

La ricerca. Paolo Costa indica nella città metropolitana una possibile soluzione

Una «grande Venezia» per preservare Venezia

Gianni Toniolo

Con l'*aqua grande*, Venezia è tornata sulle prime pagine di tutto il mondo, si è ritrovata nel discorso d'insediamento di Ursula von der Leyen. È però solo l'accentuazione di una perenne attenzione universale a Venezia alla sua preservazione, al suo destino. Ma quale Venezia? Quale preservazione? Quale destino? Manca, dal Rapporto Unesco del 1969, una riflessione sistematica che aiuti a rispondere a queste domande, a fare ordine tra le diverse dimensioni di un problema che ha dimensioni diverse, non facilmente componibili: la *forma urbis*, la fruizione di un lascito artistico millenario, la sua proiezione al futuro, la compatibilità tra conservazione e attività antropiche, le sinergie possibili tra culture locali e aperture globali, la salvaguardia dell'ambiente naturale, la ricerca di una convivenza virtuosa tra fruitori estemporanei della città storica e chi, vivendo e lavorando in essa, è il primo responsabile della sua vitalità.

Paolo Costa che, prima di esserne sindaco, ha insegnato economia urbana a Venezia, coordina una ricerca, meritoriamente promossa dalla Fondazione di Venezia, che intende indicare, anzitutto sul piano del metodo, il modo di dare risposte a queste questioni. Il volume del quale parliamo, uscito poco prima di quel 12 novembre che resterà a lungo nella memoria dei veneziani, è il primo di una trilogia sulla città lagunare. Costa mutua dall'umanista Leonardo Bruni, cancelliere quattrocentesco della Repubblica fiorentina, la distinzione tra *urbis*, gli edifici racchiusi nelle mura, e *civitas*, l'insieme di chi, abitandoli, li tiene in vita. Venezia vive da decenni la tensione tra «conservazione dell'*urbis*, bene pubblico culturale d'interesse globale, e lo sviluppo della *civitas*» con le sue attività economiche, amministrative, formative, sociali. Per sciogliere, o quantomeno comprendere, questa tensione Costa ricorda che la Venezia di oggi è «fenomeno polimorfico» caratterizzato da quattro dimensioni: quella storica, quella lagunare (gli

insediamenti e l'ambiente acqueo), quella «quotidiana» (il sistema urbano giornaliero delle relazioni casa-lavoro) e, infine, quella metropolitana, risultato dalla crescente integrazione dei sistemi urbani di Venezia, Padova e Treviso.

La Venezia storica è la sola a essere percepita dalla comunità mondiale che spesso, scrive maliziosamente Costa, pretende «representation without taxation»: poteri decisionali senza assunzione di costi e responsabilità. È la Venezia della cui decadenza si parla guardando al calo della popolazione residente senza considerare che il numero delle persone che vi lavorano non è cambiato dal 1951 a oggi. Il problema sta, semmai, nella qualità di questa occupazione, oggi largamente nel settore turistico. Mentre la manifattura si è fisiologicamente spostata in terraferma, Venezia ha perso servizi qualificati, anche se molti ne rimangono a cominciare da quelli

universitari. La Venezia lagunare, resta oggetto d'infinte polemiche tra chi la interpreta come bene intangibile e chi vorrebbe «che continuasse a ospitare attività portuali, nel solco della tradizione della Serenissima» (p. 29). La Venezia quotidiana dello scambio residenza-lavoro è la meno conosciuta, per quanto ricca e indispensabile alla vitalità sia della *urbis* storica sia di quella di terraferma. La tesi del volume è che le tre Venezia sin qui ricordate possono trovare una ricomposizione nella *civitas* metropolitana, già chiaramente delineata nelle interconnessioni quotidiane tra Venezia stessa, Padova e Treviso. È questa la Venezia di maggior interesse per il Veneto che, per continuare a essere un'area dinamica, ha bisogno, oggi più di ieri, di dotarsi di una città metropolitana capace di generare e raggruppare imprese innovative, professionalità di elevato livello, imprenditori propensi al rischio, strutture di ricerca e insegnamento avanzato, istituzioni cooperative in grado di favorire le necessarie integrazioni e trasformazioni. Per posizione geografica, dotazione di trasporti intermodali, dinamica de-

Le interconnessioni con Padova e Treviso delineano un'area che sarebbe la quinta d'Italia

mografica questa quarta Venezia è per dimensione la quinta area metropolitana italiana. Ha tutte le caratteristiche potenziali per svolgere un ruolo di motore della crescita, economica e sociale, del Nordest e dell'intero Paese. Perché ciò avvenga deve irrobustire le funzioni tipiche delle aree urbane dinamiche: formazione, ricerca e cultura, servizi finanziari, porti, aeroporti, trasporti urbani efficienti.

Le domande sulla difesa di Venezia, il suo ruolo in Italia e nel mondo, il suo futuro hanno avuto sinora risposte parziali, sovente contraddittorie negli obiettivi e negli strumenti. La conclusione di questo libro, il primo di una ricerca *in fieri*, è che risposte organiche e convincenti si possono trovare solo guardando all'unicità dell'organismo Venezia, ricomponendo e gerarchizzando i suoi quattro fenotipi nel quadro di un mondo che vede, come nel Rinascimento, la città sempre più protagonista e motore della dinamica civile, intellettuale, sociale ed economica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

QUATTRO VENEZIA PER UN NORDEST. RAPPORTO SU VENEZIA CIVITAS METROPOLITANA a cura di Paolo Costa
Marsilio, Venezia, pagg. 318, € 25

