

Il tramonto di Venezia

di ANTONIO CEDERNA

C' E' STATA negli ultimi mesi qualche apprezzabile presa di posizione da parte di politici e amministratori, a favore della pianificazione urbanistica e della tutela di ambiente e territorio. L'inutile e assurda autostrada tirrenica Grosseto-Civitavecchia è stata bocciata dal ministro dell'Ambiente; ed è stata approvata la legge per Roma Capitale, dopo che il consiglio comunale pressoché all'unanimità aveva deliberato l'esproprio di tutte le aree destinate alla costruzione del sistema direzionale orientale, imboccando così la via maestra dell'urbanistica moderna. Ma non sono mancate le contropartite negative: il ministro dei Lavori pubblici e le regioni interessate hanno dato il via definitivo a quell'altra sciagura che è il raddoppio dell'autostrada Bologna-Firenze (58 chilometri per una spesa di oltre 4.000 miliardi, settanta miliardi al chilometro, settanta milioni al metro, un record). E a Roma la giunta ha calato la scure sugli investimenti per servizi sociali, verde e beni culturali, mentre pensa di alienare e vendere all'asta immobili comunali per oltre tremila miliardi.

Così a Venezia, dopo la vittoriosa battaglia, contro l'Expo 2000, ecco che il governo ha preso decisioni e varato leggi che possono compromettere gravemente l'avvenire di laguna e centro storico. Come è noto, il consorzio Venezia Nuova (che raggruppa le imprese concessionarie per gli interventi) prevede la costruzione di chiusure manovrabili alle bocche di porto (i tre varchi che mettono in comunicazione la laguna col mare), progetto che ha sollevato serie perplessità nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha bocciato la relativa convenzione: perché si tratta di un intervento pesante non verificato nei suoi effetti, e perché manca ancora un credibile programma per il disinquinamento e la portualità. Cosa per cui, in attesa di approfondimenti, meglio sarebbe concentrare le risorse disponibili nel rinforzo delle difese a mare, gli antichi murazzi, baluardo contro ogni possibile alluvione.

IL CONSIGLIO superiore dei lavori pubblici è il «massimo organo consultivo dello Stato», e quindi i suoi pareri dovrebbero essere presi in seria considerazione dal governo. Invece il primo dicembre, in una solenne riunione del comitato (detto comitato) presieduta dal presidente del Consiglio, il parere del consiglio superiore dei lavori pubblici è stato scavalcato, e si è dato avvio alla convenzione col consorzio, il cui testo il Comune non conosce nemmeno. Le prospettive si aggravano se prendiamo in considerazione alcune sbrigative disposizioni di legge approvate dal governo tra novembre e dicembre: le quali scalfano alla base ogni garanzia di salvaguardia dei valori culturali e ambientali di laguna e centro storico.

A presidio di questi valori, la legge speciale del 1973 istituiva una «commissione per la salvaguardia di Venezia», composta dai rappresentanti di tutte le amministrazioni competenti a emettere pareri, autorizzazioni, nulla osta eccetera; e giustamente stabiliva che se la soprintendenza, il magistrato alle acque o il medico provinciale davano un parere contrario, la questione fosse rimessa ai ministeri preposti alla tutela culturale-ambientale e alla salute pubblica: che sono l'oggetto degli articoli 9 e 32 della Costituzione. Inopinatamente un decreto di un mese fa non fa più parola di quella commissione e rimette ogni decisione alla «conferenza dei servizi», l'organo istituito da una legge dell'agosto scorso col compito di snellire le procedure, e ammette che ad essa possano ricorrere anche i privati (creando così una scorciatoia per gli interessi più disparati e potenti).

LA SITUAZIONE è ulteriormente peggiorata da un disegno di legge approvato dal Senato che stravolge anche il funzionamento della conferenza dei servizi: in quanto stabilisce che essa non debba più assumere le sue decisioni all'unanimità ma a maggioranza di due terzi. E il risultato può essere che un'opera o un intervento che abbiano avuto il parere contrario di chi presiede ai beni culturali e ambientali o alla salute pubblica vengano tranquillamente approvati, anche se lesivi del patrimonio storico-artistico, della pubblica incolumità, dell'equilibrio lagunare e via dicendo. In più, quelle decisioni valgono come variante automatica degli strumenti urbanistici, togliendo così ai cittadini la possibilità di avanzare osservazioni.

Questo in una città delicata, complicata e fragile come Venezia che così, osserva Edoardo Salzano già presidente dell'Istituto nazionale di urbanistica, «viene utilizzata per sperimentare quanto di peggio la cultura del fare e dell'affare sono capaci di escogitare» (come si è fatto per le altre città coi Mondiali). E il repubblicano Luigi Scano, esperto di diritto urbanistico, aggiunge che così «si vanificano le competenze specialistiche di chi è preposto agli interessi garantiti dalla Costituzione» e gli ingenti stanziamenti per Venezia (mille miliardi circa finora) rischiano di andare sprecati in opere sbagliate, a beneficio dei settori più arretrati dell'economia.

Già troppo ha sofferto Venezia. Con queste nuove disposizioni essa corre gravi rischi: possono essere rimessi in discussione lo stesso piano paesistico adottato dalla Regione in base alla legge Galasso e l'accurato piano del centro storico predisposto dalla passata giunta rosso-verde. Solo un piano globale in base alla legge sulla difesa del suolo del maggio '89, che regoli l'intero bacino lagunare, l'isola storica e l'entroterra, può garantire la sopravvivenza di Venezia.