

IL RAPPORTO • La Fondazione Pellicani, dedicata a un uomo del dialogo

Un viaggio attraverso la trasformazione

È un vero e proprio rapporto: 130 pagine frutto della collaborazione con Coses (Consorzio per la ricerca e la formazione), centro studi CGIA Mestre e Confesercenti Venezia.

Abitare Mestre: città e società in trasformazione raccoglie i contributi di Stefania Bragato, Giuseppina Di Monte, Marina Dragotto, Pierpaolo Favaretto, Michele Lacchin, Cristiana Pedenzini, Federico Della Puppa, Giovanni Santoro e Paolo Zabeo. È stato presentato ufficialmente il 7 aprile scorso in un apposito convegno al Centro culturale Candiani.

La ricerca segna la conclusione della prima fase di attività della Fonda-

zione dedicata a Gianni Pellicani, parlamentare e amministratore del Pci-Pds.

Era soprattutto uomo del dialogo, attento alla società veneta come al «termometro» degli intellettuali liberi dai vincoli di partito. Scomparso nel 2006, alla cerimonia funebre è stato ricordato da Giorgio Napolitano, Giancarlo Galan e Massimo Cacciari.

L'attenzione della Fondazione si è subito focalizzata sulla dimensione metropolitana. «Siamo partiti con uno studio sulle ricadute determinate dall'apertura del Passante autostradale Mira-Quarto d'Altino. Ne è emersa una fotografia della Grande

Città delimitata a nord ovest dai 32 chilometri lungo il Passante. Siamo quindi passati al waterfront urbano, una striscia sospesa tra terra e acqua, formata da un dedalo di canali che si sviluppa lungo una trentina di chilometri. Dopo l'analisi della metropoli di terra e di acqua, passiamo ad un *focus* su scala urbana, cercando di decifrare la città che abitiamo tutti i giorni» spiega Nicola Pellicani.

La Fondazione Gianni Pellicani ha sede a villa Settembrini (via Carducci, 32) a Mestre. Per informazioni e contatti: telefono e fax 041.977992; fondazione@fondazionegiannipellicani.it

Mestre DA ROTTAMARE

Una città che tramonta, non soltanto periferia di Venezia, ma periferia di se stessa. La fotografia del rapporto Pellicani è a tratti impietoso: Mestre si svuota. Negli ultimi dieci anni la popolazione è diminuita del 12%. E invecchia. Ma può rinascere. Grazie agli investimenti e anche alle biciclette

TRA TERRA, ACQUA E FUTURO

Sebastiano Canetta Ernesto Milanese
VENEZIA

La città-cartolina in bilico sulla laguna, mèta del turismo. E la metropoli di terraferma, ormai orfana delle grandi fabbriche. Venezia ha da sempre gli occhi del mondo addosso. Mestre resta inevitabilmente periferica. C'è il simbolo che monopolizza risorse e attenzioni, mentre ciclicamente si riaffaccia la tentazione del «divorzio» per via referendaria.

Su Venezia da salvare si può sapere (quasi) tutto. Su Mestre da cambiare, invece, la Fondazione Gianni Pellicani offre finalmente una traccia. Di fatto, è la prima «fotografia» aggiornata che restituisce un'immagine nitida. Certifica (non solo per via statistica) l'inutilità di logori stereotipi. Dipana conclusioni solo apparentemente paradossali. Un'idea di Mestre su cui tutti farebbero bene a meditare.

«Mestre può essere classificata, senza

ombra di dubbio, il prototipo delle città da rottamare. Il tessuto urbano e lo stock edilizio residenziale hanno conosciuto la loro fase di massima espansione nel secondo dopoguerra, in particolare nel periodo dal 1946 al 1971», si legge senza tanti complimenti nel rapporto della Fondazione Pellicani. Basta guardare le cifre del censimento 2001: il 60,3% delle abitazioni nel Comune erano concentrate in terraferma contro il 28% di Venezia e l'11,7% dell'estuario. Si tratta di un patrimonio edilizio di circa 80 mila alloggi, tutti realizzati quanto si costruiva tanto, in fretta e furia, spesso anche male. E proprio nel «cuore» di Mestre una sola casa su quattro ha meno di 30 anni.

Mestre, città metropolitana così è senza futuro. Per di più, è orfana di luoghi. Con una toponomastica spietata: in Riviera XX Settembre non c'è traccia di acqua; piazza Carpenedo coincide con un incrocio stradale; Parco Ponci è asfaltato a beneficio del parcheggio. Fino al parossismo comico di piazza Barche, anello di smaltimento del traffico con gli ormeggi che si vedono a mala pena muniti di binocolo.

Mestre periferia di Venezia? Peggio, perché è solo periferia di se stessa. Marghera? «E' la "città giardino" cresciuta a ridosso delle fabbriche, che l'hanno per-

vasa e permeata con il traffico, le scorie, le emissioni inquinanti, e dunque periferizzata anch'essa e (caso ancor più grave) per norma», risponde il rapporto della Fondazione Pellicani.

Gli altri ex comuni e quartieri più esterni sono stati inglobati, quasi fagocitati dalle altre periferie. «La concezione dominante dello sviluppo della Terraferma nel passato è stata la centralità direzionale di Venezia e quella produttiva di Marghera. Il resto, dormitori».

Davvero, Mestre tramonta e insieme abdica. Se Venezia si spopola inesorabilmente, fa specie il 12% di residenti evaporati da Mestre nell'arco degli ultimi dieci anni. Con l'eccezione di Chirignago-Gazzera (unico quartiere in controtendenza demografica), si assiste ad un vero esodo verso Spinea, Mira, Marcon, Mogliano, Martellago e Scorzè.

Il rapporto della Fondazione Pellicani insiste, focalizzandosi sui flussi anagrafici. A Mestre 13.800 anziani vivono soli. E in un solo lustro gli stranieri residenti in terraferma sono balzati da circa 7 mila a oltre 19 mila. Il 38,3% delle famiglie sono in realtà composte da *single*. Conclusione: «Anche in Terraferma, come in modo più accentuato nella città antica, la classica *piramide* delle età si è trasformata in una *punta di lancia*. Scarseggiano i giovani, ma la popolazione si trasforma radicalmente. Nel periodo 2004-2008 in Terraferma più di un abitante su tre è *nuovo*, cioè non era presente cinque anni prima. Per dirla in altro modo, Mestre perde 18 residenti su 100 e ne guadagna 20 di nuovi».

La città futura, dunque, sembra pretendere una identità su misura. Mestre comunque non potrà sopravvivere così né invecchiare di nostalgia. Evidenza ancora la Fondazione Pellicani: «Proprio il Passante autostradale sembra sancire una metropoli che esiste nei fatti e che si esplica nelle relazioni di interscambio residenziale e negli spostamenti quotidiani, ancor prima che l'infrastruttura ne definisse, in qualche maniera, anche i confini fisici».

Se con la nuova metropoli «allargata» bisogna misurarsi, Mestre andrà letteralmente ricostruita: «A guardarla dall'alto

la cintura di centri e parchi commerciali che circonda Mestre ricorda immediatamente la metafora della città ciambella (*"donut city"*) di Richard Rogers: un ricco, zuccheroso e succulento anello che, inevitabilmente prelude al vuoto del suo buco centrale. Un buco in cui si trova la città "storica", privata dell'identità e delle sue principali funzioni urbane vittima dalla "magnetizzazione periferica" generata dai condensatori introversi e traco-

tanti di cui parla Stefano Boeri per la città europea del XXI secolo».

Per la Fondazione Pellicani non resta che concentrarsi proprio sul «buco», il cuore di Mestre che può far pulsare l'idea di rinascita. Anche dal punto di vista edilizio, cioè urbanistico e quindi sociale. Esistono più di 12 mila alloggi abitati (su 72 mila) in uno stato di conservazione fra il mediocre ed il pessimo. E quasi 8 mila abitazioni sono quelle costruite nel dopoguerra fino al 1971. «Mestre è una città ricca di un tessuto residenziale ed edilizio povero»: è questa, in sostanza, la scommessa da giocare. Sulla scia dell'edilizia residenziale pubblica che nel Comune interessa già otto aree nella Terraferma (più le 15 nella città storica e insulare) per complessivi 2.800 alloggi di cui 1.625 nuovi alloggi a prezzi o a canoni calmierati in Terraferma.

Entro il 2013, per altro, a Mestre è già cantierata una ventina di interventi urbanistici in grado di cambiare faccia alla città. A partire dal tram, «importato» da Padova dove il prototipo della Lohr ha conquistato consensi sia pure nella versione dimezzata. La giunta Cacciari conta di chiudere il mandato amministrativo realizzando a Mestre anche la nuova multisala in piazzale Candiani, il primo stralcio dell'Università in via Torino, il restauro di villa Erizzo e il nuovo mercato ortofrutticolo.

Ma si profilano altre trasformazioni cruciali, come l'intervento a ridosso di piazza Ferretto e il contratto di quartiere Altobello insieme alla riqualificazione dell'area dell'ex ospedale Umberto I e al sistema museale. Complessivamente, non meno di 1.400 milioni di euro di investimenti.

«Tutto il nucleo urbano formato dal-

la Terraferma veneziana gode di un grandissimo vantaggio: costruita quasi completamente nella seconda metà del '900 questa parte di città è libera di sperimentare forme di rigenerazione non vincolate al pesante portato storico, di cui non sembra aver approfittato abbastanza», spiegano alla Fondazione Pellicani. Poi ci sarebbe lo «spezzatino» di una miriade di fazzoletti di verde pubblico stretti tra le aziende del Petrochimico e il sedime aeroportuale di Tessera: vecchi campi sportivi, orti sociali, prati e boschetti miracolosamente sopravvissuti all'anarchia dello sviluppo urbano di Mestre: oggi diventano un «corredo» ambientale formidabile, proprio come il verde dell'antico sistema veneziano di forti e polveriere che risalgono alla Serenissima.

Contribuiscono per oltre 135 ettari alla dotazione urbana: un ulteriore tassello di fruibilità pubblica che diventa il palcoscenico per eventi culturali e ricreativi: un'«attrazione» segnalata anche dalle guide turistiche che sembrano intuire della Terraferma la «naturale» predisposizione alla sperimentazione architettonica e urbanistica.

Intanto Mestre prova a dimenticare l'assedio del traffico e a pensarsi come una moderna città ciclabile: negli ultimi anni la «ciambella» veneziana ha conosciuto un vero e proprio boom delle piste. Nel 1992 erano appena 4, nel 2003 sono diventate 27, alla fine del 2005 57 e nel 2008 i chilometri ciclabili della Terraferma hanno raggiunto quota 70. Un risultato che non è passato in sordina, grazie alla menzione speciale al premio per le città «amiche della bicicletta» nel 2004.

«Altri 10 chilometri sono in fase di realizzazione e almeno altrettanti in fase di progettazione», si precisa nel rapporto. L'obiettivo è raggiungere i 100 chilometri di piste entro il 2010, ovvero tagliare il traguardo previsto dal Biciplan. Entro l'anno potrebbe decollare anche il «bike-sharing» con circa 300 biciclette distribuite in una ventina di stazioni ciclabili dell'area centrale di Mestre. Così la mobilità a pedali dovrebbe passare dal 5,4% al 7% del totale degli spostamenti dei pendolari.