



Doc. 424

Progress di ricerca

L'economia della terraferma veneziana

Economia e società contemporanea nella terraferma veneziana

Michele Casarin

Luglio 2002

1. Dall'autonomia alla "Grande Venezia"

Già prima dell'annessione al Comune di Venezia, avvenuta con il regio decreto legge n. 13171 del 15 luglio 1926, la città di terraferma stava crescendo a ritmi sostenuti e la sua popolazione passò dai poco più di seimila abitanti del 1835 ai ventiseimila del 1925.

A cavallo tra i due secoli (il XIX ed il XX), il Comune di Mestre fu protagonista di una serie di importanti trasformazioni urbanistiche che strutturarono quello che allora era ancora un paese come una vera città dotata di adeguati servizi e infrastrutture che fossero in grado di favorire l'arrivo di nuovi investitori.

A Mestre trovava un certo spazio quella cultura della fiducia per il progresso della scienza e delle speranze per il nuovo secolo che pervadeva l'Europa del tempo e che a Venezia si scontrava, invece, con una sempre più radicata cultura della città conclusa – con la sua storia - legata alla conservazione dell'esistente e timorosa nei confronti di ogni accenno di innovazione. Ma, se la posizione conservatrice ed antimodernista di buona parte delle élite veneziane è piuttosto nota, come è noto quanto questa avversione condizionò il dibattito ed il progetto sul futuro della città e sulla possibilità - necessità - di espandersi in terraferma, non altrettanto si può dire rispetto al fervore modernista a Mestre. Qui, quella spinta culturale fu essenziale al processo di trasformazione in atto e comportò pure delle conseguenze sulla monumentalità e sul rapporto tra struttura urbana e memoria storica altrettanto importanti ma molto meno note di quelle più famose del periodo unionista. Infatti, è piuttosto comune la credenza che la perdita di memoria storica e di testimonianze della Mestre antica sia dovuta essenzialmente ad una *tabula rasa* della speculazione edilizia degli anni sessanta del XX secolo ed ai suoi presunti 'pianificatori'. Per quanto non si possa certo dire che tra le classi dirigenti veneziane del secondo dopoguerra, soprattutto tra coloro che rappresentarono direttamente o indirettamente la continuità politica e progettuale rispetto al periodo fascista, vi fossero appassionati cultori della storia di Mestre desiderosi di valorizzarne le testimonianze, le cose stanno in maniera differente.

Ad esempio, si può ricordare la demolizione nel 1811 del Teatro Balbi, quella della torre Belfredo nel 1876, la demolizione parziale degli Spalti dell'antico castello e l'apertura di viale Garibaldi nel 1880, o l'interramento di un lungo tratto urbano del Marzenego qualche anno prima dell'annessione amministrativa.

Alcuni studiosi (in particolare C. Chinello, F. Piva e G. Tattara) hanno ben documentato il disagio esistenziale, nei suoi aspetti sociali ed economici, sia dei veneziani trasferiti in buona parte come ‘spettatori’ nel quartiere urbano di Marghera, sia degli abitanti delle campagne ‘indotti’ dalla loro condizione a diventare operai del porto e dell’industria.

In realtà, si stava compiendo un processo storico, che sarebbe riduttivo considerare locale, di passaggio ad una forma di economia marcatamente capitalista che risentiva all’inizio del secolo XX di forti spinte liberiste e internazionaliste che provenivano dai paesi dall’economia più avanzata, oltreché, come detto, di una particolare fiducia nella scienza e nel progresso che sarebbe culminata in Italia con l’elogio massimo del modernismo rappresentato dalla corrente futurista di Tommaso Filippo Marinetti.

La crescita economica e demografica di Mestre si colloca in questo contesto.

Così nel 1883 si insedia sul Canal Salso l’Industria Olii Lubrificanti (ancora oggi visibile da via Sansovino); nel 1890 è la volta della fabbrica di scope di saggina di Hermann Kroll; nel 1908 dell’officina per la produzione del gas nella parte nord del Canal Salso, verso Forte Marghera. Nello stesso anno sorge la Società per lo sfruttamento delle forze idrauliche del Veneto Cellina; quattro anni più tardi vengono inaugurati l’acquedotto e la Galleria Toniolo. Poi, è la volta del parco ferroviario e nel triennio 1910-1913 della costruzione delle case dei ferrovieri (643 alloggi). Se si aggiungono tutti gli interventi relativi allo sviluppo delle rete tranviaria, prima a trazione animale poi elettrica (1909) tra il 1891 e il 1912 si ha un quadro sufficientemente chiaro del ritmo di crescita e di trasformazione di Mestre prima dell’annessione a Venezia.

Una crescita che appare decisamente orientata sull’asse verso la città insulare costituito dal Canale che da Piazza Barche conduceva verso la laguna attraverso la ‘porta’ di San Giuliano.

Ci vorrà ancora del tempo prima che la costruzione del ponte ferroviario a metà dell’ottocento riesca a modificare il processo di strutturazione del territorio in atto e con esso la geografia delle centralità e le connesse pratiche sociali ed economiche.

Giuseppe Longhi ha parlato di “accelerazione del tempo e di sottile intrusione” – fase anticipante una “grande intrusione” – a proposito di una serie di interventi urbanistici ed infrastrutturali che avrebbero profondamente modificato, ritmi e pratiche sociali della città insulare collegandola alla modernità della terraferma.

Risulta più facile dividerne le considerazioni sul mutare del tempo piuttosto che le “intrusioni” ed il loro significare anche se nella città insulare il tempo rimane ancora in buona parte scandito dai ritmi dell’acqua e del passo.

E’ indubbio, comunque, che l’apertura del ponte ferroviario, avvenuta l’11 gennaio 1846, avesse cambiato profondamente le cose. Il pensiero del collegamento alla terraferma aveva radici piuttosto solide in quanto fu già il Doge Marco Fosca-

rini, a dispetto dell'inorridimento del Senato, a porsi il problema di quella opportunità (R. Chirivi, 1960). Successivamente, Napoleone pensò di collegare l'Arsenale con la terraferma del Cavallino attraverso una strada, quella Via Eugenia che oggi, nella sua versione incompleta prende il nome italiano di Via Garibaldi; quella strada sarebbe dovuta passare per Sant'Erasmus e l'isola della Certosa ispirando futuri progetti rimasti egualmente inespressi. Dunque, la questione del collegamento tra la città insulare e la terraferma appare come una necessità che l'avanzare della modernità renderà sempre più pressante ed ineludibile.

Ma bisognerà attendere i programmi di sviluppo di una rete ferroviaria 'nazionale', perseguiti dagli austriaci per collegare Milano agli altri centri della loro Italia, per vedere violata per sempre l'insularità di Venezia e per unire Mestre ai suoi destini novecenteschi.

Destini che cominciano a concretizzarsi con l'avvio della creazione del porto industriale ai Bottenighi. Un progetto a dir poco rivoluzionario e per molti versi avanguardista: ci si apprestava a concentrare in un solo luogo, come non sarebbe stato più possibile fare nella città insulare, le fabbriche, la produzione di energia necessaria al loro funzionamento ed il porto, vale a dire, la possibilità di caricare e trasportare senza troppi passaggi materie prime e prodotti finiti.

Parallelamente, si elaboravano nuove politiche degli insediamenti residenziali che avrebbero ben presto determinato la nascita del quartiere urbano di Marghera in contigua prossimità agli insediamenti industriali e portuali.

Con il piano urbanistico del 1927 si sarebbe voluto consentire, nelle intenzioni degli amministratori, la creazione in terraferma, a ridosso della nascente nuova zona industriale, di un quartiere urbano per 30.000 abitanti strutturato secondo i dettami delle città-giardino realizzate in Gran Bretagna in seguito agli studi di Ebenezer Howard, che consentisse di alleggerire la crescente pressione demografica che pesava sulla città antica e di risolvere allo stesso tempo i problemi di reclutamento della manodopera che doveva servire le industrie insediate a Marghera.

Le cose non andarono esattamente in quel senso ma è proprio dall'idea del porto, dalle attività ad esso connesse, e dall'avvio di profonde trasformazioni del territorio, che nasce la città novecentesca attraverso le acquisizioni territoriali di Marghera nel 1917 e dei Comuni di Mestre, Zelarino, Favaro e Chirignago nel 1926.

2. Il secondo Novecento

A Mestre l'immediato dopoguerra inizia con l'approvazione del Piano di Ricostruzione, redatto dal gruppo di lavoro coordinato dall'ing. Giuseppe Miozzi, per conto del Ministero dei Lavori Pubblici (ministro Salvatore Aldisio del governo De Gasperi).

Era il 1950; a Venezia era sindaco Giobatta Gianquinto alla guida, fino al 1951, di una coalizione PCI-PSIUP, unica eccezione - con l'ancor più breve parentesi del

'58 - all'incontrastato predominio democristiano terminato (limitatamente al suo assolutismo) nel 1975.

Mentre in molti paesi europei la ricostruzione veniva utilizzata per impostare su basi nuove e razionali i problemi dello sviluppo urbano e territoriale, in Italia diventava il pretesto per accantonare la legge urbanistica ed intervenire più liberamente, attraverso 'lasciapassare' normativi speciali, su porzioni ad hoc del territorio comunale (V. De Lucia, 1992).

A Venezia, nelle premesse generali veniva riportato un articolo della circolare dello stesso Ministero dei Lavori Pubblici (9.4.1946 n. 49) che invitava i redattori dei piani a non trascurare la possibilità di "trarre partito" dalle distruzioni belliche per migliorare la rete viaria, "dare respiro" ai vecchi quartieri e "disporre in luoghi adatti" i servizi e gli uffici pubblici necessari; nello stesso tempo, si sottolineava che la ricostruzione delle case distrutte non dovesse diventare "un pretesto per giustificare la compilazione di un piano regolatore generale della città - come stava avvenendo altrove - con il criterio vago ed indefinito del coordinamento" (E. Miozzi, 1947).

Sempre nella relazione al Piano di Ricostruzione si riportavano degli accenni al PRG del 1937 ed in particolare si ricordava che quel piano aveva avuto "per base di considerare Mestre, non come elemento di abitato a sé stante, ma come elemento indissolubilmente legato alla città lagunare" e che doveva essere considerato "come zona di sviluppo e di ampliamento della vecchia Venezia circoscritta dai limiti insuperabili della sua laguna". Infine, si sottolineava la necessità di indirizzare lo sviluppo della città di terraferma verso Venezia, con una accurata elencazione degli interventi di viabilità necessari.

Questo è dunque il quadro urbanistico-strategico che fa da sfondo di partenza al percorso della terraferma veneziana nel secondo Novecento.

Di fatto, si riprendevano le linee strategiche tracciate con l'avvio del progetto esecutivo della *Grande Venezia* per ripartire verso l'obiettivo di sviluppo di Porto Marghera, che rimaneva saldamente al centro della politica economica della città, nell'ambito della quale, Mestre *stricto sensu* avrebbe svolto una precisa funzione residenziale e di servizio.

Questa impostazione venne confermata, sulla carta e nei fatti, con il PRG del 1962, il primo piano della *Grande Venezia* che si possa davvero definire "generale". Ma, nonostante si inquadrasse in un contesto politicamente diverso, profondamente diverso da quello in cui la *Grande Venezia* era sorta - diverse le istituzioni, diversi i percorsi decisionali e diverse necessità ed esigenze del consenso - l'idea di fondo rimase la stessa. Rappresentò la continuazione dell'"idea originale" adattata alle trasformazioni urbane ed a quelle politiche e storiche, con una rigida tripartizione zonale-funzionale strutturata su: Venezia (con il Lido) e cultura/turismo; Marghera e il porto/industria; Mestre e residenza/servizi. Quel piano, fu pensato in funzione di quella che sarebbe dovuta essere una nuova fase di gran-

de espansione della Venezia novecentesca, espansione che in realtà avvenne in misura molto più ridotta e 'corta' di quanto si pensasse e senza la consapevolezza che presto il modello su cui si basava sarebbe entrato in crisi in conseguenza dei mutamenti dell'economia internazionale. Tant'è che, ad esempio, si prevedeva un aumento della popolazione non inferiore alle centomila unità, con un massimo demografico da raggiungere nel 1985 con oltre quattrocentomila abitanti.

Come spesso accade, soprattutto ai modelli demografici, la realtà risulta ricca di sorprese, di variabili invisibili; Venezia raggiunse il suo massimo storico nel 1973 (oltre 366.000 abitanti), ma ben al di sotto della cifra indicata, per poi cominciare una inesorabile discesa.

La città - di terraferma - che si configura in circa cinquant'anni, dai primi anni '20 fino ai primi anni '70, è una conurbazione industriale/residenziale che ha il suo perno economico-sociale nella grande industria e nel porto di Marghera, basata su un modello molto più vicino al triangolo industriale nord-occidentale che al contesto regionale Veneto.

Una città che si plasma come parte di qualcosa di più grande e articolato che mantiene il suo centro decisionale e pensante a Venezia, la città antica, dalla cui visione e cultura ancora peculiari provengono le strategie che indirizzano lo sviluppo. Soprattutto, strategie centripete, autoreferenziali, che pensano alla terraferma in termini di ghettizzazione della modernità e configurano uno scenario instabile in cui centri e periferie sono destinati a muoversi verso direzioni imprevedibili.

Appare dunque improbabile pensare agli aspetti socio-economici di Mestre, fino agli anni '70, in modo slegato dalla centralità di Porto Marghera e altrettanto dicasi per tutta la città di terraferma nel suo complesso rispetto a Venezia.

Tutta la città, ogni parte secondo le funzioni assegnate, è stata assoggettata al modello di sviluppo economico e sociale al quale faceva riferimento l'idea di Venezia nata all'inizio del Novecento attraverso le intuizioni e le azioni di uomini come, Vittorio Cini, Piero Foscari, Giuseppe Volpi e poi mantenuta viva da altri come Giovanni Favaretto Fisca. Al di là di possibili giudizi di merito sull'operato dei singoli personaggi, se si ricontestualizza quell'idea a scala planetaria, appare evidente come essa fu in molti modi indirizzata dal flusso più possente della Storia - con la "S" maiuscola, appunto - nel mezzo del quale anche Venezia si trovava. Insomma, la scelta veneziana per la grande industria ed il grande porto non può essere considerata una scelta isolata ma comune a molte altre grandi città del secolo scorso.

E comunque, fu un'idea forte e capace di riattribuire alla città, tutta, un ruolo di rilievo per buona parte del Novecento.

Altra cosa è indagare su come è stata strutturata la città dopo le annessioni del 1926 e di quanto poco ci si sia occupati degli essenziali equilibri sociali tra le parti co-stituenti. O sull'incapacità dimostrata dalle classi dirigenti protagoniste della storia della seconda parte del secolo scorso a gestire il delicato e necessario pas-

saggio dall'idea industriale della *Grande Venezia* ad una idea innovativa in grado di creare quella coesione interna - pur strutturata sulle differenze e sui tanti talenti - indispensabile ad affrontare il futuro con la necessaria attrezzatura.

Mestre ha vissuto per una buona parte del Novecento come parte di Venezia, come una città nella città, senza però avere la forza, i titoli, le dotazioni che potessero farle legittimamente attribuire quella denominazione. E così si è ufficialmente ritrovata ingabbiata in un'immagine - non importa se vera o falsa - di periferia, non tanto di un centro, ma di una *città centrale*. E questa configurazione ha retto fino a quando le profonde trasformazioni che investivano gli scenari internazionali non hanno mandato in frantumi l'idea novecentesca di Venezia di cui quella Mestre era parte.

Come in parte vedremo, gli ultimi vent'anni del secolo scorso hanno visto una profonda trasformazione del rapporto tra le parti co-stituenti la Venezia novecentesca.

Oggi, in pochi contesterebbero la definizione di Mestre come città; città che allunga le proprie diramazioni a scala metropolitana e regionale. Se non fosse per una nuova variabile che non propongo come provocazione ma come una indispensabile riflessione: oggi è Venezia *strictu sensu* ad aver perduto definitivamente i suoi attributi di città che non siano soltanto quelli derivati da un approccio esclusivamente storicista.

Viviamo, probabilmente, il momento della complementarità ma ciò che si sta delineando è una metropoli in cui la Venezia insulare si configura come parte - un "distretto del piacere" (Aldo Bonomi, 2000) - di quella Mestre che corre sulla gronda da Fusina fino a Tessera.

"Venezia stupiva come oggi New York. Oggi la vita è a Mestre" scriveva J.P. Sartre nel 1993 (*L'ultimo turista*).

A Venezia il corpo sociale è sempre più sottile, sempre meno partecipe e sempre meno adeguato numericamente al sostentamento di una vita pubblica indispensabile alla caratterizzazione di una città che non sia quella definitiva e autoreferenziale, alla strutturazione delle proprie ambizioni. Lo confermano i numeri e le mappe della geografia demografica; lo conferma il fatto, ad esempio, che se un leader politico o sindacale deve parlare in città, incontrare la cittadinanza, il più delle volte lo fa a Mestre. E' qui che si vincono o si perdono le elezioni, non a Venezia.

E' questo il presente che dovrebbe guidare le indagini sul passato e i progetti del futuro.

3. Verso una ridefinizione degli equilibri

Trasporti, turismo e infrastrutture

La condizione di specialità di Venezia città d'acqua ha sempre garantito una grande centralità economica e sociale all'attività del trasporto, di merci e di persone. Prima come grande centro commerciale, poi come cuore trasformato della sua versione novecentesca, e ancora come importante meta del turismo internazionale e come centro culturale di eccellenza. Intorno a questa polarità Mestre si è continuamente strutturata e ristrutturata per aggiunte, spostamenti e trasformazioni, e ha disegnato le proprie trame lungo i segni dei passaggi di barche, carri, cavalli, navi, treni, aerei, auto, camion, persone. Le linee ferroviarie, i canali industriali, le tangenziali e le autostrade, le direttrici stradali che costituiscono quella sorta di mano a sei dita - con il palmo verso la laguna - che ben rappresenta la conurbazione di terraferma, sono il sistema nervoso della città. In pochi altri luoghi si possono vedere nello stesso istante e in uno spazio di pochi chilometri, viaggiando normalmente sulla propria macchina o su un autobus pubblico, una petroliera entrare in porto, un aereo atterrare o decollare, un treno percorrere un tratto urbano, un velista, un wind-surfista od un vogatore esercitare la propria passione sportiva. La fitta presenza di nodi infrastrutturali, di rilevanza strategica per l'intero Nord-est, per quanto condizionata dallo stato complessivo del sistema in cui sono inseriti (T. Pugliese, 1996), ha esercitato nel secondo novecento una forte influenza sull'assetto economico locale. Ma, questo aspetto ha radici storiche profonde che coinvolgono pratiche che oggi possono sembrare di poca importanza come quella dei lattivendoli e dei venditori di frutta e verdura ambulanti di cui - perlomeno per questi ultimi - era rimasta qualche sporadica traccia fino a qualche decennio fa. Decine di personaggi di cui "non rimangono testimonianze scritte né tracce negli archivi" (S. Barizza, 1994) si aggiungevano a traghettatori e barcaioli, tra otto e novecento - e comunque per buona parte della prima metà del secolo scorso, in un incessante andirivieni tra laguna e terraferma. A cambiare lentamente costumi, pratiche, tempi e centralità fu l'innovazione dei trasporti e per prima la ferrovia del 1846 che dà inizio a quello che diventerà per Mestre un lungo e consolidato rapporto caratterizzante. Quelle attività, di cui si diceva, non scomparvero subito ma si ridussero gradatamente negli anni attraverso una progressiva estraniamento da un contesto ambientale in rapida mutazione. Nel 1933 al ponte ferroviario si affiancò quello automobilistico: per Venezia, la "sottile intrusione" e l'accelerazione del tempo assumono una nuova dimensione e divengono "grande intrusione" (G. Longhi, 1997); per Mestre, invece, l'inizio di una nuova trasformazione di una parte importante della propria economia con la necessità di attrezzarsi anche in termini di trasporto automobilistico. Dopo le barche a remi legate alla centralità del Canal Salso, l'arrivo della ferrovia (1846), il battello da San Giuliano (1882), il tram a cavalli (1886) e quello elettrico della Società Tramvie Mestre (1908), il 'ferry' Mestre-Lido della CIGA (1927), la grande arteria stradale (1933) impone nuove centralità e nuove attività. San Giuliano, come prima il Canal Salso, è tagliata fuori in favore di Piazzale Roma.

Dal secondo dopoguerra in poi la stazione di Mestre (Venezia Mestre per le Ferrovie) ha continuato a crescere fino a diventare la settima in Italia per numero di passeggeri: 31 milioni all'anno, 85.000 al giorno (Verona le sta dietro con 25 milioni di passeggeri!). Vale la pena di vedere questo dato (Fonte: Grandi Stazioni S.p.a., 2002) nel dettaglio: la parte più consistente, il 37%, è costituita da studenti e da persone di passaggio, vale a dire, che utilizzano quella stazione come tappa intermedia, "per cambiare", come si dice, o per ripartire. Ciò sembra indicare perlomeno due cose: la prima che Mestre ha mantenuto e sviluppato la sua tradizionale funzione di cerniera con Venezia, di luogo nel quale ci si raccoglie e si parte per recarsi nella città d'acqua come avveniva un tempo (e, seppure in forme diverse, anche oggi) con le barche, con il tram, nei modi che abbiamo visto; la seconda che si è via via connotata attraverso una serie di servizi legati a questa forma di viaggio, alberghi dove si soggiorna per poco tempo, bar e ristoranti, noleggio automobili, autobus dalle destinazioni esotiche più varie, taxi, ecc. (questo aspetto potrebbe costituire un'utile indicazione di indagine per gli economisti). Il dato sugli studenti se da un lato indica la crescita degli atenei veneziani, dall'altro mostra come sia cresciuta la domanda di istruzione superiore nella terraferma mestrina e nei comuni limitrofi e quanto questa finisca con l'incidere in modo determinante sulla sopravvivenza stessa degli atenei.

Proseguendo per ordine di grandezza, il 26% degli utenti della stazione di Mestre è costituito da turisti, dunque, ancora una volta, prevalentemente da persone di passaggio con destinazione finale Venezia. Se Mestre e Venezia fossero davvero considerate come due parti di una stessa città in tutto questo non ci sarebbe nulla di strano e si parlerebbe più semplicemente di differenti specializzazione delle diverse stazioni urbane (il fatto che a Londra si arrivi a Victoria per poi spostarsi in tutt'altra parte è un esempio di che cosa si intenda per "normalità").

Invece, nell'ottica più diffusa delle due città, Mestre conferma il suo ruolo storico di smistamento e diventa la seconda città turistica del Veneto dopo Venezia, naturalmente, non tanto perché ci si rechi a vedere Mestre (eppure, ci sarebbero molti motivi per farlo) ma quanto perché da lì si parte per andare a San Marco, Rialto, ecc.. Le implicazioni psicologiche, percettive, e quindi anche politiche e strategiche di tale visione sono enormi ma non è questa la sede opportuna per approfondirle. Torniamo, dunque, a Mestre città turistica. Nel 1949 non erano nemmeno due milioni i turisti che soggiornavano o passavano per il territorio del Comune di Venezia; mezzo secolo più tardi le cifre ufficiali – ma in questo campo l'ufficialità deve essere presa con astuta cautela – diranno che sono circa quindici milioni (totale arrivi/presenze 1999, fonte Ufficio statistica Comune di Venezia). Evidentemente qualcosa deve essere cambiato nelle dinamiche internazionali perché sarebbe troppo generoso imputare tale stravolgimento al successo di decenni di efficaci politiche di marketing. Quel che è successo è una progressiva internazionalizzazione del turismo e la sua massificazione conseguente all'allargamento dei confini

delle società ricche – più o meno gli stessi che definiscono il fenomeno della globalizzazione (secondo P. Hirst e G. Thompson, 1997). Oggi, a viaggiare non sono più soltanto americani o inglesi ma pure giapponesi, cinesi – ed il fenomeno è ancora limitato! – indiani e naturalmente italiani ed europei. Di questo nuovo dimensionamento dell'attività turistica ha beneficiato anche Mestre/Marghera che oggi può contare su una capacità ricettiva di poco inferiore alle seimila unità con una buona prevalenza, per numero, di hotel a quattro stelle. Capacità in continua crescita soprattutto per quanto riguarda l'insediamento di importanti catene alberghiere internazionali come la Holiday Inn in zona Villabona, Novotel in area Auchan, Best Western di fronte alla stazione, il nuovo hotel tecnologico Laguna Palace nel complesso edificato dal Gruppo Frada all'inizio di Via Torino e quello gigantesco (Alemagnauno, Gruppo Frada) già progettato ed in attesa di concessione, in corrispondenza della barriera autostradale di Venezia Est (in territorio del Comune di Mogliano). Dunque, non solo campeggi (Campalto e Fusina) e ospitalità per turisti poco facoltosi che non possono permettersi Venezia, ma anche e sempre più hotel con standard qualitativi internazionali, adatti per congressi e attività d'affari posizionati in luoghi strategici della città e non necessariamente in funzione di Venezia. In parte legata a questo aspetto è la 'villa-hotel' con parco, localizzata in area extra comunale ma metropolitana, che diversifica l'offerta e si rivolge, soprattutto, ad una utenza specifica, come può essere quella d'affari, che chiede riservatezza, tranquillità, standard elevati e vicinanza (relativa) a infrastrutture di trasporto come una stazione, il porto o l'aeroporto. E' il caso, ad esempio, dell'area Terraglio e di quella tra Mogliano, Marcon e Quarto D'Altino.

Questo aspetto sembra poter definire una chiara caratterizzazione economica e sociale di Mestre e della terraferma nell'ultima parte del secolo scorso.

Veniamo ora alla terza ed ultima percentuale - tra quelle più significative - relativa alla composizione del traffico passeggeri della stazione di Mestre. Ebbene, dopo studenti, viaggiatori e turisti, il 13% delle persone scende o sale nella principale stazione di terraferma per motivi di lavoro. Ciò significa che 'soltanto' 11.000 persone al giorno utilizzano il treno per tale motivazione e con molta probabilità come parte dei 22.000 pendolari che si recano ogni giorno a Mestre (dato COSES riferito al 1991).

Il discorso affrontato poc'anzi a proposito di quella particolare specializzazione alberghiera, soprattutto nella zona settentrionale/orientale della città, ci porta a parlare del sistema aeroportuale strutturato attorno al nascente *hub* di Tessera, ma anche sulla più piccola appendice di Treviso Sant'Angelo, che esercita su di essa una sempre maggiore forza di gravità.

Nel 1972 il Gazzettino riportava con grande enfasi la notizia del primo volo charter per Londra della Bea Airways, un "ponte che unisce Venezia all'Inghilterra". Oggi, si può andare a Londra con la stessa frequenza con cui si va a Milano in treno e l'aeroporto veneziano Marco Polo, sorto per una serie di varianti urbanistiche

tra il 1950 ed il 1954 ed inaugurato nel 1961, è oggi inserito in un contesto profondamente diverso da quello di allora. Quello che già Paolo Barbaro descriveva nel 1984 “incredibile fra terra e acqua, che pare enorme perché è proprio sull’acqua da tutte le parti fino alle luci di Mestre”, è oggi un aeroporto intercontinentale che si trasforma in continuazione fino a porsi come obiettivo quello di servire dieci milioni di passeggeri (secondo l’attuale amministratore delegato De Marchi). Un aeroporto che propone architetture d’avanguardia (F. Gehry) e attira strutture di eccellenza diversificate come il Casinò, le Officine Aeronavali, forse in futuro lo stadio coperto polifunzionale, la prevista stazione SFMR per il collegamento metropolitano con i centri più immediati e con i poli di Padova e Treviso.

Per quanto appaia evidente che, in quest’area, a guidare le politiche e scelte strategiche sia ancora una classe dirigente fortemente legata a Venezia città antica è anche vero che il suo progressivo ed inesorabile svuotamento in termini demografici, accompagnato da un oramai palpabile decadimento dei suoi connotati sociali e culturali, ha di fatto rilocalizzato, in modo pressoché esclusivo ed escludente, la *civitas* in terraferma. Dopo l’inversione delle proporzioni tra “centro storico” e “terraferma” i cambi generazionali hanno allentato anche quei legami culturali ‘ereditati’ che supplivano ai vuoti creati dalla gestione novecentesca basata sulla dualità e spesso sul dualismo. I cosiddetti “veneziani di terraferma” non possono più svolgere oggi quel ruolo coagulante che ha di fatto garantito - culturalmente - la tenuta del fronte unitario almeno fino al referendum del 1989. I figli di chi si è trasferito a Mestre e Marghera da Castello, Cannaregio ecc. hanno un diverso senso di appartenenza e una diversa percezione del concetto di città derivato dalla nascita, dalle esperienze formative, dai contesti scolastici ed urbani, da una differente mobilità a confronto di quella in uso ai loro padri. Parallelo e insito in questo processo è il cambio di immagine, di prospettive di capacità evocativa che Venezia ha subito: per i giovani di terraferma, ma anche per i loro genitori e nonni sui quali esercitano un grande potere persuasivo, Venezia non corrisponde più ad un centro privilegiato, dal quale si è stati espulsi o esclusi, che si osserva con un misto di rabbia e invidia da una periferia, come è avvenuto per buona parte del Novecento. Al contrario, la situazione sembra essersi ribaltata e Venezia la si percepisce come la periferia della contemporaneità, come un *cul de sac* del turismo di massa, incapace di stimolare scenari del futuro attraenti per le nuove generazioni, prigioniera di simboli culturalmente lontani e quasi estranei, commiserati se non derisi, come la gondola o il carnevale. Pensare che a Mestre ed in terraferma si comprenda e si possa accettare il frequente ricorso al potere evocativo di una presunta immagine vincente di Venezia nel mondo è perlomeno imprudente. E’ sufficiente stare in mezzo alla gente, frequentare la Piazza e i suoi locali, parlare, per esempio, con i giovani imprenditori che ruotano, direttamente o per indotto, attorno alla vivace industria del divertimento (discoteche, locali di tendenza, club, ri-

storanti, ma anche, grafici, tipografi, pubblicitari ecc.) per capire che la cultura di terraferma, cultura sociale, cultura economica e imprenditoriale, cultura urbana, è profondamente divergente da quella veneziana e soprattutto da quella immaginata per estensione dalle classi dirigenti locali. (a questo proposito può risultare interessante l'intervista realizzata e proposta in appendice)

L'autoreferenzialità veneziana porta a volte ad un sovradimensionamento del proprio *appeal*, della propria presunta centralità per il fatto che Venezia si è sempre rapportata direttamente con il mondo e poco con le sue immediate vicinanze se non in modo utilitaristico. La percezione di Venezia da Mestre è totalmente libera da filtri mitizzanti neoromantici che condizionano le visioni di chi ci sta per pochi giorni all'anno, ne gode i panorami e le bellezze artistiche, dice che "è la città più bella del mondo" e poi riparte verso la 'normalità' della propria. Invece, la percezione da Mestre è *vis-a-vis*, diretta, strutturata su un rapporto costante, continuo e sul confronto quotidiano con gli elementi della diversità e soprattutto del conflitto culturale moderno/antico che investe tutti gli aspetti della vita. Mestre è una città dove tutto viene pensato come possibile perché enormemente minori sono i vincoli legati alla creazione ed alla trasformazione. Venezia rappresenta per la terraferma esattamente l'opposto – il *ché* non significa che lo sia o che lo debba essere per natura – l'immobilismo, il decadimento che impediscono la visione del futuro. Anche la percezione del paesaggio urbano ha la sua forte incidenza. Il porto di Marghera, ad esempio, ma anche la Fincantieri ad esso collegato, oppure, il Parco Scientifico e Tecnologico fanno parte del paesaggio urbano della terraferma, qui trovano la loro collocazione fisica e spaziale. Questi luoghi incidono sull'idea di cittadinanza degli abitanti della terraferma, non di Venezia, tranne poche eccezioni legate alla mobilità ed alla professione. Impiegati ed operai vivono, risiedono, fanno la spesa, vanno a passeggio in Terraferma non a Venezia.

Sofferamoci ancora per qualche istante su questo aspetto ed in particolare sull'aeroporto e sul casinò.

Fino al 25 agosto 1999, la storia del Casinò Municipale di Venezia è stata a tutti gli effetti una storia strettamente inerente la città antica, il Lido le sue funzioni volpiane di specializzazione turistica create e sviluppate durante gli anni trenta del secolo scorso. Per Mussolini doveva diventare la casa da gioco "più elegante d'Europa" con l'aristocratica sede in Canal Grande e quella più mondana vicino al Grand Hotel Excelsior. Tale situazione si protrasse fino alla fine del secolo scorso e sembrava immutabile finché non si fece sentire, negli anni novanta, una forte crisi dovuta alla concorrenza spietata delle case da gioco austriache e slovene. Erano cambiati i costumi ed in parte anche i frequentatori dei Casinò; il gioco d'azzardo non era più il passatempo elitario delle aristocrazie internazionali e non era più necessariamente abbinato ad un luogo fascinoso o ad una vacanza di lusso. Il Casinò di Venezia, situato su di un litorale non più meta ricercata di residenza balneare e difficilmente accessibile in entrambe le sedi, almeno secondo i nuovi

canoni della modernità, si riscoprì improvvisamente vecchio, superato e decadente. Frequenze e relativi incassi si fecero presto sentire, soprattutto sui bilanci del Comune.

Così maturò la scelta contestatissima di aprire una terza sede in terraferma, a Ca' Noghera, nell'area dell'*hub* aeroportuale, facilmente accessibile con ogni mezzo. A contestare furono alcuni comuni italiani che avevano fatto inutilmente richiesta al Governo per aprire una casa da gioco, ma anche una parte della città insulare spaventata dall'ennesima esportazione verso la città di terraferma; preoccupazioni queste ultime giustificate dal sospetto fondato che il Governo non avrebbe consentito al Comune di mantenere in funzione tre sedi, neppure alternate con le stagioni. Difatti, l'anno successivo venne chiusa definitivamente la casa da gioco del Lido mettendo fine ad un'epoca, ad un secolo e ad un'idea di città, quella volpiana, ormai del tutto inadeguata alla contemporaneità.

Durante il primo anno di piena attività il nuovo Casinò di Ca' Noghera ha incassato più di quanto hanno incassato assieme le due sedi del Lido e di Ca' Vendramin Calergi, mandando in crisi i Casinò concorrenti delle vicine Slovenia ed Austria. Gli anni successivi un crescendo di successi.

Un nuovo modello è intervenuto, ancora una volta basando la propria forza sulla bipolarità delle funzioni della città policentrica. Nella città antica il Casinò prestigioso in grado di attirare i clienti tradizionali, frequentatori dei grandi alberghi sul Canal Grande; in terraferma, nell'*hub* di Tessera, uno dei nuovi centri dinamici della città contemporanea, il Casinò come luogo di intrattenimento di eccellenza nell'ambito di un contesto urbano diverso più adatto a pratiche sociali in dissonanza con l'antico ed i ritmi necessariamente più lenti della città insulare.

Ma ora, per quanto possa apparire poco realistico pensare nell'immediato futuro ad un Casinò di Mestre non si può non tenere conto della profonda diversità del concetto di casinò attuale rispetto a quello concepito a Venezia nella prima metà del secolo scorso; e soprattutto, a quanto questa diversità incida sul modo di interagire di una attività di tale portata economica sul sistema di relazioni sociali della città e sui suoi equilibri interni.

Lo stesso aeroporto, come si diceva, dovrebbe essere guardato anche da questa angolatura pensando, ad esempio, che la sua utenza giornaliera è nei giorni da lunedì a venerdì (fatta eccezione per il giovedì) prevalentemente professionale e non turistica, oltretutto in minoranza veneziana (fonte: SAVE, 2001). Da qui a dire che il Marco Polo non è più l'aeroporto di Venezia ce ne passa ma si devono tenere in forte considerazione i nuovi equilibri territoriali che oggi trovano un più equilibrato bilanciamento in terraferma.

Come il porto, così anche il casinò e l'aeroporto non solo non hanno più il significato e la funzione che avevano al momento del loro concepimento ma si inseriscono in un contesto profondamente mutato sia nella sua dimensione che definiremo interna - di Venezia-Mestre - sia esterna, regionale ed internazionale.

Quando oggi si dice “di Venezia”, insomma, in quel nome c’è anche molta Mestre e non solo in senso retorico.

La rilocalizzazione delle sedi direzionali

Un fenomeno che ha fortemente caratterizzato l’assetto urbano e quello socio-economico della città di Terraferma sul finire del secolo scorso è stato l’insediamento, *ex novo* e soprattutto in forma di trasferimento dalla città antica, di molte importanti sedi direzionali pubbliche e private.

L’esigenza di dotarsi di spazi più ampi di quelli possibili a Venezia, oltretutto a costo di notevoli sforzi finanziari, e di una più agevole raggiungibilità ha portato al ridimensionamento (se non alla sparizione, come nel caso di Telecom) delle strutture e del personale del settore direzionale nella città insulare ed alla creazione di nuove polarità in terraferma. Polarità che si sono però strutturate in modo piuttosto causale, non compatto e poco o per niente supportato dall’amministrazione pubblica che non si è mai dotata di un piano strategico che mirasse alla creazione di almeno un centro direzionale forte di portata regionale, capace di attrarre investimenti e di concorrere seriamente con Padova e Verona.

La chiave di lettura di questo atteggiamento, di questa ‘politica debole’ non va ricercata tanto nella presunta dialettica politica che vedrebbe contrapposte differenti idee di sviluppo economico a sinistra e a destra.

Piuttosto, una volta di più, nel rapporto ambiguo di Venezia con la terraferma che amministra e con quella paura di vedersi superata da qualcosa che non è mai riuscita a riconoscere del tutto come sé stessa.

Gli economisti, che ospitano coraggiosamente queste pagine, non converranno sull’idea del primato - certamente non esclusivo ed escludente - della cultura in questo complesso gioco di relazioni tra ‘parti’ di città. Sono principalmente fattori di ordine culturale che hanno determinato le mancate saldature, le fratture, i referendum e le debolezze passate ed attuali. Dopo settantasei anni di unione amministrativa, all’inizio del XXI secolo sono ancora attualissime le parole di Luciano Petit che si inserivano nel contesto del dibattito di inizio Novecento sul futuro del porto: “Vi spaventa l’idea che laggiù sorga un centro industriale e che Venezia anziché essere contornata da un semicerchio di barene abbia nelle sue vicinanze altri centri prosperosi?”. Quell’idea spaventa ancora e oggi nello stesso tempo in cui si afferma ambiziosamente che Venezia deve diventare una *città globale* (Saskia Sassen, 1997), si continua paradossalmente a parlare di “esodo” delle sedi direzionali come se si parlasse di città distinte e in competizione. Si tratta di quella stessa contraddizione che spingeva alla fine dell’ottocento a sognare i porti di Rotterdam, Amburgo o Anversa senza però voler mettere piede in terraferma.

In realtà, per Venezia, la città oltre il ponte è cosa altra rispetto a sé stessa e per questo motivo principale da Venezia, difficilmente, stando così le cose, potrebbe

essere concepito in terraferma un piano di sviluppo davvero competitivo, per tutta la città.

Il disordine che ha caratterizzato quella sorta di redistribuzione territoriale delle sedi direzionali ha avuto come effetto: da una parte di indebolire complessivamente la competitività del sistema veneziano; dall'altro, di dotare la città di terraferma di una serie di attività direzionali prima sconosciute. Dunque, si è venuta a creare una situazione anomala che ha reso Mestre meno periferica nei confronti di Venezia e tutta la città più periferica rispetto a Padova e Verona in primis ma anche a numerose altre città italiane ed europee che sono state capaci di dotarsi in modo competitivo di funzioni di eccellenza e di generare polarità (Bologna, Parma, Brescia, ecc.).

La localizzazione e rilocalizzazione di importanti aziende del settore pubblico e privato ha profondamente trasformato la configurazione urbana della città. Ma come abbiamo visto il modo scomposto in cui ciò è avvenuto ha frenato la possibilità di diventare un grande polo di attrazione degli investimenti a favore, come si diceva, di altre città venete (si pensi ai poli finanziario e delle telecomunicazioni a Padova) e nonostante la presenza di ogni infrastruttura immaginabile come l'aeroporto, il porto, le autostrade e la ferrovia.

Si è verificata una grande concentrazione di attività direzionali in corrispondenza di quell'area a "L" formata dai due assi di Corso del Popolo e Via Torino. Quest'ultimo, fino all'anno scorso e prima dell'apertura del primo ponte sul Canal Salso, *cul de sac*, ha visto insediarsi la direzione regionale e interregionale di aziende come Enel e Poste Italiane accanto alla sede del Gazzettino che li aveva preceduti nel 1977, del Centro Servizi della Cassa di Risparmio di Venezia (1990) o della sede della Confcommercio provinciale. Poi, uffici della Regione Veneto, il Dipartimento di Informatica dell'Università Ca' Foscari e a breve i laboratori IUAV progettati dall'architetto Francesco Venezia. E ancora, altri uffici, grande distribuzione, il Mercato Ortofrutticolo all'Ingrosso, locali di tendenza, cantieri nautici.

Vale la pena soffermarsi sul grande edificio polifunzionale sorto su iniziativa del Gruppo Frada (fratelli Danieli). Un investimento di grandi proporzioni che ha mirato a creare un ambiente urbano e architettonico suggestivo, con al centro una darsena coperta direttamente collegata al sistema viario acqueo, interamente cablato, allo scopo di stimolare la concentrazione al suo interno di prestigiose attività professionali. Ed in effetti, accanto al moderno hotel prevalentemente d'affari sembra che si siano insediati un gran numero di studi legali, di commercialisti e consulenti del lavoro. Per quanto sia ancora prematuro esprimere una valutazione credibile, quanto sta accadendo nell'area di Via Torino, ed in particolare in quel nuovo edificio di architettura contemporanea, appare come uno dei fenomeni più interessanti che incidono sull'attuale città di terraferma. Potrebbe stare ad indicare, insomma, una delle tendenze più caratterizzanti la crescente diversità ed eman-

cipazione sociale, culturale ed economica da Venezia sempre più inchiodata alla scenografia decadente e passatista imposta dal turismo di massa.

La città di terraferma sembra aver ripreso con forza quel discorso iniziato a cavallo tra i secoli XIX e XX, prima del passaggio alla fase esecutiva della *Grande Venezia* che ne cambiò i destini novecenteschi, quando la sua gente, le sue grandi famiglie ma anche e soprattutto i “tanti veneziani di Mestre” (Sergio Barizza, 1994) coglievano con entusiasmo - contrariamente a quanto accadeva poco distante - le opportunità della modernità verso le speranze per il nuovo secolo, della scienza e del progresso, tanto sentite nell’Europa di allora.

E “i tanti veneziani di Mestre” ancora oggi sembrano avere un ruolo importante, decisivo. Difficile individuare oggi uno Jacopo Rossi, un Cesare Cecchini, un Guglielmo Berchet o una famiglia Zajotti o Allegri. Difficile perché oggi sono molti di più e probabilmente non si riconoscono neppure nella definizione di “veneziani di Mestre” e forse non esiste attualmente nessuna denominazione che li possa classificare con sufficiente precisione. E’ ancora presto per poter parlare di una classe dirigente vera e propria ma quanto si sta formando - e meno lentamente di quanto possa apparire - è quel terreno fertile necessario alla sua formazione e maturazione.

In ogni caso, il problema della classe dirigente rischia di essere sopravvalutato o perlomeno visto in modo distorto e poco corrispondente alle più recenti analisi sull’evoluzione delle società occidentali in rapporto alla globalizzazione. Il noto sociologo inglese Richard Sennet, ad esempio, ha parlato di crescente disinteresse delle classi dirigenti per l’amministrazione pubblica come conseguenza del loro sempre più debole e raro legame con il territorio in cui operano. In sintesi, il fatto che un’azienda possa oggi cambiare la propria localizzazione con una frequenza ed una facilità mai riscontrata nel passato in funzione della capacità o meno di offrire vantaggi da parte di una città, sfuma il concetto di ‘radicalizzazione’. Oggi, sempre meno un’azienda globale è identificabile con una città - e non solo per definizione. Di conseguenza, anche chi lavora in quell’azienda finisce per deradicalizzarsi e per non essere partecipe di quanto accade nel luogo dove è insediata.

Ora, per quanto questo problema possa riguardare soprattutto le aziende di grandi dimensioni - ma non solo - va preso in seria considerazione perché va a mutare considerevolmente la questione delle classi dirigenti. Il nodo diventa allora quello di saper attrarre le aziende ed i professionisti in grado di farle funzionare; e di conseguenza - aspetto importante - di riuscire a ‘sfruttare’ gli investimenti fatti nella formazione attraverso le università cittadine.

In questa chiave di lettura Mestre non è svantaggiata in partenza rispetto ad altre città. La presenza di unità direzionali regionali e nazionali di aziende quali Telecom Italia, Wind, Assicurazioni Generali, Gruppo Coin, Istat, Regione, Alitalia, oppure di importanti aziende ed enti locali come Unindustria, Italgas, Usl 12, U-

nioncamere, i sindacati ecc. non assicura forse la presenza costante di dirigenti e professionisti almeno nella stessa misura che a Venezia? Se poi ciò che interessa è la partecipazione alla gestione pubblica della città allora, certo, il discorso è diverso; ma come abbiamo visto, non è solamente un problema locale.

Tornando alla redistribuzione delle sedi direzionali, fermo restando la debolezza strutturale di Mestre, così com'è poco attraente per un'azienda che intendesse localizzarsi sul mercato Veneto e nord-orientale, è interessante quanto si sta formando nell'area centrale-urbana di gronda come risultato di un processo insediativo iniziato di fatto alla fine degli anni '70 con il trasferimento de Il Gazzettino. In corrispondenza dell'area che comprende l'asse di Via Forte Marghera/Canal Salso che vede la presenza di Italgas e del centro direzionale che ospita tra gli altri Alitalia, Corso del Popolo (banche, uffici, studi professionali, Assicurazioni Generali, Istat, ecc.), Via Torino ora non più isolata (con le attività che abbiamo visto) e il Parco Scientifico Tecnologico sta nascendo una sorta di città nella città, a ridosso della laguna, con funzioni di eccellenza a diverse scale, molto significativa.

Commercio, divertimento e nuove centralità

A partire dalla fine degli anni '80 si è assistito ad una progressiva intensificazione delle presenze di strutture della grande distribuzione che si sono localizzate sul territorio attorno ad un ideale semicerchio che racchiude la città di terraferma, in modo del tutto analogo alla forma strategica del campo trincerato di Mestre. Prima, Panorama nell'area tra il primo tratto - ora urbano - della statale Romea e la zona di Ca' Emiliani (Marghera); poi, il Valecenter a Marcon alle porte orientali della città; infine, Auchan tra il Terraglio e Zelarino. Quegli insediamenti, oltre ad aver profondamente mutato il modo di fare la spesa cittadino - sia in laguna che in terraferma - sono stati pionieri di un processo di intensificazione degli investimenti della grande distribuzione in un'area urbana di notevoli dimensioni spaziali e demografiche, evidentemente considerata di grande interesse commerciale in relazione alla sua posizione strategica anche per ampie zone delle provincie di Padova e Treviso.

Quelle che inizialmente erano 'solamente' delle aree periferiche con pochi grandi capannoni nel mezzo sono diventate delle vere e proprie cittadelle dense che integrano attività commerciali, direzionali e legate all'intrattenimento. Ciò che è avvenuto negli ultimi quindici anni ha trasformato, in modo alquanto evidente, non soltanto l'aspetto fisico della città ma pure la geografia degli spostamenti urbani ed extraurbani, generando nuove centralità. Le stesse pratiche sociali del quotidiano legate al modo di fare la spesa, di trascorrere il tempo libero, di divertirsi, ecc. hanno cambiato la città ed il modo di intendere lo spazio urbano più di quanto oggi se ne possa avere davvero coscienza. Non a caso, già nel 1996 gli studi del

COSES avevano evidenziato le prime avvisaglie di queste trasformazioni. Trasformazioni che, naturalmente, riguardano anche il mondo del lavoro, soprattutto nelle sue forme giovanili e interinali sul quale varrebbe la pena di indagare.

Negli ultimi vent'anni la città di terraferma si è sempre più strutturata attorno a nuove centralità commerciali che possono essere individuate nei *megamall* prima citati, oppure, nei centri commerciali di quartiere come il Polo di Zelarino e La Piazza di Favaro, ma anche in luoghi storicamente centrali come "la piazza" (Ferretto), "le Barche" (piazza XXVII ottobre) o ancora il mercato di Marghera.

Questo nuovo e oramai consolidato sistema di centralità, legate alle attività commerciali ed alle pratiche sociali ad esse connesse, ha assunto fin da subito un significato che va ben oltre una valenza puramente locale - mestrina in senso stretto - e culturalmente circoscritta. Al contrario, funziona come sistema metropolitano caratterizzante - anche per la parte lagunare - che coinvolge e regola abitudini di vita e sempre più diffusi fenomeni di nomadismo urbano.

Se si cercano per Mestre delle vocazioni, o più semplicemente, delle funzioni caratterizzanti nell'ambito del sistema urbano di afferenza (come lo sono le attività legate ai trasporti) uno di queste è senz'altro quella del commercio inteso come nuovo sistema di centralità.

Accanto, vi si collocano - spesso anche dal punto di vista della localizzazione - le attività ricreative, in parte per una sorta di effetto trascinamento dei *megamall* riscontrabile in molte altre realtà urbane occidentali, ed in parte come fenomeno peculiare di specializzazione dovuto alla presenza di un certo tipo di imprenditoria e di luoghi peculiari. Il primo caso è quello dei *cityplex*, dei cinema multisala di derivazione americana che tendono a collocarsi in prossimità dei grandi parchi commerciali in un gioco di reciproco richiamo con sale *Bingo*, bowling, pub a tema, ecc. Il secondo, è quello dei locali di tendenza - non la più classica discoteca - in cui si balla, si mangia, si tiene un concerto o si beve semplicemente qualcosa vestiti alla moda e in buona compagnia. Un'attività tendenzialmente giovane, non giovanissima, che si colloca il più delle volte all'interno di vecchi edifici industriali ristrutturati, in contesti urbani molto attraenti anche per un pubblico non locale. Esempi possono essere il Molo Cinque in Via dell'Elettricità, lo 041 in zona Parco Ferroviario, il Blu Rooms accanto al Parco Scientifico e Tecnologico, o il più storico Magazzino Frigorifero sul Canal Salso alle spalle del Laguna Palace.

Migranti, welfare urbano e associazionismo.

Dal 1992 ad oggi il numero di stranieri residenti nella provincia di Venezia è più che raddoppiato (fonte: Istat) ed anche se il fenomeno migratorio non è certo un'esclusiva di questo territorio, né trova qui un'intensità particolarmente rilevante se raffrontato ad altre realtà venete, appare evidente anche soltanto facendo attenzione alle nuove ed insolite attività commerciali che sono sorte soprattutto a Mestre.

Secondo l'Annuario statistico del Comune di Venezia (1999) la percentuale di stranieri residenti è il 2,5% della popolazione di cui poco meno della metà è concentrata in terraferma ed in particolare nel quartiere Mestre Centro. Non a caso è proprio nelle zone di San Lorenzo-XXV Aprile e Piave 1860 che si concentrano anche la maggior parte delle attività commerciali. E' sufficiente passeggiare nell'area compresa tra la stazione di Ve Mestre, Via Piave, Via Cappuccina, Corso del Popolo fino "alle Barche" (e relative laterali) per imbattersi con una certa frequenza in *call center* per orientali del Bangladesh e Sri Lanka, supermercati africani (Africa nera) e cinesi, ristoranti, rosticcerie e negozi etnici.

I migranti più numerosi provengono dall'Europa non comunitaria (circa il 30%), in particolare balcanici impiegati nell'edilizia (l'indirizzario pubblicato nel 2000 dagli Artigiani di Venezia riportava ben 20 imprese di costruzioni dal nome slavo/bosniaco/macedone) sia come operai sia come imprenditori e, nel caso delle donne, in attività domestiche e di badanti.

Seguono di poco gli asiatici (28%), soprattutto cinesi, per quanto il dato ufficiale (312 unità) appaia perlomeno curioso se rapportato anche solamente al numero di attività visibili e rilevabili; ma, come si diceva, ci sono anche numerose persone del Bangladesh, dello Sri Lanka e delle Filippine (in prevalenza donne impiegate in attività domestiche).

Poi, gli europei comunitari (17%), gli africani (14%) più o meno equamente divisi tra nord Africa e Africa nera, ecc.

A queste presenze, come sempre, andranno aggiunte quelle dei non residenti, dei pendolari, dei clandestini o di chi ha cambiato cittadinanza ma conserva con sé - e nella comunità urbana - il patrimonio della propria cultura di provenienza.

Tutte queste persone contribuiscono a fare la città, apportando nuove conoscenze, nuove e diverse esigenze che si esprimono attraverso le pratiche della quotidianità ma anche attraverso i meccanismi di associazione e partecipazione alla vita sociale e a quella pubblica. E' per queste ragioni che si ritiene importante porre l'attenzione anche su questo aspetto della città di inizio secolo XXI; aspetto che rappresenta una delle grandi tappe della trasformazione urbana e sociale della terraferma e che non poco incide anche sui processi di autoidentificazione rispetto a Venezia.

Che cosa si raccontano, cosa sognano, quali aspettative hanno quelle decine e decine di ragazzi orientali che si ritrovano ogni sabato pomeriggio davanti al Centro Le Barche? Dove fanno la spesa, che cosa mangiano, dove si vestono le centinaia di balcanici che di giorno lavorano a Venezia e di sera tornano a dormire a Mestre? Cosa fanno e dove vanno le centinaia di marinai stranieri che sbarcano dalle navi nel porto industriale.

La vita di queste persone è parte della vita di questa città. E oggi, il mercato del lavoro, le attività commerciali, il mercato della casa di questa città, Mestre, si

strutturano anche sulle vite di queste persone. Non tenerne conto e non approfondire, significa ritagliarsi una rete di conoscenze piena di buchi vistosi.

Un altro aspetto, in parte legato alla stessa presenza di migranti, che caratterizza il profilo della città di terraferma sul finire del Novecento e nel nuovo secolo, riguarda un assetto culturale che risente dei problemi di patologia sociale derivati dalla transizione postfordista e dallo sgretolamento dei modelli e dei riferimenti abituali. Certo un aspetto comune a molte città occidentali ma che qui assume un'importanza particolare perché all'interno di un contesto regionale meno toccato, come si diceva poco fa, dalla crisi postfordista.

Non è un caso che proprio a Mestre/Marghera abbiano trovato un fertile terreno di sviluppo un centro sociale come il Rivolta di via Fratelli Bandiera, o più di recente, il Venezia Social Forum che si sono ritagliati uno spazio d'azione ed una visibilità a livello nazionale ed internazionale che può sembrare persino sproporzionato alle dimensioni stesse della città. Al di là delle posizioni politiche e di giudizi di merito che qui interessano poco, questi fenomeni di associazionismo derivano evidentemente da esperienze industriali che hanno inciso profondamente sulla cultura sociale di questa comunità urbana.

Un altro esempio, per quanto provenga da un altro percorso storico ed ideologico - e cosciente l'autore dei rischi di un tale accostamento - è rappresentato dalla Fondazione Groggia, di area cattolica, con la sua intensa attività nel campo del cosiddetto "terzo settore": welfare locale, città solidale, assistenza e solidarietà (con attenzione particolare al mondo dell'infanzia ed agli stranieri) sono le parole del loro lessico e della loro azione sociale.

O ancora, questa volta nel campo della ricerca, la Fondazione Corazzin, legata al sindacato CISL e attiva soprattutto per ciò che concerne il mondo del lavoro, i giovani e gli stranieri.

Oltre a tutto ciò, quelle stesse esperienze industriali, di cui si diceva poc'anzi, hanno sviluppato una forte cultura ambientalista, che qui non è retorica, di facciata, né tantomeno neoromantica, ma realmente sentita perché parte del quotidiano e della propria storia collettiva e familiare, con le tragedie delle morti del Petrochimico.

Uno dei più grandi progetti di welfare urbano, e nello stesso momento di politica ambientale, qual è il Bosco di Mestre è la concretizzazione della volontà e dell'impegno di associazioni di cittadini la cui interazione con le istituzioni pubbliche rappresenta un chiaro esempio delle nuove forme di governo possibili - e auspicabili - recentemente analizzate da studiosi come Patrick Giddens, sociologo della *Economics School of London* e stretto collaboratore del premier britannico Tony Blair.

Per riprendere le parole del rapporto del Censis citato in apertura, qui le strategie di impresa e le politiche economiche non possano non tenere conto anche di questa parte importante della cultura della città.

4. Riflessione conclusiva

Durante questo breve viaggio nella storia recente di Venezia, ed in particolare nella terraferma mestrina, è stato appena sfiorato l'argomento delicato e complesso della struttura amministrativa e istituzionale. E' rimasto però sullo sfondo a fare da riferimento implicito ai percorsi di analisi e ad ogni accenno critico. La questione di quale architettura delle istituzioni locali meglio rappresenti la soluzione ottimale per gestire un territorio tanto articolato e differenziato nelle sue numerose parti, all'interno di un ambito generale sempre più trasversalmente sovranazionale e globale, è più che mai all'ordine del giorno. Per la quarta volta è all'orizzonte un referendum per la separazione di Venezia e Mestre (ma quali Venezia e quali Mestre?) e mai come ora, forse, è possibile la costituzione della cosiddetta *Città Metropolitana* che dovrebbe trasferire ad una scala urbana omogenea i concetti federalisti ipotizzati per il Paese. La Città Metropolitana dovrebbe risolvere alla radice la questione referendaria attribuendo larga autonomia ad un certo numero di realtà municipali riconoscibili e riservando al centro la gestione di aspetti più generali e strategici che interessano non soltanto le singole parti ma il loro insieme. Ma quale metropoli? E quali parametri devono essere presi in considerazione per stabilire confini e relazioni?

E' opinione diffusa tra gli intellettuali di formazione economica che le ragioni che determinano la coesione di una città o di una comunità siano ragioni legate ad obiettivi comuni intorno ai quali ci si possa riconoscere e si possa strutturare la propria vita quotidiana. Ad esempio, un certo tipo di piccola impresa, piuttosto che un settore diffuso e caratterizzante come nel caso dei distretti. Secondo questa angolatura, per restare all'interno di Venezia e Mestre, un abitante di Pellestrina ed uno di Trivignano non avrebbero alcuna ragione comune per condividere il loro senso di appartenenza ad una stessa città; bisognerebbe allora cercare una missione capace di far gravitare 'i due pezzi' intorno ad un comune nucleo gravitazionale altrimenti assente.

Da un'altra angolatura - che è quella che si preferisce - le ragioni economiche e funzionali appaiono importanti ma non investite di una essenzialità esclusiva e centrale. Piuttosto, come aspetti co-determinanti nell'ambito più ampio e profondo delle ragioni culturali. Affidare soltanto a funzionalità economiche la tessitura dei legami che dovrebbero costituire città, cittadinanza, società, vita pubblica e vita civile è perlomeno rischioso e significa appoggiarsi su basi estremamente friabili e rigide almeno quanto quelle che fanno riferimento alla componente etnica.

Un'altra tendenza è quella di dare poco e per nulla rilievo al lato pedagogico della cultura, a quello cioè che fino a qualche tempo fa si usava chiamare educazione civica, vale a dire, l'insieme delle conoscenze minime di base per concepire ci-

vilmente la propria cittadinanza, a scala nazionale o municipale. Quanti in questa città, quella definita dai confini amministrativi del Comune di Venezia, saprebbero fornirne una rappresentazione reale? In quanti ne conoscono la storia, quella novecentesca si intende? Cosa accadde esattamente nel 1926? E per quale ragione Venezia e Mestre co-stituiscono una città? Sono soltanto alcune delle domande che ci si dovrebbe porre per poter inseguire un grado minimo di educazione civica per la comunità urbana. Educazione civica che è condizione indispensabile per un buon funzionamento della città, dei suoi meccanismi sociali di partecipazione alla vita pubblica, del consenso, e per una minima comprensione del concetto di interesse pubblico e di collettività.

In questa chiave, quei cittadini dell'esempio precedente (di Pellestrina e Trivignano) potrebbero trovare le ragioni della propria civica appartenenza nella conoscenza della pressoché ignorata storia novecentesca di questo territorio, oppure, nella fiducia e nell'esempio civico dell'amministrazione comunale, o ancora nella capacità di riconoscersi e di percepirsi attraverso adeguate rappresentazioni cartografiche e letterarie (nel significato più ampio del termine).

Di queste ragioni hanno scritto nel 1994 Ruggero Romano in *Paese Italia* e Aldo Schiavone in *Italiani senza Italia* rispondendo, ognuno a suo modo, ad un crescente bisogno di interrogarsi sul proprio essere italiani in anni in cui quel concetto veniva messo fortemente in discussione dalla forza politica (la Lega Nord) che aveva colto il malessere derivante dagli eccessi del centralismo statale - elaborandolo poi nei modo noti.

Quella sorta di comune missione, cara agli economisti, diventa allora una delle ragioni per le quali “non possiamo non dirci italiani”, o veneziani, europei, ecc. Altrimenti, applicando soltanto la logica funzionale anche l'Italia rischierebbe di spaccarsi rapidamente perché molte regioni del Nord troverebbero più conveniente e ‘naturale’ legarsi a certe regioni europee con le quali condividono maggiori - e più facili - “affinità elettive”.

Quello appena sfiorato in queste righe è argomento complesso e difficilmente esauribile nella sintesi qui necessaria. Si è ritenuto comunque opportuno, anzi essenziale, metterlo in evidenza ed offrirlo ad una possibile riflessione.

Una città è complessa per definizione. Lo è perché complessa ed elaborata è la trama del tessuto che la compone per intrecci visibili ed invisibili di relazioni sociali, attività economiche, apporti culturali, differenze e quant'altro.

A maggior ragione una città come questa in cui ci si deve pure porre il dubbio “ma è davvero una?”; in cui anche la storia e la conformazione fisica sono fattori di complicità.

In una città come questa sono maggiori e più profonde le attenzioni che si deve porre relazionandocisi, e ragione in più, se intenzionati a governarne i percorsi.

Mestre, Marghera, la metropoli di terraferma che si stende lungo la gronda da Fusina a Tesserà e si protende all'interno compatta ma irregolare per poi sbriciolarsi

verso il Veneto, non è qualcosa di indistinto a cui attribuire una forma. Si tratta soltanto di guardarla meglio scostando dalla lente la polvere che vi si è accumulata in tutto un secolo.

L'Istituto Berna, il Pacinotti, il Liceo Franchetti, l'Istituto San Gioacchino; San Michele e la Fiera, la Sortita; il contadino, l'operaio, l'impiegato; la laguna, l'industria, la città, la periferia, le infrastrutture, la terra; le Barche, la Piazza, il Candiani, i borghi e i sobborghi; San Lorenzo, San Rocco, San Girolamo, la torre, le mura del castello, le ville, i forti, l'archeologia industriale; l'acqua e la terra...
Ma questa è ancora un'altra Storia.

Fonti internet

www.comune.venezia.it
www.fondazioneacorazzin.it
www.fondazionegroggia.org
www.fondazione Nordest.it
www.frada.com
www.grandistazioni.it
www.istat.it
www.provincia.venezia.it
www.ve.camcom.it
www.venetolavoro.it

Fonti bibliografiche

Alfabeto veneziano 1996, *Economia e società nell'area metropolitana veneta*, a cura del COSES, Il Mulino, Bologna, 1996.
Anderson Benedict, *Comunità immaginate*, Manifestolibri, Roma, 1996.
Augé Marc, *Un etnologo nel metrò*, Elèuthera, Milano, 1992.
Barizza Sergio, *Storia di Mestre*, Il Poligrafo, Padova, 1994.
Barizza Sergio, *Mestre, la città del Novecento*,
Braudel Fernand, *Scritti sulla Storia*, Bompiani, Milano, 2001.
Brunello Piero, *Dubbi sull'esistenza di Mestre e prove della sua inesistenza*, estr. da "Oltre il ponte", n° 31, Milano, 1990.
Brusò Fabio, *Piazza Barche, Mestre (1846-1932)*, Cierre Edizioni, Sommacampagna (VR), 2000.
Conosci la tua città, Itinerari di conoscenza e cultura sugli aspetti vecchi e nuovi di Mestre, Atti degli incontri, Associazione Olof Palme, Mestre, 1990.
Cacciari Massimo, *L'arcipelago*, Adelphi, Milano, 1997.
Cacciari Massimo, *Metropolis*, Officina Edizioni, Roma, 1973.
Cacciari Massimo, *Veneto, proviamoci insieme*, Il Poligrafo, Padova, 2000.
Casarin Michele, *Venezia, Mestre. Mestre, Venezia. Luoghi, parole e percorsi di un'identità*, Nuova dimensione, Portogruaro, 2002.
Castells Manuel, *La questione urbana*, Marsilio, Venezia, 1974.
Chinello Cesco, *Storia di uno sviluppo capitalistico. Porto Marghera e Venezia, 1951-1973*, Roma, 1975.
Corboz André, *Ordine sparso*, Angeli, Milano, 1998.
Debray Régis, *Contro Venezia*, Baldini & Castoldi, Milano, 1996.
Distefano Giovanni, Paladini Giannantonio, *Storia di Venezia 1797-1997, Vol. III, Dalla Monarchia alla Repubblica*, Supernova, Venezia, 1997.
Dorigo Wladimiro, *Una legge contro Venezia*, Officina Edizioni, Roma, 1973.

- Fincantieri, fabbrica globale e territorio*, Rapporto di ricerca, Osservatorio Pubblicazioni, Mestre, 2000.
- Franzina Emilio, *Venezia*, Laterza, Bari, 1986.
- Geertz Clifford, *Interpretazione di culture*, Il Mulino, Bologna, 1987.
- Gusso Adriana, *Mestre: le radici, identità di una città*, La Linea Editrice, Padova, 1986.
- In viaggio*, Edizioni Sviluppo 2000, Cabiato (CO), 2000.
- Le città visibili, cento "briciole" di Mestre*, a cura di Paolo Fusco, Edizioni CID, Mestre, 1998.
- Lévi-Strauss Claude, *Guardare ascoltare leggere*, il Saggiatore, Milano, 1994.
- Mestre infedele, Confini comunali in terraferma e rapporti tra Mestre e Venezia*, a cura di Piero Brunello, Nuova Dimensione, Portogruaro (VE), 1990.
- Minca Claudio, *Spazi effimeri*, Cedam, Padova, 1996.
- Piazza Ferretto*, Marsilio, Venezia, 1995.
- Piva Francesco, Tattara Giuseppe, a cura di, *I primi operai di Marghera: mercato, reclutamento, occupazione 1917-1940*, Venezia, 1983.
- Porto Marghera, proposte per un futuro possibile*, a cura del COSES e del Comune di Venezia, Franco Angeli, Milano, 1990.
- Prandin Ivo, "Oggi la vita è a Mestre", *Mestre nella letteratura da Macchiavelli a Ernest Hemingway*, C.S.C. Editore, Mestre, 1997.
- Reberschak Maurizio, *Venezia nel secondo dopoguerra*, Il Poligrafo, Padova, 1993.
- Romanelli Giandomenico, Rossi Guido, *Mestre: storia, territorio, struttura della terraferma veneziana*, Venezia, 1977.
- Sobrero Alberto, *Antropologia della città*, NIS, Roma, 1993.