accento particolare è posto sulla necessità che le scarse aree storiche di pregio architettonico, caratteristiche della città nel primo Novecento, siano preservate e riconosciute in una funzione storicizzante del luogo, orientativa dei nuovi possibili interventi della pianificazione. Il dialogo tra il moderno e l'antico, richiesto peraltro a chiare lettere anche nelle dichiarazioni d'intenti dell'Unione Europea verso una democrazia urbana che sappia integrare le competenze decisionali e professionistiche con l'esigenza di fruibilità del territorio cittadino, viene invocato oggi con forza in prospettiva della completa adozione dei diversi strumenti di cui si compone il piano regolatore. Come ci ricorda Gianfranco Vecchiato, presidente dell'ordine degli architetti di Venezia:

"L'interesse e la sensibilità verso la storia di Mestre e della terraferma, l'aumento dei circoli culturali, le pubblicazioni, rappresentano una base per ragionare con equilibrio sulle trasformazioni della città, con proposte di intervento e di ridefinizione della normativa edilizia [...] La storia urbana del primo Novecento a Mestre è ancora oggi fondamentale. Il comune di Mestre fino al 1926 aveva prodotto, anche con imprenditori di assoluto rilievo come Domenico Toniolo, delle scelte urbanistiche fondamentali. Tra queste vi furono l'apertura di strade quali viale Garibaldi, via Cappuccina, via Circonvallazione, via Piave. L'assetto della città giardino di Marghera venne ripreso sul rione che dalla stazione si spingeva in direzione della piazza Umberto I (oggi Ferretto), su via Bachman (oggi Felisati) e su Riviera XX Settembre, con via Filzi e via Sauro... restano nel rione Piave numerose testimonianze di quel periodo proprio nei lotti regolari a giardino e villino e case a schiera che l'Ente autonomo case popolari e i privati edificarono con equilibrio e sobrietà" (Vecchiato, 2001).

Opinioni sullo sviluppo

Attraverso molti dei racconti fin qui "ascoltati" risulta evidente che l'atteggiamento più scontato nei riguardi di Mestre è stato quello di detestarla. E le ragioni annoverate sono sempre le stesse: le contraddizioni della sua storia; la mancanza di fiducia nei confronti degli organi preposti alla gestione del territorio urbano, diffidenza più che giustificata alla luce degli scadenti risultati delle diverse amministrazioni che si sono susseguite per decenni; l'eterno confronto con Venezia. Un rigetto che, insomma, avviene in nome di un implicito archetipo di armonia. La distribuzione arbitraria dell'edificato, il contrasto di elementi architettonici accostati con superficiale noncuranza, l'aggressività di interventi invasivi come la cancellazione del paesaggio acquatico preesistente, per citare solo alcune delle più evidenti testimonianze di una più generalizzata insostenibilità del tessuto urbano, sono stati intesi dall'abitante come violazioni di una legge, quella, appunto, dell'armonia, su cui ci si è interrogati poco, "ma di cui va riconosciuta la contingenza" (Corboz, 1988, p. 12).

Detto questo, ci si è sentiti in dovere di vestire i panni dell'avvocato del diavolo invitando a non esorcizzare le infinite contraddizioni della città appellandosi all'armonia come ideale supremo, quanto, piuttosto, a capire le loro ragioni senza farsi abbagliare dalle consuete immagini preconette che hanno contribuito a costruire in negativo l'identità urbana. Immagini sedimentate oramai nell'immaginario collettivo, fissate da un linguaggio denigratorio prêt-à-porter che, come già sottolineato, appaiono svuotarsi di significato nell'attuale processo di autoidentificazione culturale del luogo, soprattutto alla luce delle possibilità ad esso offerte dai nuovi orientamenti politici e progettuali.

Insomma, più che alle convenzionali definizioni lapidarie di un recente passato, sembra oggi più appropriato pensare a Mestre come a un sistema urbano assai articolato e di grandi dimensioni. Dove ambiti produttivi all'avanguardia si dispiegano su un territorio cui si accredita un vasto potenziale organizzativo, con elementi spiccati di innovazione tecnologica e scientifica e grandi funzioni logistiche; dove da qualche tempo prosperano istituzioni culturali e scientifiche di valenza internazionale; dove anche le infrastrutture disegnano una topografia sociale aperta verso l'esterno: si distingue la confluenza di cinque linee ferroviarie e di quattro autostrade; il tutto non distante da importanti strutture portuali e aeroportuali. Senza contare la grande disponibilità di un bene ormai raro nel Nord-Est, cioè l'accesso a vaste aree industrializzabili o re-industrializzabili nel vicino contesto di Porto Marghera. Un luogo per il quale, ricorda il sindaco Costa,

servono grandi idee, strategie capaci di recuperare la sintonia con il proprio essere città³⁵.

Un sistema del quale, tuttavia, anche chi non è esperto di urbanistica, e nemmeno influenzato da visioni preconcepite, può accorgersi di una certa casualità della conformazione: attraverso uno sguardo anche sommario alla mappa di Mestre si osservano infatti due strutture radiali ben distinte, sul centro e sulla stazione, ma, altrettanto chiaramente, scarse connessioni trasversali tra i diversi quartieri. La prima sensazione che si deriva da questa semplice operazione cartografica è di essere di fronte a qualcosa di transitorio, in attesa di essere terminato, sensazione che peraltro è avvertita, come ben evidenziato nelle cronache letterarie presentate nei paragrafi precedenti, attraverso un contatto anche occasionale con la città. Una delle ragioni cui si può imputare questo indistinto senso di incompiutezza è che la città non pare essersi ancora stabilizzata su una scala territoriale ben definita, non riuscendo ancora ad inquadarsi efficacemente nel contesto produttivo di dimensioni metropolitane:

“Mestre ha, in effetti, una collocazione che può diventare strategica, anche se oggi ha solo una collocazione di cerniera, che di per sé non garantisce nulla. Ma ha le caratteristiche per assumere un rilievo strategico” (Bettin, intervista, gennaio 2001).

L'oscillazione tra la vecchia scala urbana e il nuovo ordine di grandezza metropolitano ci sembra possa inoltre indicarsi come responsabile del dibattito, in parte assorbito dall'attuale Prg, in merito alle possibilità dell'evoluzione urbanistica, in cui si intravedono posizioni discordanti. Posizioni che, tuttavia, concordano sul fatto che le spinte sociali, economiche e politiche che accompagnano tale sviluppo debbano necessariamente scendere a patti in funzione del rispetto dei parametri di vivibilità urbana. In sostanza, tra le idee per Mestre prendono rilievo due concezioni: c'è chi la vorrebbe fortemente riedificata, addensata in altezza, irrobustita nelle infrastrutture per tenere il passo con le funzioni che è chiamata ad espletare a scala metropolitana; e chi, invece, intende l'evoluzione puntando su modelli urbanistici accreditabili alla tradizione regionale, che prevedono l'esistenza di un centro storico aggregante e il prevalere di edifici di ridotte dimensioni (Fusco, 1996). Nel primo caso ci si lamenta di un'urbanizzazione diradata, che dà forma all'immagine di una città “sfrangiata in unità sempre più isolate nel verde della campagna” (Moldi-Ravenna, 1993, p. 224), la cui scarsa densità edilizia e residenziale restituisce un territorio troppo “diluito” per essere autopropulsivo, cioè in grado di garantirsi un'organizzazione idonea a un ruolo centrale nell'ambito della regione. Viene evidenziata, ad esempio,

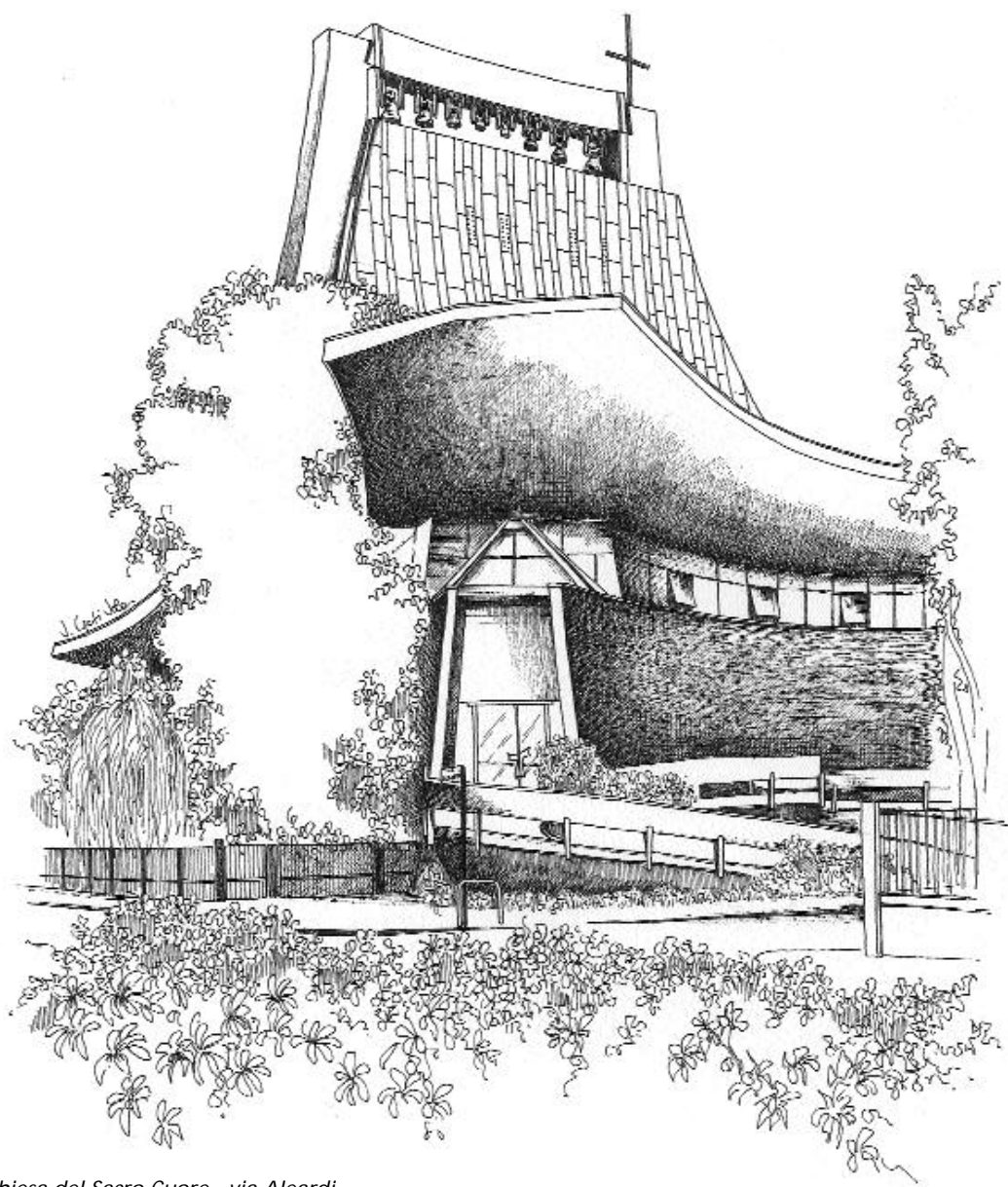
L'impossibilità di potenziare il servizio pubblico di trasporto con una linea metropolitana sotterranea, poiché l'utenza prevista rimarrebbe al di sotto dei limiti minimi a partire dai quali un simile intervento risulta giustificato. Non si manca, comunque, di ricordare il vasto potenziale della città: "il "nuovo" della scala metropolitana", afferma Gabriele Zanetto, Assessore al Commercio in una precedente giunta comunale, e presidente del parco scientifico-tecnologico, "è facile che arrivi proprio a Mestre. E questo perché Padova ha dei grandi problemi di carenza di spazio e il rilancio di Marghera richiederà a Mestre di svolgere un nuovo ruolo [...] Ed è per questo che la struttura urbanistica deve avere maggiore accessibilità, ma c'è anche maggiore capacità di ospitare attività economiche e residenza. Se Mestre perde abitanti è un processo naturale, ma vuol dire anche che la spinta alla crescita avviene al di fuori della città, quindi troppo lontano. C'è davvero bisogno che il panettone si alzi" (Fusco, 1996, p. 4). Nonostante i termini piuttosto provocatori, si tiene a precisare che non si tratta di bica cementificazione, ma di ristrutturare uno spazio cresciuto senza aver avuto la possibilità di riordinare le sue parti interne, di costruire una città facilmente accessibile e di un certo pregio architettonico.

Di diversa opinione è chi punta su una città più "bassa ed accogliente, nel rispetto di quei canoni urbanistici volti alla difesa della socialità e vivibilità proprie dei piccoli centri regionali. In questo caso, proprio in merito alla questione della densità, ci si preoccupa di definirla in maniera circostanziata: "Mestre non ha una densità [...] Ha diverse densità. Ha una media densità nelle zone storiche, con la storia urbanistica del tipico centro veneto, con i porticati, con la piazza centrale. Poi c'è stata un'espansione spontanea, tipica della periferia, con una densità media, o medio-bassa: ad esempio tutte le zone dei villini, lungo via Piave e via Felisati, cioè quella struttura molto distesa che ha saldato il centro storico con la stazione di Mestre, e anche i primi interventi di edilizia pubblica, per esempio viale San Marco. Sono ancora oggi le zone più vivibili di Mestre. C'è una terza Mestre, una terza fase, che è quella più recente [anni sessanta-settanta] che ha reso la densità molto forte, che ha reso i rapporti sociali come quelli della città conurbata milanese: impersonalità, rapporti inesistenti, casa e lavoro, e gli esempi sono sia nel pubblico che nel privato: Corso del Popolo, la Cita, l'esempio massimo è la 'Pantera Rosa' a Favaro. Questo tipo di edificazione ha un'altissima densità, un'assoluta invisibilità, un'indecenza urbanistica, un'indecenza sociale" (Fusco, 1996, p. 5). Assorbito nell'ultimo Piano regolatore, il discorso sulla densità si traduce in alcuni interventi la cui restituzione sarà visibile nell'arco dei prossimi cinque o sei anni:

“ Quello che si sta facendo è di consentire la densificazione in alcune zone: dove c'è una casa di tre piani parla di cinque, in base agli indici della zona, in alcune zone favorire la densificazione attraverso la procedura premiante [vedi nota 34] in favore di una nuova qualità del paesaggio urbano; e alcune zone che sono invece identificate come aree di qualità morfologica che costituiscono la struttura storica, ad esempio il viale Garibaldi, quelle vengono tutelate”³⁶ (D'Agostino, intervista, febbraio 2001).

Al di là delle polemiche e della personale opinione rispetto a questi modi di concepire lo sviluppo urbano, ciò che essi paiono condividere è la visione sistemica dei problemi della salvaguardia della città, sulla quale intervenire tenendo ben a mente la complessità del territorio, assecondandone quelle che si ritiene siano le naturali vocazioni, sfruttando al meglio le potenzialità offerte dai nuovi progetti di riqualificazione e riconversione. Tali prospettive pongono in primo piano, seppur in maniera contrastante, il legame esistente tra aspetto fisico e riscatto dell'identità urbana, rapporto che si definisce nella pratica anche attraverso l'andamento culturale imboccato dalla politica di pianificazione urbana: le occasioni di rilancio della città prevedono infatti numerose attività culturali, intese non solo come semplice offerta di iniziative, ma come importante momento di ricerca e produzione di una nuova cultura cittadina. Interessante è a questo proposito l'immagine di Mestre in posizione complementare a Venezia, luogo delle possibilità, non più periferia neghittosa e ribellista, legata a un centro percepito come estraneo. Una prospettiva che dà forma a quell'idea di bipolarità sulla quale oggi si va riformulando con forza il rapporto con Venezia. Oltre che sotto un profilo strettamente economico, anche culturalmente:

“ Mestre ha delle potenzialità straordinarie, intanto perché ha un entroterra molto ricco e poi avrebbe tutte le potenzialità di muoversi su quel terreno del contemporaneo che Venezia non riesce ad affrontare, o che affronta solo in modo istituzionale: Guggenheim, Biennale, ecc. Mestre potrebbe giocare tutto sul contemporaneo, perché avrebbe anche Porto Marghera, punto culturalmente di grande importanza, con una cultura avanzata, produttiva, la cultura industriale. Oggi c'è questa cultura del recupero, quindi Porto Marghera è un punto culturalmente molto avanzato di Mestre [...] La stessa Venezia senza Mestre perde delle possibilità, perde massa critica, e poi perde delle potenzialità che non può avere al suo interno. Infatti, il piano regolatore parla di Venezia-Mestre, e definisce per la prima volta in termini espliciti la città bipolare, con due centri che sono uno in terraferma e uno in laguna. Una città con due poli al suo interno, quindi, dove esiste una nuova centralità” (D'Agostino, 2001).



Chiesa del Sacro Cuore - via Aleardi

¹ Senza andare indietro nel tempo, o consultare documenti così particolari come il Piano regionale di sviluppo, l'invisibilità di Mestre è un dato con il quale il mestrino sembra non potersi non confrontare quotidianamente. A questo proposito si invita, solo a titolo d'esempio, a consultare le Pagine utili 2000-2001 della provincia di Venezia, edite da Mondadori, dove nella sezione intitolata La mappa della tua città, l'unica mappa rintracciabile è quella di Venezia.

² Occorre innanzi tutto premettere un breve inciso sul concetto di significato, o "senso", di un luogo (Relph, 1976) così come lo si vuole intendere in questa indagine condotta secondo i paradigmi della moderna geografia culturale (Cosgrove, 1989). È quest'ultima una prospettiva scientifica sempre più rilevante a livello della pianificazione territoriale e, in particolare, nella gestione dei beni storico-culturali individuabili all'interno di ciò che si suole indicare come "paesaggi umani". Il senso di un luogo, nozione articolata e difficilmente conciliabile con un concetto lineare, corrisponde a grandi linee al significato che un luogo acquista dopo l'inevitabile appropriazione intellettuale dei suoi caratteri da parte di individui e collettività.

³ Nel Novecento si parla ufficialmente di Mestre-Venezia dal 1926 riferendosi al legame, non sempre bonario, con la città lagunare.

⁴ Tra le diverse ragioni dell'esodo, attorno alle quali si dipanò un lungo e acceso dibattito, si indicarono in primo luogo il decadimento del patrimonio edilizio del centro storico lagunare e l'attrazione verso i nuovi canoni di 'vita moderna' proposti dalla terraferma (Muscarà, 1969; Costa, Lando, Zanetto, 1978). Eloquente a questo proposito è la visione del Progetto di Massima per il Risanamento di Venezia Insulare (1939). Il piano contemplava un massiccio sfollamento della città – nell'ordine di circa 37.000 abitanti – per poter procedere al restauro delle qualità estetico-monumentali, prevedendo inoltre di "utilizzare le aree disponibili attualmente e dopo le demolizioni della vecchia città lagunare, le aree del Lido, le aree disponibili e ricavabili dalle tre isole vicine, S. Elena, Giudecca, Murano, e collocare in terraferma quella parte di popolazione più strettamente legata agli sviluppi industriali ed economici di Porto Marghera" (Comune di Venezia, 1939, p. 50).

⁵ Un'antica rappresentazione cartografica che dà conto del mondo conosciuto in epoca romana.

⁶ Ad esempio, si osservi come piazza Ferretto, la piazza principale della città odierna che fino ai primi del XX secolo è un importante luogo del commercio locale, sia al di fuori dell'area del Castello; anche la zona dell'attuale piazza Barche, in prossimità dell'arrivo del Canal Salso "diede origine ad un borgo autonomo rispetto al Castello stesso, che perse in qualche maniera di importanza. Al tempo stesso, attorno alla chiesa e al convento dei Cappuccini – nella zona corrispondente ad un punto di un'arteria primaria che collega la stazione ferroviaria con il centro città – si rafforza un borgo che si è andato formando intorno al '600" (Lamanna, 1989).

⁷ Con la caduta della Serenissima Repubblica, la riorganizzazione del territorio veneziano si impostò sulle nuove norme spaziali, burocratiche e civili volute dai successivi governi stranieri. Di queste norme dà conto il Piano della Commissione dell'Ornato Napoleonico (1807) il quale prevedeva che si proseguisse con l'opera di costruzione di strutture fortificate nel territorio di Mestre iniziata con la prima dominazione austriaca. La mancata realizzazione di un piano formale durante il governo austriaco che seguì la fine dell'impero napoleonico non fermò dal realizzare ulteriori sostanziali trasformazioni dell'assetto urbano, tra cui quelle che riguardarono la costruzione della linea Milano-Venezia (1837) per opera della Società Lombardo-Veneta, l'edificazione della stazione ferroviaria (1842) e la costruzione del ponte ferroviario translagunare tra Venezia e la terraferma (1841-46).

⁸ Anno in cui è ufficialmente attivato il primo tratto tra Mestre e Padova.

⁹ L'opportunità di creare un porto industriale, con fronte a terra e con la localizzazione degli impianti nelle barene dei Bottenighi, si profilò già a partire dal 1902. Agli inizi del secolo, un acceso dibattito tra studiosi, commissioni tecniche e istituzioni varie, aveva come argomento la nuova portualità veneziana, con la vecchia "ormai soffocata ai bordi della stazione marittima"

(Distefano, Paladini, 1997, p. 22). Nel corso del dibattito, furono un tecnico, il capitano marittimo Luciano Petit, e un politico, il conte Piero Foscari, a ventilare per la prima volta la rivoluzionaria idea di una riorganizzazione portuale in terraferma, luogo che avrebbe potuto non solamente assorbire l'eccesso di popolazione di Venezia, ma anche garantito la salvaguardia della città da un eventuale impatto industriale. La data ufficiale della nascita del porto industriale fu il febbraio del 1917, quando Giuseppe Volpi costituì il "sindacato di studi per imprese elettro-metallurgiche e navali nel Porto di Venezia". Tra le imprese aderenti al sindacato spiccavano quelle "elettriche come la SADE – elemento trainante del polo in quanto fornitore dell'energia elettrica indispensabile per il funzionamento degli impianti – e la CELLINA, ferroviarie e marittime come la Società Veneta di Navigazione a Vapore e la Società Veneta per Costruzione ed Esercizio Ferrovia Secondarie, siderurgiche come la Franco Tosi, meccaniche (Officine Meccaniche Battaglia, SAVINEM), di costruzioni (la Edoardo Almagià)". Significativa si dimostrò anche la partecipazione di privati, quali "Nicolò Papadopoli, Aldo Brandini e l'ingegner G.C. Stucky, che oltre ad essere il titolare del Mulino Stucky era anche a capo di una società produttrice di materiale elettrico, la Pila Pilla, nonché consigliere d'amministrazione di rango di alcune società partecipanti al sindacato (SADE, CELLINA, SAVINEM), e di altre come il Credito Industriale e la Società Italiana Costruzioni" (Roverato, 1984, p. 194). L'obiettivo di tale imponente partecipazione a elevata intensità di capitale era non solo quello di fondare sulla laguna di Venezia un porto industriale all'avanguardia, ma anche di costruirvi in prossimità una vasta area commerciale che, proponendo un modello che frantumava quelli più tradizionali basati sugli equilibri della proprietà fondiaria, potesse favorire un inedito rapporto imprenditoriale tra i partecipanti al sindacato e ulteriori imprese esterne che si pensava sarebbero state attratte dalla vitalità della zona.

¹⁰ Per le questioni economico-politiche alla base dello sviluppo di Porto Marghera si vedano inoltre: Dorigo, 1973; Chinello, 1979.

¹¹ E con Mestre furono annessi anche i territori dei comuni vicini di Chirignago, Zelarino, Favaro Veneto, Malcontenta.

¹² "Il canale costituisce la maggiore, se non l'unica causa di insalubrità di quella zona. La sua acqua è quasi sempre torbida, e spesso addirittura nera, mentre nella stagione calda si svolgono da essa pestifere esalazioni. Per sopprimere definitivamente tale grave inconveniente, dannoso alla salute pubblica, non solo nei riguardi della malaria, ma anche delle malattie gastroenteriche, perché le esalazioni pestilenziali indeboliscono il potere di resistenza del tubo digerente, io ritengo si debba ricorrere al provvedimento di colmare il Canal Salso per un tratto di circa m. 500, ossia per quanto ora si protende nell'abitato agglomerato di Mestre" (Barizza, 1994, p. 196).

¹³ In realtà, la funzione del canale rimase ancora parzialmente in essere anche dopo l'inaugurazione del ponte concorrente, pur se ridotta d'importanza. A parte i nuovi flussi di traffico mediati dal ponte del Littorio e diretti verso le fabbriche situate al di là del canale, esisteva un considerevole numero di operai provenienti dalla cintura orientale della città che fino all'apertura di un cavalcavia che consentì il collegamento tra le due sponde del canale (1955) continuarono a far uso di un frequentatissimo traghetto.

¹⁴ La crescita urbana fagocitò per prime le località semirurali più prossime, le vecchie sedi comunali di Zelarino, Favaro e Chirignago, per poi estendersi oltre.

¹⁵ Tra i comuni interessati dal fenomeno alcuni registrano una quota significativa di residenti pari ad almeno il 15% con un posto di lavoro nel comune di Venezia. Tra questi al vertice si collocano Spinea (60%) e Martellago (51%), ma indicative sono le cifre riscontrate in comuni con una struttura urbana più evoluta come Mirano, Dolo e altre realtà localizzate nel triangolo Venezia-Padova-Treviso.

¹⁶ L'esempio di Spinea che agli inizi degli anni settanta registra un incremento degli alloggi occupati pari al 124% è emblematico.

¹⁷ La realizzazione dell'aeroporto Marco Polo a Tessera è del 1960.

¹⁸ Comprensorio dei comuni della laguna e dell'entroterra di Venezia, Proposta di Piano Comprensoriale, Venezia 1979.

¹⁹ In merito al discorso metropolitano, esiste oggi un dibattito che evidenzia punti di vista diversi, fortemente legati alla dimensione scalare cui l'idea metropolitana si rapporta. Posizioni che, come ricorda l'assessore D'Agostino, "potrebbero anche conciliarsi": la prima coincide con quell'immagine di cui riferisce il piano comprensoriale, che lega Mestre a Venezia e ai comuni di cintura. Una successiva e recente mette in gioco una relazione più ampia in base alla quale la città metropolitana diventa un'area metropolitana, "dove avvengono sinergie su vasta scala, e quindi, sostanzialmente, Mestre, Padova, Treviso, Venezia e i comuni integrati" (D'Agostino, intervista, febbraio 2001).

²⁰ Mentre Venezia rimane connotata da fenomeni legati alla sua tradizione: il turismo, la cultura, le mansioni amministrative di capoluogo di regione.

Da ricerche dell'IRSEV si apprende che "per il commercio all'ingrosso e per l'intermediazione commerciale, Mestre nel corso degli anni ottanta è diventata quanto a numero di unità locali insediate, un centro della stessa importanza dei comuni di Vicenza e Treviso. Per i servizi commerciali alle famiglie essa è diventata nuovo centro commerciale di riferimento per tutta la terraferma, e, rispetto alla grande distribuzione al dettaglio, anche per Venezia. La superficie coperta dal commercio al dettaglio non alimentare è pari al 57% del totale comunale (contro il 24% di Venezia), e quella del commercio al dettaglio alimentari è pari al 52% (contro il 26% di Venezia)" (De Angelini, 1989, p. 210).

²¹ Questo paragrafo prende spunto da una sintetica esposizione delle vicende urbanistiche di Mestre data in AA.VV., Atti degli incontri "Conosci la tua città", Associazione Olof Palme, Mestre-Venezia 1989.

²² L'idea che Mestre e Venezia dovessero essere collegate, o meglio che Venezia dovesse essere ben collegata con la terraferma, nasce in epoca napoleonica. In quel tempo si pensò, senza però alcun esito effettivo, a un collegamento tra la terraferma e la città storica che avrebbe dovuto consentire il traffico carrabile fino a piazza San Marco.

²³ Di fatto, la zona venne poi nel dopoguerra trasformata in spiaggia con annessa colonia elioterapica e chiusa definitivamente negli anni sessanta con l'emergere delle località marine più organizzate del vicino litorale Adriatico.

²⁴ Analisi dello sviluppo urbano dell'intero comprensorio nel periodo indicato sono proposte in relazioni dell'UNESCO (AA.VV., 1976) e del COSES (AA.VV., 1977).

²⁵ Un esempio è il futuro Parco di San Giuliano (1995) che delinea un inedito orientamento politico, urbanistico e ambientale per la terraferma. Al di là di un nuovo "modo di operare nella terraferma, con lo scopo di invertire il processo di degrado naturale e culturale del bordo lagunare" (Comune di Venezia, 1995, p. 5), il parco di San Giuliano viene inteso, in virtù della sua collocazione a metà strada tra Mestre e Venezia, come una sorta di interfaccia tra le due città, capace di espletare un importante ruolo di baricentro dei flussi d'interesse sociale e culturale.

²⁶ Possiamo trovarne i motivi nella famiglia, formulare ipotesi basate su quelle esperienze caratteristiche dell'età infantile rivolte alla scoperta del mondo che più verosimilmente generano questo tipo di legame; oppure, cercarli nelle esigenze di ridisegnare il nostro contorno immediato, la nostra collocazione di fronte al disorientamento dovuto al venire meno dei luoghi consolidati del vivere sociale. Certo è che il radicamento delinea i contorni di una realtà geografica fondamentale laddove l'uomo vive, i luoghi della sua infanzia, le terre che calpesta (Dardel, 1986).

²⁷ Nato nel 1951 nel seno della legge Fanfani (n° 43 del 28 febbraio 1949) per l'edilizia popolare. Inizialmente il quartiere comprendeva circa 55.000 mq di terreno tra l'Osellino e il Canal Salso.

²⁸ Intervista al Prosindaco, Gianfranco Bettin, avvenuta nel gennaio 2001 presso il Municipio di Mestre. In linea con orientamenti internazionali, la riqualificazione del paesaggio urbano cui si allude prevede opere di demolizione e ricostruzione di edilizia qualificata, non senza un riconoscimento preventivo e successiva tutela della struttura edilizia e morfologica storica dell'intera terraferma. Innovativa sarebbe, in particolare, l'idea di un premio volumetrico programmato per la distruzione delle numerose villette unifamiliari che contraddistinguono in maniera diffusa il tessuto urbano, tipici esempi dello spontaneismo edificatorio del secondo dopoguerra (D'Agostino, intervista, febbraio 2001).

²⁹ "Esistere" è qui inteso nel suo significato filosofico-esistenzialista che ne recupera l'etimologia latina. L'esistenza umana è, in tale accezione, la fruizione delle possibilità che la realtà offre all'uomo nell'espletamento dell'arte dell'ex-sistere, ovvero trascendere, agire, superando i problemi della vita quotidiana (Heidegger, 1990).

³⁰ Esiste una cospicua mole di studi al riguardo; citandone solo alcuni: Centro Studi Storici, Quaderni di relazioni, ricerche e atti di convegni tenutisi dal 1962 al 1979; Paganello (1965); Ticozzi (1968); Barcella (1972); Fapanni (1975); Renier (1982); Gusso (1986); Stevanato (1990); Centro Studi Storici, Nuova Serie, relativi a ricerche, relazioni e atti di convegni dal 1979 a oggi; Barizza (1992).

³¹ Bocciato il progetto della metropolitana sotterranea, si pensa inizialmente a un tram veloce a ridotto impatto ambientale da Favaro a Marghera. In seguito il tracciato sarà deviato fino a Venezia. Il progetto tram è strettamente connesso al piano urbano del traffico e alla futura metropolitana leggera di superficie (SFMR) – costituita da una serie di treni ad alta frequenza che collegheranno Mestre, Venezia, Padova, Castelfranco, Treviso, Quarto d'Altino – e a una rete lagunare sempre più decentrata rispetto al Canal Grande. Appare inoltre importante creare un collegamento ferroviario tra l'aeroporto Marco Polo, il sistema SFMR e il sistema tramviario. Nelle previsioni del comune, i tram e i treni SFMR renderanno più competitivo l'uso del mezzo pubblico, accessibile dai parcheggi scambiatori previsti lungo il perimetro dell'area urbana di Mestre.

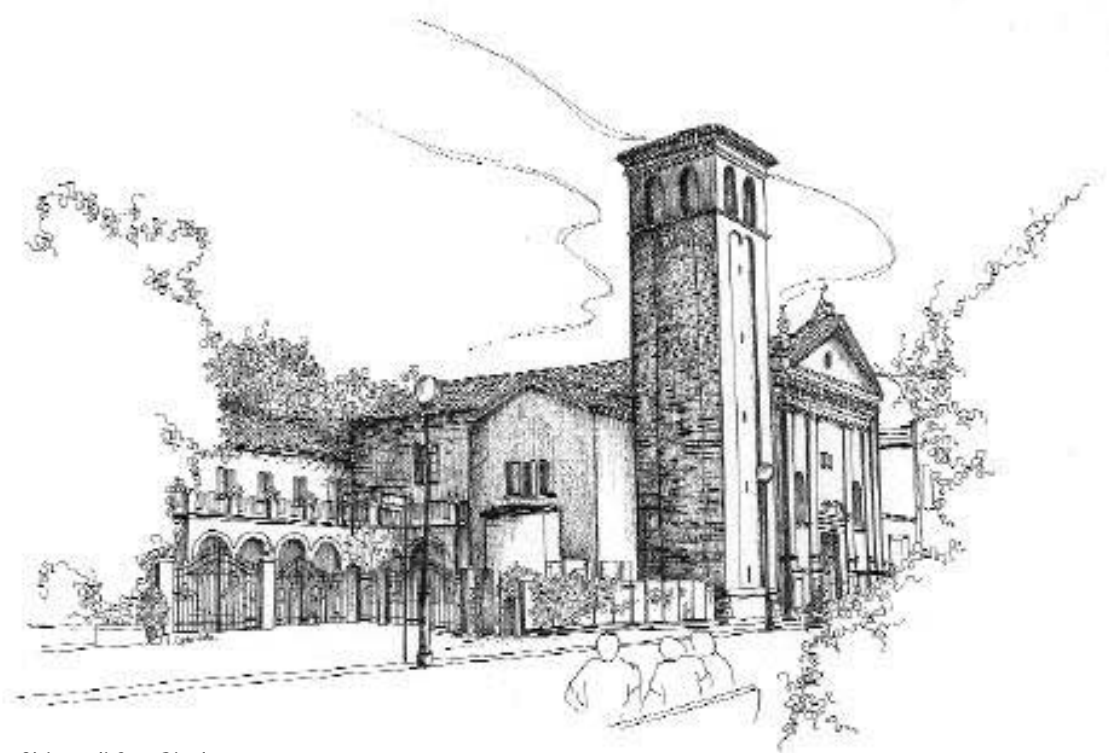
³² Condotta con impegno dai vari centri culturali locali e divulgata da una consistente quantità di pubblicazioni come per esempio: Comune di Venezia, Guida alla scoperta delle testimonianze storiche e ambientali del quartiere Chirignago-Gazzera, Chirignago-Gazzera 1992.

³³ Molto si discute sulla creazione di un "museo diffuso", un museo disseminato sull'intero territorio della terraferma. Questo recupererebbe alcune indicazioni significative del centro di studi storici locale di ricatalogare i luoghi, i palazzi, i toponimi, valorizzando al tempo stesso il portato solido dei lasciti della zona industriale, della storia ottocentesca e novecentesca della città, recuperati per fini diversi da quelli originari.

³⁴ Parole pronunciate in sede della tavola rotonda "Tra parco e laguna. Le società nautiche", tenutasi nella sala conciliare del Municipio di Mestre l'11 ottobre 1996.

³⁵ Attorno alle modalità necessarie per sviluppare tali strategie nascono propositi e inevitabili polemiche. Di recente si è ad esempio paventata l'idea di reclutare una schiera di consulenti che, collaborando al di fuori della giunta, si penserebbe in grado di risolvere i problemi aperti dalla disgregazione delle competenze in vari assessorati.

³⁶ Il processo di densificazione implica, inoltre, un inevitabile potenziamento infrastrutturale: "A Mestre abbiamo una carenza infrastrutturale che è quasi ridicola. Mestre è cresciuta sulla viabilità rurale, vie gobbe e contorte, con larghezze inaccettabili e con le casette intorno, e continua a crescere così. Quindi via Torino, che è la via direzionale per eccellenza di Mestre, è una via che sembra una stradina residenziale della periferia di Verona. Se andiamo a vedere la zona fiera di Bologna o le strade di Verona, città di grandezze paragonabili a Mestre, le strade hanno otto corsie, con i viali e i marciapiedi" (D'Agostino, intervista, febbraio 2001).



Chiesa di San Girolamo